**СОДЕРЖАНИЕ**

**Введение**……………………………………………………………………………....3

**1. Теоретические основы системы управления транспортом и дорожным хозяйством РФ**……………………………………………………………………….6

*1.1 Понятие системы управления транспортом и дорожным хозяйством России*……………………………………………………………………………...….6

*1.2 Особенности системы управления транспортом и дорожным хозяйством России*………………………………………………………………………………....9

**2. Анализ системы управления транспортом и дорожным хозяйством в Чувашии**……………………………………………………………………..……...17

*2.1 Состояние транспорта в Чувашской Республике* ………………………..….17

*2.2 Состояние дорожного хозяйства в Чувашской Республике*…………………21

**3.Пути повышения эффективности системы управления транспортом и дорожным хозяйством в Чувашской Республике**…………………………......26

**Заключение** ………………………………………………………………………...30

**Список литературы**………………………………………………………………..33

ВВЕДЕНИЕ

Подлинно технико-экономическая модель управления системой транспортного комплекса и дорожного хозяйства - это модель, учитывающая интересы всех без исключения участников перевозочного конвейера: производитель - транспортная система - посредники - потребители. В начале XXI века транспортная система России подошла к началу нового этапа своего развития - требуется новая транспортная стратегия. В конце 2003 года Государственный Совет и Правительство РФ утвердили новую транспортную стратегию России, ориентированную на период до 2025 года. Постановка этой задачи связана с выходом России на новый этап развития.

Для государства транспорт - это инструмент для решения самого широкого спектра социальных, экономических, политических и оборонных задач. Отечественным товаропроизводителям транспорт позволяет повышать конкурентоспособность за счет ускорения доставки товаров и гибкого реагирования на изменения конъюнктуры. Для российских регионов развитие транспортной системы является все более важным фактором повышения привлекательности своей территории для инвестиций и развития производства, для жизни и работы людей. Интегрируясь в мировую экономическую систему, участвуя в процессах глобализации, Россия воспринимает многое из того, что накоплено в мире.

Создание в стране единой опорной транспортной сети без разрывов и "узких мест", ликвидация административных барьеров, устранение диспропорций в транспортном развитии отдельных регионов является необходимым условием развития единого экономического пространства, ускорения товародвижения, снижения удельных транспортных издержек в экономике. Повышение надежности и доступности услуг магистрального пассажирского транспорта должно обеспечить надежные межрегиональные связи, развитие общероссийского рынка труда, социально и экономически оправданную миграцию населения. Разработка системы мер, связанных с нарастающей автомобилизацией страны, должна ограничить ее негативные последствия и обеспечить максимум выгод, которые способен дать автомобиль для экономики и повышения качества жизни.

Изменение ситуации в мире, наряду с традиционными задачами обеспечения безопасности транспортных процессов, выдвинуло дополнительные требования к транспорту как к элементу системы национальной безопасности. Возникла и новая проблема обеспечения антитеррористической устойчивости транспортных систем. Наконец, ответственность перед будущими поколениями за сохранение природной среды и улучшение условий жизни требует построения перспективной транспортной политики на основе принципов устойчивого развития. Главные направления развития производительных сил и тенденции в сфере мобильности населения России определены проектом среднесрочной программы Правительства. Параметры энергетической стратегии и программных документов в области металлургии, сельского хозяйства, других отраслей позволяют спрогнозировать объем и структуру национальной грузовой базы Российской Федерации и развитие новых экспортных направлений.

В последние годы был разработан и одобрен Правительством ряд важных программных документов в области транспорта - например, концепция развития международных транспортных коридоров, концепция государственной судоходной политики и государственного регулирования гражданской авиационной деятельности. Находятся в стадии разработки аналогичные документы в области речного и автомобильного транспорта. Принята и реализуется программа реформирования федерального железнодорожного транспорта. Государственное регулирование транспортной деятельности будет необходимо, пока существуют такие факторы, как потенциально высокая опасность транспортной деятельности как таковой, потребности транспортного обеспечения национальной обороны, необходимость обеспечения независимости внешней торговли и гармоничного развития базовой транспортной инфраструктуры.

Центральным вопросом транспортной политики и дорожного хозяйства является вопрос о роли и задачах государства в транспортном секторе. Он вызвал среди специалистов наиболее острые дискуссии. При этом высказывались диаметрально противоположные позиции - от мобилизации государством ресурсов для опережающего строительства опорной системы магистралей будущего до тотальной приватизации транспорта и полного отказа от государственного финансирования и регулирования. Этим объясняется актуальность темы работы.

Цель данной работы - изучение системы государственного управления транспортным комплексом и дорожным хозяйством и обоснование направление совершенствования. Поставленная цель предполагает выполнение ряда задач:

1. Раскрыть понятие системы управления транспортом и дорожным хозяйством России.

2. Рассмотреть особенности системы управления транспортом и дорожным хозяйством в России.

3**.** Проанализировать системы управления транспортом и дорожным хозяйством в Чувашии.

4.Выявитьпути повышения эффективности системы управления транспортом и дорожным хозяйством в Чувашской Республике

Объект исследования- административно-правовая система государственного управления в системе управления транспорта и дорожного хозяйства на примере Чувашской республики.

