Московский государственный областной университет

Естественно – экологический институт

**Реферат по ЭГР**

**«Проблемы развития автомобильного и авиационного транспорта»**

г. Москва, 2010 год.

**План**

Введение

1. Проблемы развития автомобильного транспорта России
2. Проблемы развития авиационного транспорта России

Заключение

Список использованной литературы

**Введение**

Транспорт – одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но вместе с городами образует «каркас» территории, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом.

На этапе становления рыночных отношений в России наиболее динамично развивающийся вид транспорта – автомобильный транспорт и авиационный транспорт. Преимущество автомобильного вида транспорта заключается в его способности доставлять грузы что называется «от двери к двери». Авиационный транспорт способен преодолевать огромные расстояния в относительно короткие сроки, отличается высокой грузоподъемностью, а также способностью работы в труднодоступных районах Севера, что особенно важно для нашей страны, 64 % территории которой относится к планетарной зоне Севера.

Социально-экономические реформы последних лет обусловили радикальные структурные изменения, как автотранспорта, так и авиационного транспорта. Вместе с тем изменение системы хозяйственных связей, развитие внутренних и международных товарных рынков поставило перед ним новые задачи и открыло большие перспективы. Процессы демократизации общества и либерализации экономики объективно способствуют раскрытию того огромного потенциала, который заключает в себе автомобильный транспорт и который в условиях централизованной плановой экономики использовался лишь в небольшой степени. Однако этого не скажешь про авиационный транспорт. Некогда единая авиационная компания – Аэрофлот, сегодня не является монополистом на рынке авиационных перевозок. Трудно сказать хорошо это или плохо, с одной стороны отсутствие монополизма позволяет выбирать услуги более высокого качества, с другой стороны еще на слуху относительно недавние события с банкротством ряда авиаперевозчиков. Бесспорно одно: при существующих условиях перевозок неважно каким видом транспорта необходим хотя бы частичный контроль за этой сферой экономики со стороны государства.

**1. Проблемы развития автомобильного транспорта России**

Автомобильный транспорт – один из основных видов транспорта России. От других видов транспорта его отличает ряд несомненных преимуществ. Прежде всего это способность перевозить грузы и пассажиров «от двери к двери». Благодаря этой особенности часть автомобильного парка страны эксплуатируется в нетранспортных организациях, т.е находится в личном пользовании граждан страны. Сфера экономического применения автотранспорта широка. Он выполняет большую часть коротких внутрирайонных перевозок, доставляет грузы к станциям железных дорог и речным пристаням и развозит их к потребителям. В северных и восточных районах, где почти нет других видов сухопутного транспорта, им осуществляются дальние межрайонные перевозки. Ежедневно автотранспортом перевозится около 17 млн. тонн грузов и более 62 млн. пассажиров. Если сравнивать с аналогичным показателем железнодорожного транспорта, то это почти в 6 раз больше по объемам перевозок грузов и в 17 раз – по перевозкам пассажиров. В автомобильном транспорте сконцентрировано свыше 97% от всех лицензируемых субъектов транспортной деятельности. В сфере коммерческих и некоммерческих автомобильных перевозок сейчас занято порядка полумиллиона хозяйствующих субъектов. Их деятельность проходит в условиях достаточно высокой внутриотраслевой конкуренции. Динамика роста российского автомобильного парка одна из самых высоких в мире. Тем не менее, этот процесс происходит в условиях существенного отставания потребительских и экологических показателей отечественных автотранспортных средств от достигнутого мирового уровня. Главные технические недостатки российской автомобильной техники и двигателей по сравнению с зарубежными аналогами таковы:

• повышенный расход топлива;

• несоответствие современным требованиям безопасности и экологии;

• больший собственный вес;

• меньшая надежность.

Cильные также региональные различия в развитии. Даже в самых освоенных экономических районах России есть населенные пункты не покрытые сетью автодорог с твердым покрытием. В целом же плотность автодорог в стране очень низка. По этому показателю Россия уступает не только развитым, но и многим развивающимся странам. Не ликвидировано уже существующее многие годы отставание в развитии и техническом состоянии улично-дорожной сети. В парке грузового автотранспорта сохраняется значительная доля (свыше 50%) автомобилей устаревших моделей, у которых срок эксплуатации превысил 10 лет. Все также невысок удельный вес (14–15%) новых автомобилей, выпущенных не позже 2003 г. Ежегодное обновление парка грузовых автомобилей не превышает 5%. Доля самих грузоперевозок автотранспортом крайне мала, по этому показателю он занимает последнее место среди всех прочих видов транспорта. Сдерживающим фактором в развитии автомобильного транспорта являются также суровые климатические условия. Проявляется это в проблеме строительства дорог в отдаленных северных районах страны. Определенную надежду и в тоже время некоторое беспокойство вызывает рост автомобильного парка страны.

С одной стороны это свидетельствует о росте экономического благосостояния страны, а с другой такой рост, никем и ничем неконтролируемый сегодня может нанести серьезный ущерб экологии, поскольку автомобильный транспорт – один из основных загрязнителей атмосферы.

Определяющим, на мой взгляд фактором развития развития дорожной сети должно выступить и шумовое загрязнение, то есть крупные автомагистрали необходимо строить вдали от жилых райнов. Таким образом, как мы видим, проблемы экологии так или иначе тоже связаны с автомобильным транспортом.

