

Министерство науки и высшего образования РФ
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экологии и географии
Кафедра географии

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

_____ Г.Ю. Ямских
подпись инициалы, фамилия
« ____ » _____ 2022 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

05.03.02 География

05.03.02.02 Физическая география и ландшафтоведение

**Влияние физико- и экономико-географических условий
на развитие Енисейского речного пароходства**

Научный
руководитель

подпись, дата

доц., канд. геогр. наук
должность, учёная степень

И. Х. Усманова
инициалы, фамилия

Выпускник

подпись, дата

С. Х. Шамелханова
инициалы, фамилия

Нормоконтролер

подпись, дата

И. А. Вайсброт
инициалы, фамилия

Красноярск 2022

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Транспорт в экономике России.....	5
1.1 Место и значение транспорта в экономике России	5
1.2 Понятие транспортной системы.....	8
1.3 Структура транспортной системы России	10
2 Речной транспорт в современной транспортной системе России.....	17
2.1 Место и роль речного транспорта в экономике страны.....	18
2.2 Крупнейшие речные пароходства России	23
3 Енисейское речное пароходство.....	28
3.1 Речной транспорт и его роль в транспортном комплексе Красноярского края.....	Ошибка! Закладка не определена.
3.2 Этапы развития речного транспорта Енисейской Сибири и Енисейского пароходства.....	Ошибка! Закладка не определена.
3.3 Крупнейшие проекты Енисейского пароходства... Ошибка! Закладка не определена.	
4 Факторы развития Енисейского пароходства	Ошибка! Закладка не определена.
4.1 Природные факторы развития Енисейского пароходства	Ошибка! Закладка не определена.
4.2 Социально-экономические факторы развития Енисейского пароходства	Ошибка! Закладка не определена.
Заключение	29
Список использованных источников	30

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт – важнейшая отрасль экономики современных стран. Главное его значение заключается в том, что он является материальным носителем географического разделения труда.

Транспорт на территории Российской Федерации является системообразующей отраслью. Он обеспечивает территориальную целостность государства и экономические связи между субъектами экономики в разных экономических районах. Кроме того, ориентация значительной части товарных потоков на внешнеэкономические операции, расширение внутренней и международной торговли и вступление России во всемирную торговую организацию (ВТО) сформировали значительный спрос на развитие транспортной инфраструктуры. В заданных условиях одной из ключевых задач региональной экономики является выбор оптимальной траектории развития транспортной инфраструктуры (ТИ), а также совершенствование функционирования ее механизмов [22].

Развитие транспортной инфраструктуры позволяет обеспечить сближение удаленных друг от друга территорий, укрепить территориальное единство государства, сформировать оптимальные условия для реализации потенциальных социальных и экономических возможностей каждого региона. Поэтому модернизация транспорта, повышение эффективности его функционирования является приоритетным и очевидным направлением развития региона [22].

Актуальность исследования заключается в необходимости исследования такой отрасли экономики Красноярского края, которая связывает северные районы края с опорными для развития севера центра и юга края.

Объект исследования – Енисейское речное пароходство.

Предмет исследования – влияние физико-географических и экономико-географических условий на развитие судоходства по Енисею.

Цель работы: выявить влияние физико- и экономико-географических условий на развитие Енисейского речного пароходства.

Для достижения поставленной цели были определены следующие задачи:

1. Изучить речную транспортную систему России.
2. Проанализировать значение речного транспорта в целом и Енисейского пароходства в современной транспортной системе России и Красноярского края.
3. Выявить влияние физико- и экономико-географических условий, влияющих на Енисейское речное пароходство, определить их значение.

Методы, используемые в данной работе: статистический, аналитический, сравнительно-географический, картографический.

1 Транспорт в экономике России

1.1 Место и значение транспорта в экономике России

Транспорт представляет собой отрасль производства, обеспечивающую жизненно необходимую потребность общества в перевозке грузов и пассажиров. Транспорт входит в состав инфраструктуры производства, обслуживающей основные отрасли экономики: добывающую, перерабатывающую промышленность и сельское хозяйство. Инфраструктура включает в себя также связь, энергетику, систему материально-технического снабжения.

На всех этапах развития экономики транспорт обеспечивает потребности ее отраслей и населения в оперативном перемещении грузов и пассажиров. При развитии рыночных отношений особо остро ставится вопрос о соблюдении сроков перемещения, установленных заказчиком перевозок [16].

Российская транспортная система является одной из самых развитых в мире. По протяженности железных дорог страна с показателем 86 тыс км находится на третьем месте в мире после США и Китая, автомобильных, с показателем 1529 тыс км – на пятом после США, Индии, Китая и Бразилии. По протяженности внутренних водных путей Россия занимает второе место в мире с показателем 101 тыс км после Китая. Роль транспортно-логистического комплекса в российской экономике весьма велика: в 2018 году сектор обеспечил 7,0 % валовой добавленной стоимости.

По данным Росстата на 2018 г. Россия с показателем 5635 млрд тонно-километров входит в тройку лидеров по грузообороту транспорта после Китая и США с показателями 20469 млрд тонно-километров и 7388 млрд тонно-километров соответственно (табл. 1) [26].

Таблица 1 – Россия в международном грузообороте транспорта, миллиардов тонно-километров [26]

Страна	Год				
	2005	2010	2015	2017	2018
Китай	8026	14184	17836	19737	20469
США	7853	8006	7184	7160	7388
Россия	4676	4752	5108	5488	5635

Основной особенностью транспорта является нематериальный характер производимой продукции. Транспорт обеспечивает нормальное функционирование производственной и непроизводственной сфер экономики, удовлетворяет нужды населения и, следовательно, является обслуживающей отраслью.

Отсюда и его специфическая роль в обеспечении роста общественного продукта и национального дохода и улучшении работы отраслей, производящих материальную продукцию. Эта роль заключается в своевременной доставке требуемой продукции от производителя к потребителям, уменьшении потерь и порчи готовой продукции и сырья, находящихся на транспорте, улучшении транспортного обслуживания населения путем быстрой его доставки в комфортных условиях.

Транспорт одновременно выступает и в роли потребителя, и в роли работодателя, так как использует транспортные средства, топливо и другую продукцию различных отраслей экономики, а также трудовые ресурсы.