Предмет исследования - нормативно - правовая база управления в сфере транспорта и дорожного хозяйства.

**1. Теоретические основы системы управления транспортом и дорожным хозяйством РФ**

*1.1 Понятие системы управления транспортом и дорожным хозяйством России*

Транспортная система России включает железнодорожный, автомобильный, внутренний водный, морской, трубопроводный и воздушный транспорт. Каждый из данных видов транспорта выполняет определённую функцию исходя из характера грузов.

Железнодорожный транспорт – основное звено в единой транспортной системе Российской Федерации. Он наиболее эффективен для перевозки массивных видов грузов на средние и дальние расстояния, а так же для перевозки пассажиров. Отличается регулярностью движения во все времена года, большой скоростью и относительно низкой себестоимостью перевозок. Малоэффективен при небольшой концентрации грузовых и пассажирских потоков.

Морской транспорт выполняет в основном внешние, экспортно-импортные перевозки, а так же перевозки на севере и востоке страны. Несмотря на низкую себестоимость (небольшие топливные затраты, большая грузоподъёмность) имеет значительные ограничения (погодные условия, сложное техническое обслуживание).

Речной транспорт предназначен для перевозок грузов и пассажиров на средние расстояния. Использует естественные речные пути. Имеет сезонный характер. Не соответствует направлению движения грузов, так как реки текут с юга на север, а основное направление движения грузов – широтное. В последнее время этот вид практически неконкурентоспособен.

Трубопроводный и авиационный транспорт пока остаются узкоспециализированными. Трубопроводы разделяются на нефтепроводы, газопроводы и продуктопроводы. Отличаются низкой себестоимостью. Основная функция авиационного транспорта – перевозка пассажиров и срочных грузов (почты). В труднодоступных районах (Крайний Север и горные районы)– единственный вид транспорта.

Автомобильный транспорт России представляет собой наиболее гибкий и массовый вид транспорта. У него ряд важных отличий от других транспортных отраслей. Начну с того, что основная часть автомобильного парка страны эксплуатируется в нетранспортных организациях. При этом сеть автомобильных дорог наряду с парком коммерческих автомобилей используется также автомобилями, находящимися в личном пользовании граждан.

Дорожное хозяйство Российской Федерации является одним из элементов транспортной инфраструктуры, который обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог общего пользования определяется территориальная целостность и единство экономического пространства Российской Федерации.

Транспорт – источник повышенной опасности. Поэтому для обеспечения безопасности движения организуется специализированный контроль.

В сфере транспорта функции государственного контроля и надзора в первую очередь осуществляют соответствующие федеральные органы исполнительной власти, несущие ответственность за состояние и развитие подведомственных им сфер деятельности. В этих целях создаются специальные контрольно-надзорные службы или подразделения.

Основными задачами Российской транспортной инспекции в этой сфере являются:

1) осуществление в порядке и в случаях, установленных законодательством Российской Федерации, государственного контроля за соблюдением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями нормативных правовых и нормативных технических актов, регламентирующих деятельность транспортного комплекса;

2) осуществление государственного контроля за соблюдением лицензионных требований и условий субъектами транспортного комплекса, осуществляющими деятельность, лицензирование которой возложено на Министерство транспорта Российской Федерации;

3) лицензирование отдельных видов деятельности в транспортном комплексе Российской Федерации, отнесенных Министерством транспорта Российской Федерации к ее компетенции;

4) осуществление транспортного контроля за выполнением международных автомобильных перевозок в пунктах пропуска автотранспортных средств через государственную границу Российской Федерации и в контрольных пунктах, создаваемых в установленном порядке на территории Российской Федерации.

При Минтрансе России действует также Российский речной регистр, осуществляющий технический надзор за судами внутреннего и смешанного (река- море) плавания.

Можно выделить следующие основные виды деятельности которые осуществляет Российский речной регистр:

1. он осуществляет техническое наблюдение за выполнением утвержденных в установленном порядке правил при проектировании, постройке, переоборудовании, модернизации, ремонте и эксплуатации судов, при изготовлении материалов и изделий, освидетельствует организации, выполняющие указанные работы, на соответствие правилам;

2. рассматривает и согласовывает техническую документацию на постройку, переоборудование, модернизацию и ремонт судов, на изготовление и ремонт изделий (механизмов, оборудования, устройств, предметов снабжения) и материалов, предназначенных для судов, согласовывает компьютерные программы, используемые для целей проектирования и при эксплуатации судов;

3. осуществляет освидетельствование судов при их постройке, переоборудовании, модернизации, ремонте и эксплуатации, а также судовых изделий и материалов при изготовлении и ремонте с выдачей соответствующих документов;

4. выдает на суда смешанного (река-море) плавания документы, удостоверяющие годность их к плаванию в море, осуществляет в установленном порядке обмер судов смешанного (река-море) плавания, не совершающих заграничных рейсов, устанавливает их вместимость и выдает соответствующие документы;

5. проводит в установленном порядке освидетельствования судов, имеющих класс других классификационных организаций, в случае их захода на внутренние водные пути Российской Федерации;

6. проводит экспертизу технического состояния судов и иных плавучих объектов, а также оценочную деятельность в отношении этих объектов по заявкам судовладельцев, фрахтователей, страховщиков или других заинтересованных лиц;

*1.2 Особенности системы управления транспортом и дорожным хозяйством России*

Государственный контроль (надзор) за соблюдением правил сертификации в системе сертификации на железнодорожном транспорте и за сертифицированными в ней объектами осуществляется в установленном порядке МПС РФ.