**2. Проблемы развития авиационного транспорта России**

Для такой большой страны как Россия необходимым условием развития всегда был надежный вид транспорта, способный работать в суровых климатических условиях Севера, там где нет других транспортных артерий таких как железные, автомобильные дороги.

Таким видом транспорта, способным относительно быстро, а главное куда угодно доставлять груз или пассажиров является авиационный. Авиационный транспорт универсален, помимо уже упомянутой доставки грузов он способен выполнять монтаж строительных высотных сооружений (вертолетный транспорт), магистральных газо – и нефтепроводов, линий электропередач, инспекцию дорожного движения, пока что малоразвитую в России, сельскохозяйственные работы, пожаротушение, что особенно было актуально этим летом, связь с удаленными и труднодоступными районами, скорая медицинская помощь, перевозка почты, обслуживание полярных районов, геологоразведка, аэрофотосъемка, разведка залежей нефти и др.

Особенным образом хотелось значение авиационного транспорта для удаленных районов Севера, где конкуренцию ему может составить разве что морской транспорт, но и он в силу короткого навигационного периода и общей неразвитости соответствующей портовой инфраструктуры сегодня не представляет сколько-нибудь особо значительной доли в общем объеме перевозок. Однако, как и у любого другого вида транспорта у авиационного транспорта есть свои недостатки. Среди них можно отметить весьма трудоемкий процесс обновления парка, именно поэтому то огромное количество мелких авиационных компаний сегодня имеет тенденцию к сокращению, то есть к формированию олигополии (не более 10 – 12 основных компаний) на рынке авиационных перевозок. Среди прочих проблем можно отметить аналогичную автомобильному плохое состояние взлетно-посадочных полос, устаревшее оборудование, в том числе и авиационный парк.

Авиационный транспорт один из самых аварийных как в России, так и в мире и это ставит перед ним новые задачи, главная среди которых повышение безопасности перевозок.

Кроме всего перечисленного стоимость перевозок авиационным транспортом очень высока, что зачастую также не совсем оправдано рыночной конъюнктурой. В условиях экологического кризиса к авиационному транспорту предъявляются новые требования, которые опять же учитывая указанное выше состояние авиационного парка страны маловыполнимы.

**Заключение**

автомобильный авиационный транспорт развитие

Автомобильный и авиационный транспорт одни из наиболее динамично развивающихся видов транспорта России. И если автомобильный транспорт фактически только начинает развиваться в последние 10 – 15 лет, то история авиационного транспорта России насчитывает немного ни мало 70 лет. Совершенно нет смысла описывать здесь все то что было сказано выше можно сказать лишь одно - особенности и перспективы развития этих видов транспорта как уже отмечалось заключается в комплиментарности. Другими словами в работе было отмечено то, что авиационный транспорт – это транспорт преимущественно больших расстояний, в то время как автомобильный транспорт наоборот не ставит пред собой цели глобальных внутрироссийских перевозок. Именно в этой сфере можно найти точки соприкосновения, когда авиационный транспорт будет выполнять роль некого «десанта» иначе говоря, доставлять товары во всероссийских масштабах (напомним что это ниша также принадлежит и железным дорогам, разница лишь в скорости таких доставок), а автомобильный транспорт – роль подвоза от тех же самых аэропортов или аэродромов к населенным пунктам. Особенно это приоритетно, как уже неоднакратно отмечалось выше для районов Крайнего Севера, где соорудить взлетно-посадочную полосу на данный момент проще чем провести железнодорожную ветку. Аналогичным образом можно скомпоновать и другие виды транспорта, некоторые из которых уже существуют например железнодорожный и речной (Дудинка).

То есть отсюда можно сделать вывод транспорт как особая сфера хозяйства человека весьма мобилен, что создает предпосылки для комплексного развития экономики страны.

**Список использованной литературы**

1. Беднарский В.В, Майборода М.Е. Грузовые автомобильные перевозки, М.: Феникс, 2008 г. – 442 с.
2. Гражданская авиация. Серия «История авиации», М.: Астрель, 2007 г. – 256 с.
3. Грущанский В.А, Дергачев А.А. Проектирование и эффективность летательных аппаратов, М.: Вузовская книга, 2008 г. – 248 с.
4. Энциклопедия авиации. М.: Астрель, 2007 г. – 544 с.
5. Веробьян Б.С. История зарождения воздухоплавания и авиации в России. М.: Техносфера, 2008 г. – 232 с.
6. Алпатов И.М. Живая память о времени и о себе. Внутри авиации и космонавтики. С.-П из-во Ладога – 100, 2005 г. – 240 с.
7. Стетюха А.А, Трезкова Н.И. География воздушного транспорта. М.: 2006 г. – 104 с.
8. И.С. Шумилов Авиационные происшествия. Причины возникновения и возможности предотвращения. М.: МГТУ, 2006 г – 384 с.
9. http://yaca.yandex.ru/yca/cat/Reference/Transport/Aviation/ - Яндекс. Каталог. Авиационный транспорт
10. www.at.asmap.ru // Журнал «Автомобильный транспорт»
11. www.bse.sci-lib.com/article092606.html – Автомобильный транспорт. Энциклопедия БСЭ.