Темпы развития транспорта должны несколько опережать потребности в перевозке грузов и пассажиров. Резервы транспорта считаются самыми целесообразными видами резервов, так как отсутствие возможностей перемещения грузов и пассажиров является серьезным тормозом в развитии экономики [16].

Недоучет роли транспорта в экономике приводит к отставанию отдельных отраслей промышленного производства и сельского хозяйства. Так,

плохие дороги или их отсутствие не позволяет вывезти готовую продукцию, что особенно пагубно для сельского хозяйства, где каждый вид продукции имеет ограниченный срок реализации. Несвоевременная доставка людей к месту работы или проживания может отрицательно сказаться на их здоровье и работоспособности.

Транспорт участвует в производственном процессе любого предприятия, перевозя сырье, полуфабрикаты, готовую продукцию, что является обязательным условием общественного производства. В определенных случаях транспорт является составной частью технологического процесса производства данного продукта.

Однако роль транспорта не сводится лишь к перемещению грузов или пассажиров, он активно воздействует на весь процесс расширенного воспроизводства, на формирование и потребление запасов продукции на производстве и в сфере потребления, на стоимость складского хозяйства и т.д. Таким образом, транспорт способствует прогрессу общества, в связи с чем считается одной из важнейших баз экономики. При этом транспорт объединяет в единое целое все отрасли экономики. Кроме того, он является единственным средством, обеспечивающим циркуляцию товаров путем их перемещения, и как бы продолжает процесс производства, доставляя товар в сферу потребления для продажи. Только в этом случае образуется система «деньги – товар – деньги», на которой строится любая экономика.

Экономическое значение транспорта в жизни общества состоит в обеспечении развития, связи и координации работы всех отраслей экономики. Транспорт способствует монолитности государства, позволяет маневрировать ресурсами, оперативно разрешать чрезвычайные ситуации. В этом состоит политическое значение транспорта.

Культурное значение транспорта состоит в возможности распространения с его помощью эстетических ценностей, что повышает культуру и образование населения. Сам транспорт также стал элементом культуры: создаются музеи по всем или отдельным видам транспорта; проводятся выставки достижений

транспортной промышленности; организуются общества по распространению идей и достижений на транспорте.

Туризм, являясь элементом культуры, задействует все виды транспорта. Так, на морском транспорте существует сеть круизных маршрутов, которые работают во взаимодействии с наземными видами транспорта.

Социологическое значение транспорта состоит в экономии времени, облегчении труда и повышении его производительности. Транспорт участвует также в организации досуга людей, т.е. времени, необходимого для восстановления их производственных и творческих способностей.

Неоценимо научное значение транспорта. Потребность в совершенствовании транспорта ставит перед наукой новые задачи, а развитие науки позволяет транспорту оказывать услуги населению на более высоком уровне при уменьшении затрат.

Транспорт имеет большое значение для обороны страны, так как с его помощью возможна быстрая передислокация населения, войск, производства [16].

1.2 Понятие транспортной системы

Система представляет собой единство закономерно расположенных и находящихся во взаимной связи частей (элементов), подчиненных определенному принципу. Транспорт рассматривают как элемент большой системы – экономики в целом – или как подсистему экономики, предназначенную для обслуживания экономических связей в сфере обращения всеми видами транспорта, включая городской, промышленный (технологический) и специализированный.

Транспорт как отрасль производства представляет собой совокупность средств, путей сообщения, нормальную деятельность которых обеспечивают различные технические устройства и сооружения, и транспортных компаний, организующих транспортный процесс.

Средства сообщения – это подвижной состав (автомобили, прицепы, полуприцепы на автомобильном транспорте; локомотивы, вагоны на железнодорожном транспорте; суда, баржи на водных видах транспорта и т.п.).

Пути сообщения – это пути, специально предназначенные и оборудованные для движения подвижного состава данного вида транспорта (автомобильные дороги, железнодорожный, речной пути и т.п.).

Технические устройства и сооружения – комплекс грузовых и пассажирских станций, терминалов, погрузочно-разгрузочных пунктов, ремонтных мастерских, заправочных станций, средств связи и сигнализации, систем управления и т.д.

Транспортная компания – организация или предприятие, основной задачей которого является перевозка людей и транспортировка грузов.

Транспортные компании подразделяются на предприятия, осуществляющие пассажирские перевозки, осуществляющие грузовые перевозки, и смешанные предприятия, осуществляющие как грузовые, так и пассажирские перевозки.

В понятие «транспорт» входят также отдельные элементы (подвижной состав, дороги, терминалы и др.), взаимодействующие между собой для выполнения определенных работ, поэтому необходимо рассматривать транспорт как систему.

Существует транспорт общего, ведомственного и личного пользования. Общее пользование – это использование всех видов транспорта, кроме промышленного, любым предприятием с любой формой собственности, а также городского транспорта – населением. К ведомственному относят промышленный транспорт, обслуживающий конкретное предприятие и находящийся на балансе этого предприятия. Личное пользование – применение какого-либо транспортного средства отдельной личностью.

Транспортный процесс состоит из трех основных элементов: погрузки, движения и разгрузки. Погрузка включает в себя подачу транспортных средств к нужному месту, организацию фронта работ, накопление, формирование и

сортировку груза, оформление документов, сопровождающих перевозку. Главным документом при перевозках является товарно-транспортная накладная, на основе которой грузоотправитель списывает со счетов своего предприятия материальные ценности, передавая их на период перевозки работникам транспорта. Все риски, связанные с сохранностью товара, с этого момента переходят от грузовладельца к перевозчику. Перевозчик не является владельцем груза, но на период перевозки отвечает за него материально.

Движение является основной функцией транспорта. Усложнившееся движение транспортного потока требует большего внимания и от составителей маршрутов, и от исполнителей (водителей, машинистов, капитанов) для сокращения времени в пути и гарантированной безопасности перевозки грузов и пассажиров.

Разгрузка – это подача транспортного средства в зону работ, расформирование и сортировка груза, оформление документов на прибывший груз. По товарно-транспортной накладной груз передается грузополучателю, который принимает на себя материальную ответственность. Все риски за груз переходят с перевозчика на грузополучателя.