Кроме этого МПС России осуществляет контроль (надзор) за соблюдением требований актов в области безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, экологической безопасности, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, изготовления, приемки и эксплуатации транспортных и иных связанных с перевозочным процессом технических средств, соответствующее нормативное регулирование в области промышленной безопасности.

На воздушном транспорте государственный надзор за обеспечением безопасности полетов возложен на региональные управления Министерство транспорта, на его соответствующие подразделения, а также на органы Единой системы управления воздушным движением. Так, их представители вправе применять меры административной ответственности за нарушение правил безопасности полетов, правил поведения на воздушном судне, правил международных полетов и т.д.

Регулирование и организация использования воздушного пространства Российской Федерации возложен на Единую систему организации воздушного движения, состоящую из военной и гражданской подсистем.

Контрольными полномочиями наделены практически все полномочные должностные лица железнодорожного (например, контолеры-ревизоры пассажирских поездов, метрополитена), морского (например, капитаны портов), речного (например, капитан портового надзора), воздушного (например, начальник аэропорта), пассажирского городского автомобильного и электротранспорта (например, билетные контролеры).

Значительными административными полномочиями в транспортно-дорожной сфере наделены органы и должностные лица Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) МВД России.

Без учета ведомственных и частных автомобильных дорог протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 600,6 тыс. км, в числе которых 47,1 тыс. км федеральных дорог и 553,5 тыс. км дорог субъектов Российской Федерации. Протяженность ведомственных и частных дорог составляет соответственно 299,2 тыс. км.

В процессе реформы местного самоуправления к автомобильным дорогам общего пользования будут отнесены муниципальные дороги. По предварительным результатам инвентаризации муниципальных дорог их протяженность оценивается в 544,3 тыс. км. Таким образом, общая протяженность федеральных, территориальных и муниципальных дорог оценивается в 1145 тыс. км.

Основу дорожной сети страны составляют федеральные автомобильные дороги, которые обслуживают связи субъектов Российской Федерации со столицей страны, с другими регионами России, со странами дальнего и ближнего зарубежья, а также обеспечивают внутрирегиональные транспортные связи и подходы к федеральным объектам специального назначения. Преимущественно по федеральным автомобильным дорогам осуществляются международные автомобильные перевозки. Федеральные автомобильные дороги относятся к федеральной собственности, их эксплуатация и развитие являются сферой ответственности федеральных органов исполнительной власти и осуществляются за счет средств федерального бюджета. На сегодня более 2 тыс. км федеральных автомобильных дорог достигли предела пропускной способности, около 8 тыс. км автомобильных дорог работают в режиме перегрузки. Неудовлетворительную прочность дорожных одежд имеют 56% от общей протяженности федеральных автомобильных дорог, а неудовлетворительную ровность дорожных покрытий - 37%. Протяженность федеральных дорог с 4 и более полосами движения составляет лишь 8 %. Около 8 % протяженности сети федеральных автомобильных дорог имеют гравийное или щебеночное покрытие. Около 60 % федеральных автомобильных дорог не соответствуют нормативным требованиям.

На федеральной сети автомобильных дорог эксплуатируется 5645 мостов и путепроводов общей протяженностью 347,1 тыс. пог. м. Около 20% мостов и путепроводов на федеральных дорогах построены более 40 лет назад и не соответствуют современным требованиям по грузоподъемности.

Территориальные автомобильные дороги общего пользования относятся к собственности субъектов Российской Федерации, их эксплуатация и развитие являются сферой ответственности субъектов Российской Федерации и осуществляются за счет средств региональных бюджетов. Реконструкция и строительство отдельных участков территориальных автомобильных дорог осуществляется также с привлечением средств, выделяемых из федерального бюджета.

На территориальных дорогах общего пользования эксплуатируется более 36,4 тыс. мостов и путепроводов общей протяженностью около 1,3 тыс. км, около 8 тыс. железнодорожных переездов и 128 паромных переправ, всего в Российской Федерации на территориальных автомобильных дорогах эксплуатируется 7421 деревянный мост (20% от их общего количества).

В настоящее время около 50 тыс. населенных пунктов не имеет связи с сетью дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием. Сохраняется низкий уровень развития дорожной сети аграрных территорий, в отдельных регионах, особенно в регионах Крайнего Севера, Республике Саха (Якутия), Магаданской области, Чукотском автономном округе и др., не создана опорная сеть автомобильных дорог, что усложняет доставку товаров в районы с ограниченным доступом и увеличивает расходы на северный завоз.

Реформой местного самоуправления к автомобильным дорогам общего пользования отнесены муниципальные дороги, протяженность которых оценивается в 544,3 тыс. км, в том числе протяженность улично-дорожной сети городов - 145,2 тыс. км. Остальные муниципальные дороги проходят по территории поселений и муниципальных районов.

