**Железнодорожный и автотранспорт мира**

А). Железнодорожный транспорт, зародившийся в эпоху промышленной революции, оставался основным видом транспорта на протяжении всего XIX и первой половины XX в. А вся история автомобильного транспорта умещается в рамки одного XX в., в течение которого он пережил, образно говоря, и свою «древность», и «средние века», и «новое», и «новейшее» время. В наши дни он играет особенно большую роль в системе коммуникаций и городов, и районов, и стран, да и целых регионов. Хотя автомобильный транспорт обслуживает в первую очередь национальные перевозки, растет и его участие в международных перевозках грузов и пассажиров – как самостоятельно, так и в кооперации с другими видами транспорта. Отсюда его влияние не только на национальное, но и на мировое хозяйство.

Б). Специалисты считают, что железнодорожный и автомобильный транспорт нашли определенную нишу, в рамках которой он может получить новые стимулы развития. Но и перспективы нового крупного железнодорожного строительства, особенно в Евразии, ныне также оцениваются более высоко.

В). Первой железной дорогой на паровой тяге стала линия Ливерпуль – Манчестер в Англии, открытая в 1830 г. В том же году была построена и первая железная дорога в США, соединившая города Чарлстон и Огаста. В 1833 г. появилась первая железная дорога во Франции, в 1835 г. – в Германии и Бельгии. А в России первая железная дорога Петербург – Царское Село (26 км) была открыта в 1837 г. Так было положено начало периоду бурного железнодорожного строительства: с 1850 по 1900 г. в мире было введено в эксплуатацию более 800 тыс. км путей (в среднем по 16 тыс. км в год). Рекордсменом в этой области стали США, а на второе место вышла Россия. К 1920 г. протяженность железных дорог мира достигла уже почти 1, 2 млн км. Они сыграли исключительную роль в формировании международного географического разделения труда в пределах отдельных стран и континентов, а соответственно и в становлении мирового хозяйства.

За этими общемировыми тенденциями скрываются существенные географические различия, которые отражают различия между региональными транспортными системами и выражаются и в показателях железнодорожной сети, и в показателях работы транспорта.

При относительной стабильности протяженности железнодорожной сети мира в целом в одних странах и регионах она сокращается, а в других, напротив, растет.

Наибольшую длину имеют железные дороги в США (227 тыс. км), России (87 тыс.), Китае (72 тыс.), Индии (63 тыс.) и Австралии (54 тыс.). Наиболее высокая плотность железных дорог (длина железнодорожных путей на 100 или 1000 кв. км) в Бельгии — 100 км/100 кв. км. В ряде развитых стран — Японии, Франции, Италии, Германии, США — действуют высокоскоростные линии, где скорость поездов достигает более 200 км/час.

По длине электрифицированных дорог первое место в мире занимает Россия, а по степени электрификации (доле электрифицированных дорог) — Швейцария, где электрифицировано почти 100% всех железных дорог. В ряде стран на железных дорогах широко используется тепловая тяга (тепловозы), поэтому процент электрифицированных дорог там ниже (Япония — 50%, Франция, Испания — 30%, США - 25%).

Ширина железнодорожной колеи в разных регионах может быть различной. В зарубежной Европе (за исключением Финляндии и бывших прибалтийских республик СССР) она составляет 1435 мм. В Испании и Португалии — 1668 мм, в России, Финляндии и странах Балтии — 1524 мм. Поэтому в местах, где происходит стыковка дорог с разной колеей (обычно это пограничные станции), устраиваются специальные приспособления, позволяющие производить замену колесных пар с разной шириной колеи. Весной 2003 г. в печати появилось сообщение, что завод в Познани (Польша) наладил производство систем автоматической смены ширины колесных пар, которая позволяет обходиться без длительной процедуры их замены.

Мировой грузооборот железных дорог в 2005 г. составил 8000 млрд т/км. Основную роль в его обеспечении играют страны, входящие в первую десятку по этому показателю. На них приходится более 9/10 этого грузооборота (табл. 142).

Мировой пассажирооборот железных дорог в начале XXI в. устойчиво держится на уровне 1900 млрд пассажиро-километров. Но для более реалистичной его характеристики воспользуемся несколько иным показателем: сколько километров в среднем проезжает по железной дороге за год один пассажир. Первое место в мире по данному показателю занимает Япония (2000 км). Далее следуют Швейцария (1700 км), Австрия (1200), Украина, Россия и Белоруссия (по 1150), Франция (1000), Нидерланды и Египет (от 900 до 1000 км).

Россия была и остается, можно сказать, великой железнодорожной державой. Занимая второе место в мире по общей протяженности железных дорог (85 тыс. км, или 8 % от мировой), Россия обеспечивает 23 % мирового грузооборота и 7 % мирового пассажирооборота железнодорожного транспорта. По грузонапряженности железных дорог Россия не имеет себе равных во всем мире. В России находится и самая длинная в мире Транссибирская магистраль (10 тыс. км).

**Автомобильный транспорт.**

Наиболее полное представление об автомобильном транспорте как всего мира, так и отдельных стран могут дать сведения о размерах автомобильного парка, который на протяжении XX в. возрастал очень быстро. Перед началом Первой мировой войны мировой парк насчитывал примерно 350 тыс. автомобилей, перед началом Второй мировой войны – 46 млн, в 1950 г. – 50 млн, а в 1975 г. – уже 300 млн. Рубеж в 500 млн автомобилей был преодолен в 1987 г., а в 600 млн – в 1997 г. В 2007 г. мировой автопарк достиг 800 млн машин. Большую часть этого парка составляют легковые автомобили. Из которых около 80% сосредоточено в развитых странах. Большую роль в перевозках грузов и пассажиров играют трансконтинентальные магистрали, например через США — от Атлантического до Тихого океана, Панамериканское шоссе — через Северную и Южную Америку, через Сахару — в Африке.

Между отдельными, даже ведущими странами автомобильный парк распределяется очень неравномерно. Первые шесть мест по величине автомобильного парка занимают великие державы западного мира. Среди стран-лидеров по этому показателю фигурируют три ключевые развивающиеся страны – Китай, Бразилия и Мексика, а также Россия, Канада, Австралия и три менее крупные страны – Испания, Польша и Республика Корея.

Конечно, по размерам автомобильного парка тоже можно судить об уровне автомобилизации. Но все-таки правильнее измерять этот уровень при помощи других показателей. Обычно для его оценки применяют показатель количества личных автомобилей, приходящихся на 1000 жителей. Наиболее высок он в странах Западной Европы, в США, Канаде, Австралии и Новой Зеландии. Выходит, что в среднем в Западной Европе на тысячу жителей приходится от 300 до 600, в США – 675, в Канаде – 570, в Японии – 470, в Австралии – 520 и в Новой Зеландии – 630 легковых автомобилей.

Россия по развитию автомобильного транспорта значительно отстает от уровня стран Запада. В первую очередь это относится к российским дорогам, которые и по протяженности, и в особенности по качеству уступают дорогам ряда зарубежных стран. По размерам автомобильного парка Россия занимает только седьмое место в мире.