Для эффективного осуществления транспортного процесса необходимо четкое разграничение функций всех участников, перевозки и строгое согласование их действий при выполнении различных работ и операций транспортного процесса [16].

1.3 Структура транспортной системы России

Транспортный комплекс России представлен всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, морским, внутренним водным, воздушным и трубопроводным. Каждый вид транспорта выполняет определенные функции в рамках транспортной системы страны, исходя из технико-экономических, географических, исторических особенностей развития провозной системы грузов и пассажиров. Общая протяженность мировых транспортных

коммуникаций (без морских линий) сейчас составляет более 43 млн. км. При этом около 75 % этой протяженности занимают автодороги, 12 % – линии гражданской авиации, 7 % – железные дороги, 4 % – трубопроводы и 2 % – внутренние судоходные, речные пути и каналы [16].

Доля транспорта в структуре ВВП России в официальной статистике не указывается. Принятый показатель «Транспорт и связь» не дает возможность учитывать транспорт и связь отдельно. Показатель (доля транспорта в ВВП России) представляет собой совокупный показатель работы двух отраслей. По итогам 2019 года в структуре ВВП РФ на долю транспорта и связи приходилось 10,0%, а в структуре занятости населения его доля составила 5,5% [26].

По данным Росстата основу грузовых перевозок в России составляют три ключевых вида транспорта – трубопроводный, железнодорожный и автомобильный. В 2019 году общий объем грузоперевозок (тоннаж перевезенных грузов) в России составил 8421 млн т. Главная роль принадлежит автомобильному транспорту с показателем 5735 млн т (рис. 1).

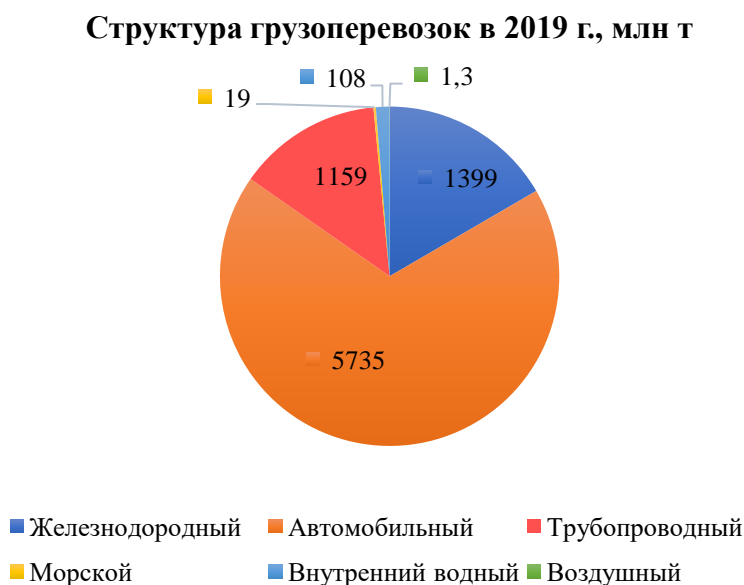


Рисунок 1 – Структура грузоперевозок России, 2019 г., млн т [26]

Общий объем пассажирперевозок в стране в 2019 г. составил 17826 млн человек. Значительно лидирующим транспортом в структуре пассажирских перевозок является также автомобильный – 16476 млн человек (рис. 2).

Структура пассажирперевозок в 2019 г., млн человек

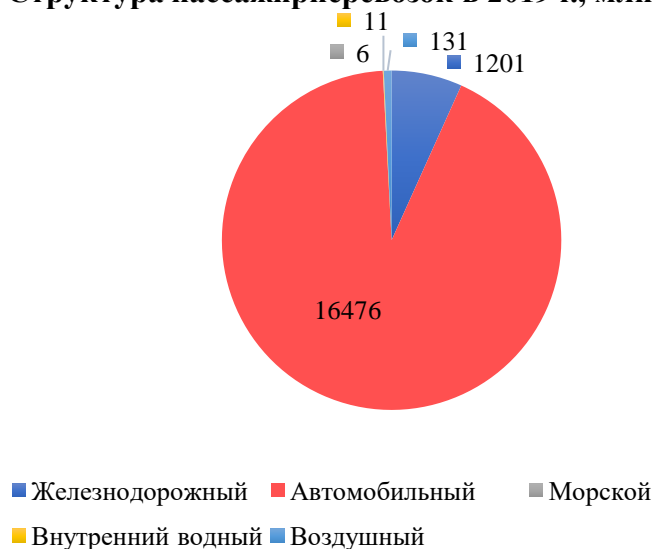


Рисунок 2 – Структура пассажирперевозок России, 2019 г., млн человек [26]

В 2019 г. грузооборот транспорта России по данным Росстата, составил 5674 млрд тонно-километров, в том числе железнодорожного – 2602 млрд тонно-километров, автомобильного – 275 млрд тонно-километров, трубопроводного – 2686 млрд тонно-километров, морского – 37 млрд тонно-километров, внутреннего водного – 66 млрд тонно-километров, воздушного – 7,4 млрд тонно-километров (табл. 2).

Таблица 2 – Грузооборот России по видам транспорта, млрд тонно-километров [26]

	2005	2010	2015	2017	2018	2019
Транспорт – всего	4676	4752	5108	5488	5635	5674
в том числе:						
железнодорожный	1858	2011	2306	2494	2598	2602
автомобильный	194	199	247	255	259	275

Окончание таблицы 2

	2005	2010	2015	2017	2018	2019
Транспорт – всего	4676	4752	5108	5488	5635	5674
трубопроводный – всего	2474	2382	2444	2615	2668	2686
в том числе:						
газопроводный	1317	1259	1176	1300	1336	1318
нефтепроводный	1123	1084	1226	1265	1276	1318
нефтепродукто-проводный	33	39	42	50	55	51
морской	60	100	42	50	37	37
внутренний водный	87	54	64	67	66	66
воздушный	2,8	4,7	5,6	7,9	7,8	7,4

Лидирующая позиция трубопроводного транспорта в объясняется углеводородной направленностью российского экспорта при большой удаленности ключевых месторождений нефти и газа от стран-потребителей энергоресурсов (рис. 3).