Развитие улично-дорожной сети городов существенно отстает от темпов автомобилизации - за последние 10 лет увеличение протяженности улично-дорожной сети городов составило около 2-3% при росте уровня автомобилизации в 2,4 раза. Недостаточное количество обходных дорог приводит к пропуску грузового транспорта по территориям жилой застройки в целом ряде крупнейших городов.

Особые проблемы связаны с ведомственными и частными дорогами, которые проходят по территории поселений и муниципальных районов в сельской местности. Их протяженность составляет около 299,2 тыс. км, из которых около четверти брошены владельцами с утратой своего значения. Такие дороги в настоящее время находятся в неудовлетворительном состоянии и в ряде случаев представляют угрозу безопасности. Наиболее остро эта проблема стоит в удаленных районах Сибири и Дальнего Востока, где расстояния между населенными пунктами огромные, при этом отсутствуют какие-либо другие виды транспортных сообщений.

В последние годы увеличение экономической активности населения и рост парка автотранспортных средств привели к резкому повышению числа дорожно-транспортных происшествий. Увеличение количества ДТП в последние годы сопровождалось ростом числа погибших и раненых. Из общего числа дорожно-транспортных происшествий доля ДТП по причине сопутствующих дорожных условий, связанных как с неудовлетворительным содержанием автомобильных дорог, так и с их не-достаточным техническим оснащением, составляет 24% (в том числе 14,3% от всех ДТП на федеральных автомобильных дорогах). Потери от дорожно-транспортных происшествий составляют около 80 млрд. руб. в год.

Отдельно Президентом Российской Федерации была отмечена необходимость реализации целого комплекса мер, позволяющих преодолеть эту ситуацию. В рамках реализации поставленной задачи Правительством Российской Федерации принята Концепция Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», которая направлена на реализацию мероприятий по снижению уровня смертности и травматизма населения от дорожно-транспортных происшествий и обеспечению роста безопасности и благополучия граждан России. Повышение уровня доходов населения способствует росту на 2010 год количества легковых автомобилей до 240 шт. на 1 тыс. жителей. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объема грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения, что в существующих условиях будет способствовать появлению системных транспортных заторов, снижению скоростей движения, росту транспортных издержек и ухудшению экологической обстановки.

В целом можно выделить следующие основные задачи и функции которые выполняет Министерство транспорта и дорожного хозяйства Российской Федерации в области государственного регулирования, контроля и надзора:

- организует по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации стационарные пункты, на которых производится весовой контроль транспортных средств; согласовывает вопросы организации стационарных постов органов внутренних дел на федеральных автомобильных дорогах;

- организует и проводит в установленном порядке в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации транспортных средств, стационарных и передвижных контрольных пунктах, в аэропортах, на аэродромах, в морских портах, речных портах, открытых для международных сообщений, государственный контроль за соблюдением гражданами и организациями, осуществляющими международные перевозки пассажиров и грузов, законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации по вопросам, отнесенным к компетенции Министерства;

- организует и осуществляет в случаях и в порядке, установленных законодательством Российской Федерации, лицензирование соответствующих видов деятельности, надзор за соблюдением лицензиатами при осуществлении лицензируемых видов деятельности лицензионных требований и условий;

- осуществляет функции компетентного органа Российской Федерации по перевозке опасных грузов воздушным, морским, внутренним водным, автомобильным и промышленным транспортом;

- организует и координирует работу специализированных организаций при разливах нефти и нефтепродуктов в море и на внутренних водных путях с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности;

- организует государственную регистрацию гражданских воздушных и морских судов, судов внутреннего плавания, а также в случаях, установленных федеральными законами, прав собственности, иных вещных прав на них и сделок с ними;

Все названные контрольно-надзорные звенья, используют в отношении нарушителей соответствующих правил меры, предусмотренные кодексом об административных правонарушениях РФ либо специальными ведомственными правилами.

В соответствии с Воздушным кодексом Российская Федерация обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении воздушного пространства Российской Федерации. Под ним понимается воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем.

Такими правилами устанавливается порядок поведения пользователей воздушного пространства. Так, для каждого пользователя предусматривается порядок, очередность выхода в воздушное пространство, используемая высота, воздушные коридоры и др. Нарушение любого из федеральных правил использования воздушного пространства образует оконченный состав рассматриваемого административного правонарушения. Ответственность за его совершение могут нести только пользователи воздушного пространства, т.е. граждане, должностные лица и юридические лица, получившие в установленном законом порядке лицензию на использование воздушного пространства.

Дорожное хозяйство, основанное, как и в других странах, на государственной (муниципальной) собственности и бюджетном финансировании, должно сохранить эффективную систему государственного (муниципального) управления имуществом автомобильных дорог и инвестициями в дорожное хозяйство.

На федеральном уровне система управления дорожным хозяйством содержит следующие два звена:

федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный управлять автомобильными дорогами – Государственный заказчик Программы и главный распорядитель выделяемых на ее реализацию бюджетных средств;

подведомственные ему органы управления федеральными автомобильными дорогами – государственные заказчики дорожных работ по содержанию, ремонту, реконструкции и строительству автомобильных дорог.

