

Секция «География»

Географический анализ особенностей сухопутного транспорта Турции

Марахов Дмитрий Игоревич

Студент

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Географический факультет, Москва, Россия

E-mail: marakhovm@yandex.ru

Прогресс Турции в социально-экономической сфере во многом определяется интенсивным развитием сухопутной транспортной системы страны. Важнейшими факторами размещения сухопутного транспорта Турции являются: выгодное транспортно-географическое положение - на пересечении европейских и азиатских сухопутных магистралей; вытянутость территории страны с запада на восток; значительное преобладание горного рельефа над равнинным [6]; экспортоориентированная стратегия экономического развития [7]. Ведущую роль в сухопутной транспортной системе Турции играет автомобильный транспорт, лидирующий по протяженности транспортных путей, по грузообороту и пассажирообороту [4]. Автомобильный транспорт страны интенсивно развивается в основном за счет автострад. "Полюсами развития" скоростных магистралей выступают: Стамбул, Анкара, Бурса, Измир, Адана. Проблемой остается нехватка качественных шоссе. Для удовлетворения самых неотложных нужд Турции необходимо иметь не менее 35000 км качественных государственных шоссе дорог (в 2008 г. - 31311 км) [5, 4]. Железнодорожный транспорт, интенсивно развиваясь на протяжении 1920-х - 1930-х годов, начиная с 1940-х годов, стагнирует, и на сегодняшний день уступает как автомобильному, так и трубопроводному транспорту и по протяженности транспортных путей, и по грузообороту [3, 4]. Следует при этом отметить, что территория Турции достигла некоторого уровня насыщения железнодорожным полотном и на первый план вышли проблемы по повышению технических характеристик уже сооруженных дорог [3]. "Полюсами развития" скоростного транспорта являются Стамбул и Анкара. Второе место по протяженности транспортных путей и по грузообороту занимает трубопроводный транспорт [4]. В отличие от автомобильного и железнодорожного транспорта, плотность сети трубопроводов больше в восточной части страны, чем в западной. Это объясняется близостью восточных регионов Турции к странам - экспортерам углеводородного сырья. Развитие трубопроводного транспорта Турции тесно переплетается с геополитическими интересами страны [1, 2].

Проведенное исследование позволяет сделать некоторые прогнозы относительно дальнейшего развития сухопутного транспорта Турции. В дальнейшем оно будет осуществляться главным образом за счет совершенствования сети международных магистралей (для автомобильного и железнодорожного транспорта - скоростных). Таким образом, интенсивность субширотных транспортных потоков увеличится и будет еще больше преобладать над интенсивностью потоков субмеридианальных.

Литература

1. Матюшин К.Р. Нефтепровод «Баку-Тбилиси-Джейхан» как фактор геополитики Турции в Каспийском регионе // Востокведный сборник. Выпуск 7. М, 2006. - С. 217-225.

2. Старченков Г.И. Трубопроводный транспорт Турции вступает в новый этап // Современная Турция: проблемы и решения. М., 2006. - С. 165-172.
3. Ульченко Н. Ю. Экономическая география Турции. М., Ключ – С, 2008.
4. Государственный Институт статистики Турции, раздел «Транспорт и коммуникации»: http://www.turkstat.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=52&ust_id=15
5. Дорожная сеть Турции: <http://stanbul.ru/content/view/92/161/>
6. Рельеф Турции: http://www.best-turkey.ru/obshee/gegr_rub1.html
7. Экономика Турции: <http://turkey-info.ru/business/economy/>

Слова благодарности

Огромное спасибо, что такая конференция есть!

Иллюстрации



Рис. 1: Транспортная сеть Турции



Рис. 2: Автодорожная сеть Турции



Рис. 3: Железнодорожная сеть Турции



Рис. 4: Скоростные дороги Турции



Рис. 5: Конкуренция "Набукко" и "Южного потока"