Структура грузооборота в 2019 г., млрд тонно-километров

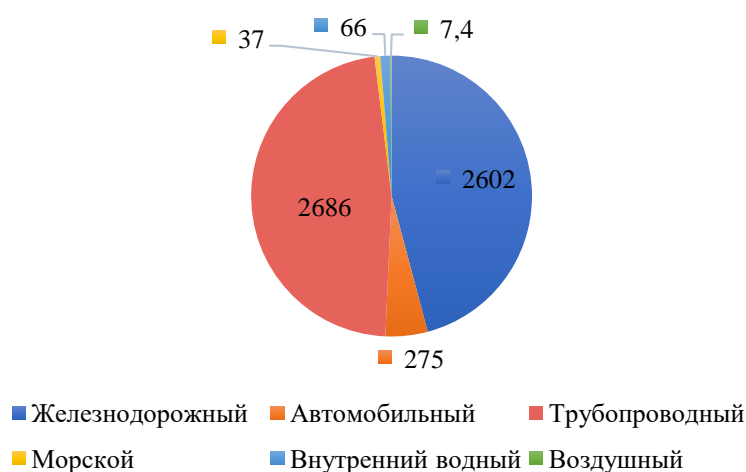


Рисунок 3 – Структура грузооборота России, 2019 г., млрд тонно-километров [26]

Пассажирооборот транспорта общего пользования в 2019 г. составил 635,2 млрд пасс-километров, в том числе внутреннего водного – 0,6 млрд пасс-километров (табл. 3).

Таблица 3 – Пассажирооборот транспорта общего пользования России, млрд пасс-километров [26]

	2005	2010	2015	2017	2018	2019
Транспорт – всего	473,2	483,7	529,7	560,2	593,6	635,2
в том числе:						
железнодорожный	172,2	138,9	120,6	123,1	129,5	133,6
автобусный	142,3	140,6	126,3	123,4	122,5	122,5
трамвайный	13,5	6,7	4,8	4,3	3,9	3,8
троллейбусный	15,0	7,1	6,0	5,2	4,7	4,2
метрополитен	43,4	42,4	44,6	44,1	45,4	47,4
морской	0,09	0,06	0,06	0,08	0,06	0,05
внутренний водный	0,9	0,8	0,5	0,6	0,6	0,6
воздушный	85,8	147,1	226,8	259,4	286,9	323,0

Лидирующую позицию занимает воздушный транспорт 323,0 млрд пасс-километров (рис. 4) [26].

Структура пассажирооборота в 2019 г., млрд пасс-километров

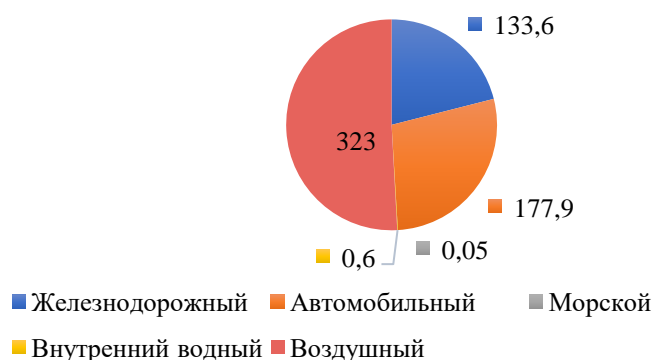


Рисунок 4 – Структура пассажирооборота России, 2019 г., млрд пасс.-километров [26]

Одним из ведущих видов транспорта в Российской Федерации на сегодняшний день остается железнодорожный транспорт. Доля железных дорог по грузообороту страны составляет больше 80%, а пассажирооборота больше 40%. Эксплуатационная длина железных дорог составляет 85,5 тысячи километров, протяженность электрифицированных линий – 43,7 тысячи километров. Из-за бедственного положения с отдельными видами транспорта в регионах на данный момент не существует экономически выгодной альтернативы железнодорожному транспорту при перевозках грузов на средние и дальние расстояния [6].

В России в последние годы основным конкурентом железнодорожного транспорта становится автомобильный транспорт, особенно при перевозках до 500–1000 км. Автотранспортом перевозится около 80 % объема перевозок грузов внутри страны и более половины всех перевозок до 90–95 % всех грузов и пассажиров.

Автомобильный транспорт используется и имеет наибольшую эффективность при внутригородских, пригородных и внутрирайонных перевозках, а также при транспортировке скоропортящихся и ценных малотоннажных грузов на средние и дальние расстояния.

Морской транспорт осуществляет преимущественно экспортно-импортные перевозки, а также внутренние перевозки в северных и восточных прибрежных районах страны, где другие виды транспорта малоэффективны из-за удаленности территорий и сложных природно-климатических условий.

Внутренний водный транспорт России сейчас занимает относительно небольшую долю в транспортной работе из-за несовпадения течения рек. Также водный транспорт не пользуется большой популярностью из-за его относительно короткого эксплуатационного периода и замерзаемости большого числа рек и морей. Однако он играет большую роль в северных и восточных районах страны [20].

В последнее десятилетие большую роль приобретает трубопроводный транспорт. В общемировом грузообороте доля нефтепроводного транспорта

составляет 28 %, а в объеме перевозок – 5 %. Трубопроводный транспорт используется для транспортировки нефти и нефтепродуктов, природного газа, продуктов органического синтеза на дальние и средние расстояния. Вместе все виды транспорта образуют транспортный комплекс страны [16].

2 Речной транспорт в современной транспортной системе России

Располагая свыше 100 тысячами километров внутреннего водного пути, существенная часть которого в тёплый период времени судоходна, Россия могла бы себе позволить значительно увеличить объём речных грузоперевозок. Их величина на настоящее время не превышает 4% в общем обороте страны. Следует отметить, что речной транспорт на протяжении столетий являлся важнейшим и при этом самым дешёвым связующим звеном в экономике России.

Главными речными артериями, пригодными для судоходства на территории нашей страны являются:

- Волга, Кама, Северная Двина – в Европейской части России;
- Енисей, Лена, Обь – в Сибири;
- Амур – на Дальнем Востоке.

Все эти реки оснащены крупнейшими портами и имеют выходы к морям и океанам, позволяющим осуществлять транспортные потоки внутреннего и внешнего направлений (рис. 5) [27].