Для обеспечения устойчивого роста благосостояния страны необходимо взаимоувязанное развитие экономики и транспортно-дорожного комплекса, однако в настоящее время в этой сфере наблюдается целый ряд дисбалансов.

Первый дисбаланс связан с противоречиями между огромными потенциалами, которыми располагает Российская Федерация – территориальным, природно-сырьевым, топливно-энергетическим - и относительно низким уровнем обеспеченности автомобильными дорогами, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке, что не позволяет в полной мере осваивать ресурсы этих регионов. Этот дисбаланс в Российской Федерации усугубляется несоответствием существующих автодорог нормативным требованиям, также перегрузкой действующей сети автомобильных дорог.

Второй дисбаланс вызван увеличением валового внутреннего продукта, ростом спроса на автомобильные перевозки, численности парка автотранспортных средств и уровня автомобилизации в Российской Федерации. Третий дисбаланс связан с потребностью в привлечении значительных капиталовложений в модернизацию и развитие автодорожной сети, а, с другой стороны, - с низкой инвестиционной привлекательностью дорожной отрасли из-за высокой капиталоемкости дорожных объектов и длительного срока их окупаемости, что сдерживает приток частных инвестиций.

Нерешенность указанных проблем приводит к тому, что автомобильные дороги сегодня выступают одним из ограничений, сдерживающих экономический рост, снижающих конкурентоспособность значительной части российских товаров, ухудшающих качество жизни населения. Ежегодная сумма потерь, связанных с недостаточным развитием дорожной сети и ее низким техническим состоянием, оценивается в 550-600 млрд. руб., что превышает 3% ВВП России.

**2. Анализ системы управления транспортом и дорожным хозяйством в Чувашии**..

*2.1 Состояние транспорта в Чувашской Республике*

Чувашия – не­большой по территории, но динамично развивающийся и инвестиционно привлекатель­ный регион. Основой для долгосрочного инвестирования и успешного ведения бизнеса являются авторитет власти, межнациональное согласие, выгодное географическое положение, благоприятные природно-климати­чес­кие условия, развитые инженерная, телекоммуникационная и транспортная инфраструктуры, дорожное хозяйство, правовые и экономические гарантии инвестиций, значительный потенциал трудовых ресурсов.

Транспорт традиционно считается источником повышенной опасности, поэтому крайне важно обеспечить безопасность его функционирования - безопасность дорожного движения, пассажиров, грузов и т.д. В связи с этим выделяются следующие особенности в организации регионального управления транспортом:

а) высокая степень централизации управления, единым координирующим органом выступает Министерство градостроительства и развития общественной инфраструктуры ЧР;

б) наличие специализированного контроля за обеспечением безопасности движения;

в) наличие специальных актов - уставов о дисциплине работников транспорта, кодексов, правил и т.д.

Чувашская республика обладает одной из самых развитых транспортных инфраструктур в России и является важнейшим центром сообщения.

Виды транспорта в Чувашии: а)автомобильный, б)железнодорожный, в)водный.

А) Дорожный комплекс республики составляют автомобильные дороги общего пользования, юридические и физические лица, осуществляющие обследование, изыскания, проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования, изготовление и ремонт дорожной техники, добычу и переработку нерудных металлов и иную деятельность, связанную со строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием автомобильных дорог.

Под автомобильной дорогой общего пользования понимается автомобильная дорога, обеспечивающая перевозки грузов и пассажиров между населенными пунктами в целях удовлетворения нужд населения, социально-экономических и оборонных потребностей государства и открытая для использования любыми лицами с соблюдением правил пользования автомобильными дорогами.

Министерство градостроительства и развития общественной инфраструктуры ЧР в области дорожного хозяйства: организует исполнение регионального бюджета в части финансирования дорожного хозяйства; выполняет в установленном порядке функции по управлению автомобильными дорогами общего пользования и имуществом, необходимым для обеспечения их функционирования; координирует деятельность по развитию сети автомобильных дорог общего пользования; рассматривает и готовит заключения по вопросам строительства, содержания и эксплуатации платных автомобильных дорог общего пользования, объектов дорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования, согласовывает их технические и эксплуатационные параметры; осуществляет контроль за соблюдением порядка пользования региональными автомобильными дорогами общего пользования и правил их охраны; согласовывает нормативные правовые акты региональных органов исполнительной власти, устанавливающие правила пересечения или сближения автомобильных дорог с трубопроводами, сетями и средствами связи и электропередачи и другими сооружениями, и др.

Наибольший объем перевозок в республике обеспечивает автомобильный транспорт. Общая длина автомобильных дорог 5676 км, из которых 5355 км – с твердым покрытием, таким образом, около 94% дорог области – дороги с твердым покрытием.

ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА И ПУТИ СООБЩЕНИЯ.