Рисунок 5 – Карта рек России [10]

2.1 Место и роль речного транспорта в экономике страны

Речная сеть России – одна из самых разветвлённых в мире: на территории государства насчитывается около 2,7 млн рек. Число рек, включенных в государственный водный реестр, составляет 142,3 тыс. ед. Большинство рек несут свои воды в бассейны Северного Ледовитого (64%) и Тихого океанов (27%). Примерно 10% рек относятся к бассейну Атлантического океана (Балтийский и Азово-Черноморский бассейны) и бессточным внутренним бассейнам, крупнейшим из которых считается бассейн Каспийского моря. При этом в регионах, относящихся к бассейнам Каспийского моря и Атлантического океана, проживает около 87% населения России и сосредоточена основная часть хозяйственной инфраструктуры страны. Протяженность внутренних водных судоходных путей в РФ в 2019 г. составляла 101,6 тыс. км (табл. 4) [11].

Таблица 4 – Протяженность внутренних водных судоходных путей, тысяч километров [26]

	2005	2010	2015	2017	2018	2019
Внутренние водные судоходные пути, тыс. км	101,7	101,4	101,7	101,5	101,5	101,6
Внутренние водные судоходные пути со знаками судоходности, тыс. км	68,5	61,5	57,8	58,5	53,1	61,5
Плотность внутренних водных судоходных путей, км на 1000 ² территории	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9

В границах России расположены полностью или частично 8 из 50 крупнейших мировых бассейнов рек (бассейны рек Обь, Енисей, Лена, Амур, Волга, Днепр, Дон, Урал). Крупнейшие водные системы России по площади бассейна – системы Оби, Енисея, Лены, Амура и Волги; суммарная площадь бассейнов этих рек – свыше 11 млн км² (с учетом зарубежных частей). Самые длинные реки – Лена, Иртыш, Обь, Волга и Енисей (от места слияния Большого Енисея и Малого Енисея). Число больших рек, длиной свыше 500 км составляет

214 ед. (0,008% от общего числа). Средних рек от 101 до 500 км – 2835 ед. (0,1%). Число малых рек составляет 117,6 тыс. ед. Их суммарная длина около 95% общей длины рек страны. Густота речной сети в среднем по стране равна 0,49 км/км².

Внутренний водный транспорт в РФ обслуживает 68 республик, краев областей и национальных округов, крупные приречные города – Москву, Санкт-Петербург, Нижний Новгород и др. Судосходные реки и каналы, многочисленные озера и крупные водохранилища образуют разветвленную сеть коммуникаций, по которым ежегодно перевозятся десятки миллионов тонн грузов. Особую роль играет речной транспорт в хозяйственном освоении отдаленных районов Крайнего Севера, Сибири, и Дальнего Востока, где он остается главным, а порой и единственным видом массового грузового транспорта [11].

Больше половины грузооборота речного транспорта страны приходится на *Волжско-Камский бассейн*. Он соединен каналами с соседними бассейнами (Дон, Нева, Северная Двина, Белое море), являясь основой Единой глубоководной системы европейской части страны. Здесь же расположены крупнейшие речные порты: Нижний Новгород, Северный, Южный и Западный в Москве, Казань, Самара, Волгоград, Астрахань.

На втором месте по объему грузооборота находится *Западно-Сибирский бассейн*, включающий Обь с притоками. В нем кроме строительных материалов значительную долю в перевозках составляют нефтяные грузы. Основные порты – Новосибирск, Тобольск, Сургут, Лабытнанги, Тюмень.

Третий в России – бассейн *Северной Двины с притоками Сухона и Вычегда*. В нем значительную долю в перевозках составляют лесные грузы. Главные порты – Архангельск и Котлас.

Четвертое место занимает речной транспорт *северо-восточной части России*, где фактически отсутствуют сети других видов транспорта. Основное количество грузов на эти территории завозится летом или с юга от железной

дороги (по Енисею из Красноярска, по Лене из Усть-Кута), или от устьев рек, куда грузы доставляются морским транспортом.

Несмотря на наличие развитой речной сети, на долю внутриводного транспорта приходится всего лишь около 2% от общего объема грузоперевозок, однако это все же больше, чем доля перевозок морским транспортом. Основным фактором, ограничивающим его конкурентоспособность, является сезонность. На востоке страны реки доступны для судоходства не более полугода, в Сибири в течение 3 – 5 месяцев, а на некоторых мелких речных притоках всего 20 – 40 дней в году. Кроме того, крупнейшие реки России текут к северу или югу, то есть имеют меридиональное направление течения, тогда как основные грузопотоки имеют широтное направление. Структура речного флота такая же разнообразная, как и морского флота. В ней встречаются суда различной специализации: пассажирские и грузопассажирские суда, сухогрузные, буксирные, наливные.

В структуре речного флота велика доля «возрастных» судов. Большая часть судов построена в период с 1969 по 1989 г. Самые старые суда, учтенные в Российском речном регистре, датируются 1900 г. Средний возраст российских судов составляет на данный момент примерно 30 лет. Однако стоит заметить, что за последние годы стремительную деградацию речного флота удалось остановить.

Речной флот России, по количеству судов в 8,5 раз превосходит морской флот. В 2019 г. общее количество судов речного флота составляло 23 056 ед., тогда как численность морского флота за этот же период составляла 2720 ед. Наличие речных судов с 2005 по 2019 гг. сократилось в 1,4 раза. При этом в числе самоходных судов возросла доля пассажирских и грузопассажирских, в числе несамоходных судов – сухогрузные. Если сравнивать общее количество речных судов, то наибольшая доля приходится на сухогрузы и буксиры (табл. 5).

Таблица 5 – Наличие речных судов [26]

	2005	2010	2015	2017	2018	2019
Всего	33312	31046	16946	24339	23400	23056
В том числе:						
самоходные	21532	19815	8503	15728	16207	15895
Из них:						
<i>пассажирские и грузопассажирские</i>	1957	2057	1355	1748	2244	2595
<i>сухогрузные</i>	2120	1803	856	870	829	794
<i>наливные</i>	603	634	664	630	620	597
<i>буксирные</i>	8529	7694	2784	4258	4091	3966
<i>нетранспортные</i>	8323	7627	2844	8222	8423	7943
несамоходные	11780	11231	8443	8611	7193	7161
Из них:						
<i>сухогрузные</i>	6350	5959	4213	4175	4107	4023
<i>наливные</i>	1085	1085	689	655	637	627
<i>нетранспортные</i>	4345	4187	3541	3781	2449	2511

Общий грузооборот внутреннего водного транспорта в 2019 г. составил 65,9 млрд т-км. В этот год внутренним водным транспортом было перевезено в контейнерах 0,3 млн т грузов, пакетами – 0,03 млн т.