Наличие транспортных средств

(на конец года; штук)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| **Грузовые транспортные средства:**  Грузовые автомобили – всего из них: | 27737 | 28225 | 31218 | 32267 | 29855 |
| Общего пользования | 906 | 719 | 549 | 592 | 340 |
| В собственности граждан | 16616 | 18513 | 21229 | 22519 | 23632 |
| Речные грузовые суда общего пользования(без грузопассажирских) | 12 | 12 | 12 | 11 | 11 |
| **Пассажирские транспортные средства:**  Автобусы общего пользования | 958 | 826 | 914 | 774 | 627 |
| Легковые автомобили - всего | 107906 | 115832 | 133337 | 146311 | 164208 |
| В том числе в собственности граждан | 103724 | 111673 | 128559 | 141144 | 159785 |
| троллейбусы | 327 | 327 | 329 | 328 | 328 |
| Речные пассажирские и грузопассажирские суда общего пользования | 16 | 15 | 12 | 10 | 9 |
| Гражданские воздушные суда | 9 | 9 | 4 | - | - |

Б) Под железнодорожными путями общего пользования понимаются железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции.

Железнодорожные пути необщего пользования это железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

На железнодорожном транспорте действуют специальная служба, осуществляющая контроль за обеспечением безопасности движения поездов, а также аварийно-восстановительные подразделения, ликвидирующие последствия аварий на железных дорогах. Положения об этих подразделениях, а также порядок классификации, служебного расследования и учета нарушений безопасности движения утверждает Министерство градостроительства и развития общественной инфраструктуры ЧР.

В области перевозочного процесса на Министерство градостроительства и развития общественной инфраструктуры ЧР возложено: обеспечивать координацию работы железных дорог в целях предупреждения затруднений с пропуском поездов, регулировать погрузки грузов; разрабатывать и утверждать нормативные акты по эксплуатации железных дорог, эксплуатации, обслуживанию и ремонту технических средств, связанных с перевозочным процессом; обеспечивать регулирование движения поездов в условиях чрезвычайных ситуаций.

Железнодорожная транспортная сеть Чувашии состоит из 396,8 км железнодорожных путей МПС России и 330,3 км ведомственных путей. Транспортная освоенность республики составляет 21,6 км железнодорожных путей общего пользования и 18 км ведомственных путей на 1000 квадратных км. Для отправки грузов используется 13 станций Горьковской железной дороги, распределение объема переправленных грузов представлено на диаграмме. Наибольший удельный вес пассажирских перевозок приходится на станцию Канаш.

По территории республики проходят трассы двух направлений железных дорог общего пользования: Москва – Казань – Екатеринбург и Канаш – Чебоксары. Москва – Казань – Екатеринбург – двухпутная железнодорожная магистраль обеспечивает транспортную связь с регионами России, Канаш – Чебоксары – однопутная ветка, связывающая Чебоксары с дорогами России.

В) Внутренний водный транспорт Российской Федерации представляет собой один из видов транспорта, находящегося в ведении Российской Федерации и представляющего собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации.

Основным нормативно-правовым актом регулирующим отношения в данной области является Кодекс внутреннего водного транспорта РФ.

В области внутреннего водного транспорта Министерство градостроительства и развития общественной инфраструктуры ЧР осуществляет координацию и взаимодействие с другими федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации по вопросам строительства, эксплуатации и содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений. Министерство транспорта РФ непосредственно или через территориальные органы и государственные организации осуществляется контроль за соблюдением законодательства в области внутреннего водного транспорта Российской Федерации, охраной человеческой жизни на внутренних водных путях, дипломированием членов экипажей судов, безопасностью судоходных гидротехнических сооружений, состоянием внутренних водных путей, обеспечением экологической безопасности при эксплуатации судов, государственной регистрацией судов и прав на них, лоцманской службой.

Особое значение для транспортной инфраструктуры республики имеют водные магистрали – Волга и Сура. Чебоксарский речной порт обслуживает транзитные пассажирские суда, проходящие по маршрутам Москва – Нижний Новгород – Астрахань, Москва – Волгоград – Ростов-на-Дону. Хотя за последние годы произошло сокращение внутренних водных линий.

*2.2 Состояние дорожного хозяйства в Чувашской Республике*

Чувашская Республика занимает уникальное транспортное географическое положение в европейской части России, которое определяется в том числе прохождением автомобильных дорог федерального значения в направлениях: Нижний Новгород—Владимир—Москва, Йошкар-Ола—Киров—Сыктывкар—Ухта, Казань—Уфа—Челябинск—Оренбург, Ульяновск—Сызрань—Самара.

Значительное внимание в Чувашии уделяется развитию общественной инфраструктуры, прежде всего в сельской местности, где проживает 42,7% населения республики. Только в 2006 году в рамках ускоренной реализации целевых программ на финансирование работ по строительству и реконструкции объектов жилищного фонда, социальной сферы, дорожного и коммунального хозяйства из республиканского бюджета Чувашской Республики было направлено 4,3 млрд. рублей, что составляет 27,3% расходной части республиканского бюджета Чувашской Республики.

За последние годы сданы в эксплуатацию 136,9 км водопроводных сетей, в том числе 66,3 км – в сельской местности.

Чувашская Республика по плотности автомобильных дорог (258,7 км дорог с твердым покрытием на 1 тыс. кв. км территории) находится на уровне стран с развитой рыночной экономикой, но значительно уступает им по техническому состоянию дорожного полотна, которое не соответствует нормативным требованиям. Основная часть дорог имеет параметры низких категорий, 77% общей протяженности дорог общего пользования IV, V категорий и внекатегорийные дороги.

В ходе реализации республиканской целевой программы "Модернизация и развитие автомобильных дорог в Чувашской Республике на 2006–2010 годы с прогнозом до 2025 года" в 2006 году 32 сельских населенных пункта соединены автомобильными дорогами общего пользования. В настоящее время 454 сельских населенных пункта, или 26,4%, не имеют круглогодичной связи с основной сетью дорог общего пользования. Для соединения их с сетью дорог общего пользования необходимо построить более 1,0 тыс. км местных дорог. Это будет способствовать комплексному освоению территорий, прилегающих к городам и районным центрам, в которых сконцентрирован основной производственный потенциал Чувашской Республики, увеличению мобильности сельских жителей и вовлечению рекреационных зон Чувашской Республики в процесс организации отдыха жителей и гостей республики.

Высокий износ пассажирского парка государственного и муниципальных перевозчиков приводит к сокращению социально значимой маршрутной сети, отрицательно сказываясь на безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования. В преддверии вступления России в ВТО подвижной состав транспорта общего пользования должен соответствовать мировым стандартам безопасности и экологическим требованиям по токсичности.

В целях улучшения качества обслуживания пассажиров необходимо построить новые и реконструировать действующие автовокзалы и автостанции.

Отсутствие постоянного воздушного сообщения с крупными городами и возможности приема-выпуска воздушных судов 1 и 2 классов снижает привлекательность Чувашии, особенно для крупных инвесторов.

Уровень развития инфраструктуры речных портов республики не позволяет в полной мере использовать имеющийся логистический потенциал региона из-за недостаточной глубины судового хода одной из главных транспортных артерий России – р. Волги. До настоящего времени не реализована стратегически важная задача создания единого глубоководного пути с гарантированной глубиной судового хода по международному транспортному коридору "Север – Юг" по причине отсутствия решения Правительства Российской Федерации по поднятию уровня Чебоксарского водохранилища до проектной отметки 68 метров.

По плотности автомобильных дорог с твердым покрытием республика занимает первое место в Приволжском федеральном округе и четвертое место в РФ. Объемы строительства дорог с твердым покрытием растут с каждым годом: в 2006-м — 86 километров, в 2007-м — 402 километра, в 2008-м — 426 километров.

Руководство республики уделяет серьезное внимание дорожной отрасли, в особенности развитию сети автомобильных дорог общего пользования и улучшению транспортной доступности в сельской местности.

В 2006 году была принята долгосрочная республиканская целевая программа «Модернизация и развитие автомобильных дорог Чувашской Республики на период 2006—2010 годов, с прогнозом до 2025 года». Основная цель программы — формирование сети автомобильных дорог, адекватной потребностям экономики и населения.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

(на конец года; километров)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| **Железнодорожные пути - всего в том числе:** | - | - | 693,8 | - | - |
| Общего пользования | 396,3 | 397,0 | 396,7 | 397,0 | 397,0 |
| Необщего пользования | - | - | 297,1 | - | - |
| **Автомобильные дороги-всего в том числе:** | 5618,5 | 5551,8 | 5544,4 | 5810,1 | 6193,0 |
| Общего пользования из них: | 4868,6 | 4869,7 | 4970,9 | 5241,6 | 5800,9 |
| федеральные | 325,5 | 325,5 | 329,8 | 329,8 | 329,8 |
| республиканские | 4543,1 | 4544,2 | 1571,7 | 1578,5 | 1580,7 |
| Местного значения | - | - | 3069,4 | 3333,3 | 3890,4 |
| ведомственные | 749,9 | 682,1 | 573,5 | 568,5 | 392,1 |
| Из общей протяжённости автомобильных дорог-дороги с твёрдым покрытием - всего в том числе: | 5395,7 | 5352,4 | 5364,1 | 5650,0 | 5991,3 |
| Общего пользования из них: | 4733,3 | 4745,5 | 4830,4 | 5119,8 | 5617,5 |
| федеральные | 325,5 | 325,5 | 329,8 | 329,8 | 329,8 |
| республиканские | 4407,8 | 4420,0 | 1474,3 | 1485,6 | 1487,8 |
| Местного значения | - | - | 3026,3 | 3304,4 | 3799,9 |
| ведомственные | 662,4 | 606,9 | 533,7 | 530,2 | 373,8 |
| Троллейбусные линии | 90,3 | 90,3 | 90,3 | 94,5 | 94,5 |
| Внутренние водные судоходные пути | 404 | 404 | 407 | 407 | - |

На дорожное хозяйство в общей сложности направлено средств в сумме 1249,4 миллиона рублей, или 21% от предусмотренных годовых назначений, в том числе за счет средств республиканского бюджета и бюджетов муниципальных образований — 989,7 миллиона рублей, средств МФК — 259,7 миллиона рублей.