В структуре перевозок внутренним водным транспортом преобладают строительные грузы, на долю которых приходится более 50% объема. На нефть и нефтепродукты приходится 17,7%, на зерно и продукты перемола – 6,1%, лесные грузы – 5,4% и т.д (табл. 6).

Таблица 6 – Структура перевозок грузов внутренним водным транспортом по видам грузов, в % к итогу [26]

	2005	2010	2015	2017	2018	2019
Отправление грузов – всего	100	100	100	100	100	100
Каменный уголь и кокс	2,6	2,8	2,6	2,4	2,8	2,8
Нефть и нефтепродукты	15,9	12,5	13,1	14,4	14,2	17,7

Окончание таблицы 6

	2005	2010	2015	2017	2018	2019
Руда	0,5	0,03	0,3	0,1	0,3	0,3
Черные металлы	2,8	2,3	2,2	2,3	2,3	2,4
Химические и минеральные удобрения	2,5	1,2	0,8	1,0	0,7	0,8
Строительные грузы	57,6	62,3	55,4	51,9	50,3	51,3
Цемент	0,1	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3
Лесные грузы	6,6	6,0	4,6	4,7	4,9	5,4
Зерно и продукты перемола	2,7	0,6	6,0	8,6	11,6	6,1
Комбикорма	0,2	0,02	0,1	0,1	0,1	0,1
Прочие грузы	8,5	12,1	14,6	14,2	12,6	12,8

Большая часть грузов вывозится на экспорт (свыше 80%), а так же участвует в перевозках между иностранными портами – 10% (рис. 6) [11].



Рис. Грузооборот внутреннего водного транспорта по видам перевозок, млрд т-км*

Рисунок 6 – Грузооборот внутреннего водного транспорта по видам перевозок, млрд т-км [26]

Основные цели развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации:

1. Создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы.

2. Обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта.
3. Повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей.
4. Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров.
5. Повышение уровня безопасности, экологичности внутреннего водного транспорта [25].

2.2 Крупнейшие речные пароходства России

Речные порты являются важнейшей составной частью внутреннего водного транспорта страны. На территории Российской Федерации по состоянию на 2019 год функционируют 117 речных портов (рис. 7).



Рисунок 7 – Речные порты России [29]

Количество хозяйствующих субъектов внутреннего водного транспорта, осуществляющих перевалку грузов, превышает 200 организаций. Речные порты

представляют собой комплексы сооружений, расположенных на земельном участке и акватории внутренних водных путей, обустроенных и оборудованных в целях обслуживания пассажиров и судов, погрузки, выгрузки, приема, хранения и выдачи грузов, взаимодействия с другими видами транспорта.

С 2012 года объемы погрузочно-разгрузочных работ в речных портах заметно снижаются, и на 2019 г. составляют 126488,9 тыс. т (рис. 8) [12].

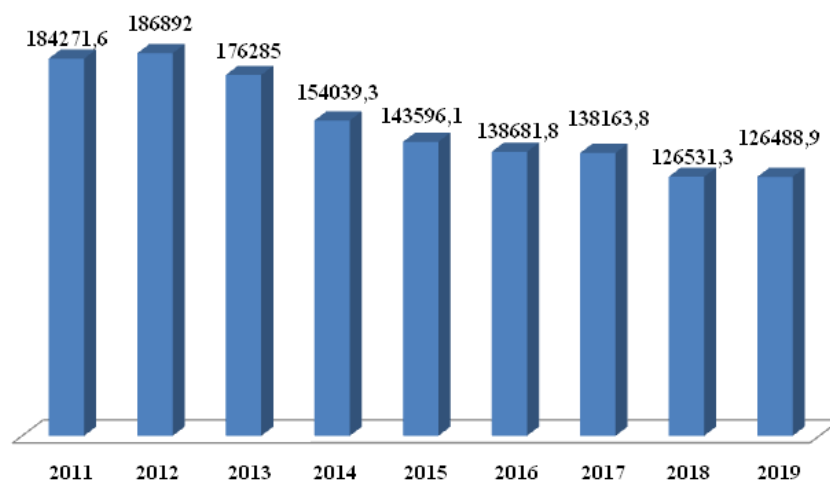


Рисунок 8 – Объемы погрузочно-разгрузочных работ речных портов России, 2019 г., тыс. т [18]

В настоящий момент перевозки грузов в РФ осуществляют около 2 тыс. судоходных компаний. Крупнейшими операторами являются: «Волжское пароходство» (Нижний Новгород), «Енисейское пароходство» (Красноярск), «Западно-Сибирское речное пароходство» (Новосибирск), «ОбьИртышское речное пароходство» (Тюмень), «Московское пароходства» (Москва), «Восточно-Сибирское речное пароходства» (Иркутск) и др (рис. 9) [11].

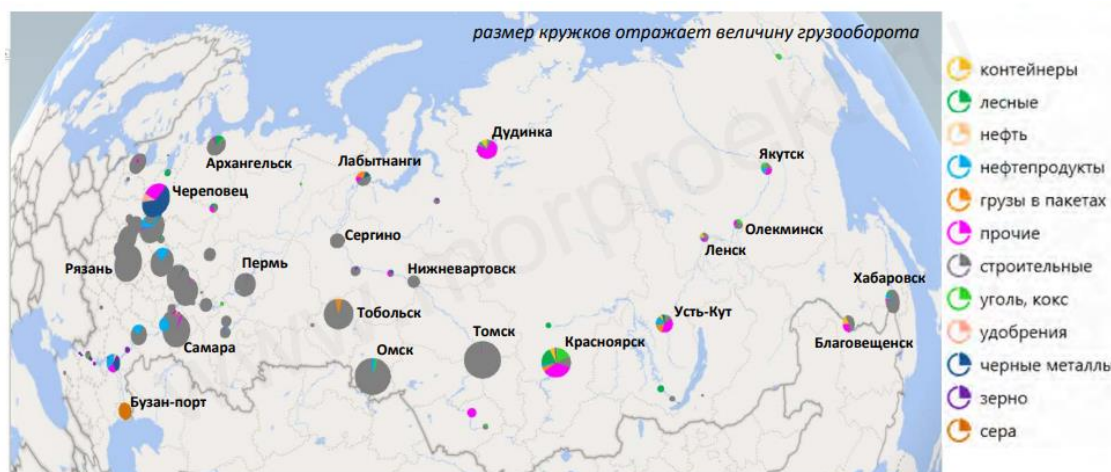


Рисунок 9 – Специализация и география российских речных портов, 2019 г. [19]

Следует обратить особое внимание на перевозку нефти и нефтепродуктов, так как Россия является одной из стран наиболее богатой данными природными ресурсами. За последние 15 лет существенно вырос экспорт нефти и нефтепродуктов из России, в том числе за счет появления новых крупных рынков сбыта, например, в Азии. Такой рост потребовал развития новых маршрутов поставок и инфраструктуры.

- Речные порты Красноярск и Лесосибирск – платформа северного завоза по Енисею.

Перевозки на линиях Красноярск – Дудинка, Лесосибирск – Общая транспортная схема Ванкорского месторождения Дудинка и обратно для «Норникеля» – около 500 тыс. т. (рис. 10); по рекам Подкаменная и Нижняя Тунгуски – около 70 тыс. т; на Ванкор и Сузун для «Роснефти» – около 210 тыс. т грузов; на Большую Хету в Тухард – 30 тыс. т для компаний «Норильсктрансгаз» и «Норильскгазпром».

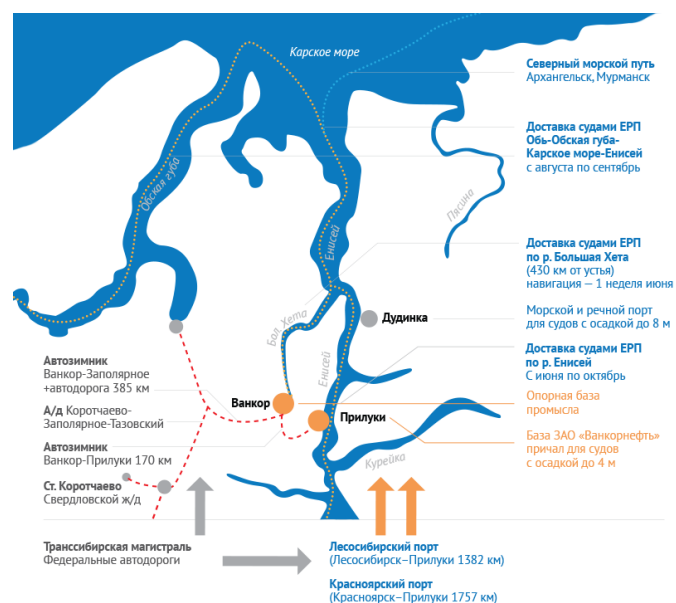


Рисунок 10 – Общая транспортная схема Ванкорского месторождения [7]

- Речной порт Дудинка – элемент транспортной системы «Норникеля» и ворота для снабжения НПП.

Основные порты-корреспонденты – Красноярск и Лесосибирск. В 2019 году речной порт Дудинка перегрузил 1,9 млн т, из них около 1,65 млн т – песок с месторождения «Черва». Кроме этого, в порт завозятся строительные грузы, потребительские товары, вывозиться уголь для северного завоза.

- Осетровский речной порт (Усть-Кут) – крупнейший в РФ по объемам перевалки генеральных грузов.

Через порт отправляются до 80% грузов для северных районов Иркутской области, республики Саха (Якутия) и прибрежных морских арктических районов от Хатанги до Колымы. Основная часть груза приходит в г.Усть-Кут по железной дороге на ст.Лена, после чего его перегружают в порту Осетрово на речной транспорт, далее по р.Лена груз следует к пунктам назначения.

- Бузан-порт – основной экспортный канал для серы «Газпрома».

По оценкам «Газпром экспорт», отгрузки серы по железной дороге составят в 2020 году 1,2 млн т, почти на 30% меньше, чем годом ранее. Отгрузки речным транспортом, напротив, должны вырасти на 16,6% до 1,8 млн т. Доля перевозок водным транспортом по итогам 2020 г. может увеличиться на

12,5 процентных пункта и составить 60%. Сера в Бузан-порт поставляется также из Казахстана. Из порта Бузан сера перевозится судами Волжского пароходства и «Донречфлота» на рейд порта Кавказ.

- Порт Череповец – пример использования речного транспорта в промышленной логистике.

Подразделение ПАО «Северсталь» в порту Череповец отгружает на экспорт металлопродукцию и принимает металлолом (около 7 млн т грузов в 2019 году, 75% перевалки металла в речных портах РФ). Подразделение АО «ФосАгро» (ООО «ПромТрансПорт») отгружает речным транспортом удобрения (82% от общего объема перевалки удобрений в речпортах). Порт Волгоград перегружает 15% металлов, перегружаемых в речпортах РФ [19].

Глава 3 изъята полностью

Глава 4 изъята полностью

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Речная сеть России – одна из самых разветвлённых в мире: на территории государства насчитывается около 2,7 млн рек. Речные порты являются важнейшей составной частью внутреннего водного транспорта страны [26].

Внутренний водный транспорт по рекам края является единственным видом транспорта связывающий северные и южные территории. Отсутствие железных и автомобильных дорог, сделало речной транспорт незаменимым, несмотря на дороговизну использования.

Крупнейшее предприятие речного транспорта Красноярского края АО «Енисейское речное пароходство» является основным перевозчиком грузов по реке Енисей, доставляя грузы на север Красноярского края, Таймыр, Эвенкию и Хакасию.

Обладая самым мощным в регионе сухогрузным и танкерным флотом, который насчитывает более 460 судов общей грузоподъемностью около 650 тыс. тонн, пароходство оказывает полный комплекс транспортных услуг, а собственные судоремонтные и судостроительные предприятия обеспечивают непрерывную работу данной транспортной компании [7].

Таким образом, физико- и экономико-географическое положение Красноярского края создает условия, влияющие на развитие Енисейского речного пароходства.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Антипов, А. Н. Место транспорта России в мировой транспортной системе / О. С. Антипов, А. С. Ханина // Дальневосточный гос. ун-т путей сообщения. – Хабаровск, 2017. – С. 15-18.
2. Брусянин, Д. А. Экономические механизмы регулирования транспортного комплекса региона / Д. А. Брусянин, М. С. Пономарева, Я. В. Хоменко // Казанская наука. – № 4. – 2014. – С. 63-68.
3. Булава, И. А. Теория и практика управления предприятиями внутреннего водного транспорта / И. А. Булава. – Новосибирск, НГАВТ, 2001.
4. Горюшкин, Л. М. Хозяйственное освоение Сибири в период капитализма. Историография проблемы. Сборник научных трудов / под ред. Л. М. Горюшкина. – Новосибирск: «Наука». Сибирское отделение. 1988. – 254 с.
5. Дроздов, Н. А. Красноярье: пять веков истории : учеб. пособие по краеведению / Н. А. Дроздов – Красноярск : Платина, 2005. – 239 с.
6. Египко, М. А. Анализ развития транспортной системы Российской Федерации / М. А. Египко // Transport business in Russia. – 2017. – №3. – С. 73-76.
7. Енисейское речное пароходство – URL: <https://www.e-river.ru/> (дата обращения: 28.06.2021)
8. Зверев, В. А. История Сибири : хрестоматия по истории Сибири : учеб. пособие / В. А. Зверев, Ф. С. Кузнецова. – Новосибирск : ИНФОЛИО, 2003. – 295 с.
9. Зверев, В. А. Сибирь в составе Российской империи : учеб. пособие / В. А. Зверев, А. С. Зуев, Ф. С. Кузнецова. – Новосибирск : ИНФОЛИО, 2005. – 383 с.
10. Инфокарт / Карта рек России – URL: <https://www.infokart.ru/karta-rek-rossii-samyie-krupnye-reki-na-karte/> (дата обращения: 28.06.2021)

11. Кожухова, В. В Водный транспорт России и его роль в международной транспортировке нефти и нефтепродуктов / В. В. Кожухова // Самарский гос. эконом. ун-т. – Самара, 2018. – №1 – С. 269-274.
12. Концепция промышленной политики Красноярского края до 2030 года – URL: <http://www.krskstate.ru/promtorg/strateg> (дата обращения: 28.06.2021)
13. Красноярский край / О дальнейшем развитии водного транспорта в крае – URL: <http://zakon.krskstate.ru/doc/41953> (дата обращения: 28.06.2021)
14. Красноярский край. Современное положение – URL: <http://www.krskstate.ru/about/kray> (дата обращения: 28.06.2021)
15. Красноярскстат – URL: <https://krasstat.gks.ru/folder/44986> (дата обращения: 28.06.2021)
16. Майборода, М. Е. Грузовые автомобильные перевозки : учебное пособие / М. Е. Майборода, В. В. Беднарский. – Изд. 2-е. – Ростов н/Д : Феникс, 2008. – 442 с.
17. Максимов, А. Б. Транспортная инфраструктура регионов / А. Б. Максимов // Известия ИГЭА. – 2007. – №1. – С. 30-33.
18. Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное агентство морского и речного транспорта – URL: http://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf.html (дата обращения: 28.06.2021)
19. ООО «Морстройтехнология» Речные порты России – тенденции и перспективы – URL: https://morproekt.ru/attachments/article/1175/Viva_Consult_2020.pdf (дата обращения: 28.06.2021)
20. Осипова, А. О. Современное состояние транспорта в России / А. О. Осипова // Актуальные проблемы авиации и космонавтики – 2017.
21. Официальный сайт города Норильска – URL: <https://www.norilsk-city.ru/about/1242/index.shtml> (дата обращения: 28.06.2021)

22. Пономарева, М. С. Развитие транспорта как системообразующей отрасли экономики / М. С. Пономарева, В. Д. Пастухова // Научно-практический электронный журнал «Аллея Науки» – № 5. – 2019. – С. 17-22.
23. Постановление О социально-экономическом развитии города Норильска Красноярского края – URL: <http://council.gov.ru/activity/documents/121258/> (дата обращения: 28.06.2021)
24. Старова, О. В. Состояние и перспективы развития внутреннего водного транспорта Красноярского края / О. В. Старова // Новосибирский гос. технологич. ун-т. – Новосибирск, 2013. – С. 145-149.
25. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р – URL: <https://www.mintrans.gov.ru/documents/8/8910> (дата обращения: 28.06.2021)
26. Транспорт в России. 2020 // Росстат. – Т65 М., 2020. – 108 с.
27. Транспортная система России – URL: <https://xn--80aegj1b5e.xn--p1ai/publication/transportnaya-sistema-rossii#rechnoy-transport> (дата обращения: 28.06.2021)
28. Федеральная служба государственной статистики / Информация о социально-экономическом положении России – 2021 г. – URL: <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/50801> (дата обращения: 28.06.2021)
29. Экономика России / Внутренние водные пути – URL: <https://geographyofrussia.com/vnutrennie-vodnye-puti/> (дата обращения: 28.06.2021)

Министерство науки и высшего образования РФ
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экологии и географии

Кафедра географии

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

Г.Ю. Ямских
подпись инициалы, фамилия

«16» июня 2022 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

05.03.02 География

05.03.02.02 Физическая география и ландшафтоведение

**Влияние физико- и экономико-географических условий
на развитие Енисейского речного пароходства**

Научный
руководитель

Усманова 06.06.2022
подпись, дата доц., канд. геогр. наук
должность, учёная степень

И. Х. Усманова
инициалы, фамилия

Выпускник

Шамелханова 06.06.2022
подпись, дата

С. Х. Шамелханова
инициалы, фамилия

Нормоконтролер

Вайсброт 06.06.2022
подпись, дата

И. А. Вайсброт
инициалы, фамилия

Красноярск 2022