На федеральных и республиканских дорогах республики внедрены технологии холодной и горячей регенерации асфальтобетонных покрытий с применением ресайклеров и ремиксеров немецких фирм «Виртген» и «Бомак» (данные технологии по своему уровню относятся к международным стандартам). Кроме экономии ресурсов, в особенности дорожно-строительных материалов, указанные инновации позволяют на порядок повысить качество восстановительных работ при ремонте и реконструкции автодорог по несущей способности дорожных одежд. При производстве ямочного ремонта применяются современные машины БЦМ-24. Затраты при данном методе выполнения работ (струйно-инъекционный метод) почти в два раза ниже по сравнению с традиционными методами ведения ямочного ремонта. Устройство поверхностной обработки асфальтобетонных покрытий битумощебнераспределителем «Чипсилер-26» (в одной машине объединены функции автогудронатора и щебнераспределителя), исключает разрыв во времени между распределением щебня и вяжущего до одной секунды. В конечном результате получается качественная поверхность, защищающая покрытие на срок до восьми лет.

При строительстве автомобильных дорог подрядной организацией ОАО «Волгодорстрой» применяется устройство оснований дорожных одежд из цементогрунтов. При этом достигается снижение затрат на 10—15% без снижения качественных параметров, предъявляемых к дорожным одеждам.

Министерство градостроительства и развития общественной инфраструктуры ЧР обеспечивает устойчивое и безопасное функционирование железнодорожного транспорта; создает многопрофильную сферу услуг, предоставляемых транспортными предприятиями, подведомственными ему; разрабатывает стандарты и нормы, определяющие порядок работы железнодорожного транспорта; руководит железными дорогами, предприятиями и объединениями в области перевозочного процесса; организует оперативное управление этим процессом; разрабатывает и утверждает графики движения поездов по сети железных дорог, нормативы использования вагонов и контейнеров, нормативные документы по технической эксплуатации железных дорог и условиям перевозок.

На Министерство градостроительства и развития общественной инфраструктуры ЧР возложен контроль за состоянием безопасности движения поездов, за сохранностью перевозимых грузов.

**3. Пути повышения эффективности системы управления транспортом и дорожным хозяйством в Чувашской Республике**

Чувашская Республика является динамично развивающимся регионом. Выгодное географическое положение не ставит перед Чувашской Республикой вызовов, связанных с безопасностью и целостностью Российской Федерации, а отсутствие полезных ископаемых не делает ее заложницей мировой конъюнктуры. В этой связи вызовы, которые стоят перед Чувашией в долгосрочной перспективе, имеют экономический характер и связаны с созданием комфортных и благоприятных условий для проживания граждан на ее территории.

Стратегическое развитие Чувашии в долгосрочной перспективе определено с учетом приоритетов социально-экономической политики Российской Федерации, глобальных тенденций мирового развития, связанных с переходом к постиндустриальному обществу, применением новейших технологий, формированием "экономики знаний" и усилением интеграционных экономических процессов в обществе.

РАЗВИТИЕ ПОТЕНЦИАЛА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| показатели | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2015 | 2020 |
| Удельный вес автомобильных дорог с твёрдым покрытием в общей протяжённости автомобильных дорог общего пользования (%) | 97,4 | 97,5 | 97,5 | 97,6 | 97,6 | 99,6 | 100 |
| Повышение транспортной доступности за счёт соединения сельских населённых пунктов сетью авт. Дорог общего пользования с твёрдым покрытием (%) | 73,5 | 80 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Обновление подвижного состава пассажирского автомобильного транспорта от общего состава (%) | 6,2 | 12,0 | 13,5 | 14,0 | 14,5 | 15,0 | 15,5 |

В настоящий момент в Чувашской Республике формируется перспективный транспортный узел, обеспечивающий связь многих регионов. Программа социально-экономического развития Чувашской Республики предусматривает приоритеты развития транспортной системы. Главными задачами развития транспорта являются:

1. повышение эффективности деятельности транспортных предприятий;

2. обновление и развитие производственной базы транспорта, парка транспорт средств, системы его технического обслуживания;

3. повышение конкурентоспособности транспортных услуг;

4. совершенствование транспортной тарифной системы;

5. финансовое оздоровление транспортных отраслей и предприятий, снижение их убыточности и дотационной зависимости, повышение рентабельности всех видов транспорта;

Разработка Концепции развития транспортного комплекса Чувашской Республики на период до 2010 года и прогноза основных направлений его развития до 2015 года. Реализация на ее основе проектов и программ, направленных на создание современной и эффективной инфраструктуры, в том числе на создание транспортно - логистического центра, обеспечивающего бесперебойное движение пассажира- и грузопотоков по всем направлениям;

-внедрение электронной системы оплаты проезда в общественном пассажирском транспорте;

- развитие сети автовокзалов и автостанций;

-строительство платной автомобильной дороги общего пользования   
М-7 "Волга" на участке автодорожного обхода г. Чебоксары и пгт. Кугеси протяженностью 15 км с применением механизма частно-государственного партнерства;

-строительство второго железнодорожного электрифицированного пути Красный Узел (Саранск) – "Канаш – Чебоксары";

-модернизация аэропорта г. Чебоксары; создание пассажирского и грузового терминала нового поколения, удовлетворяющего современным стандартам   
и международным требованиям, переход на эксплуатацию новой высоконадежной авиационной техники. Расширение сети регулярных рейсов, выполняемых из аэропорта г. Чебоксары;

*Ожидаемые результаты:*

увеличение республиканской сети дорог общего пользования на 227,0 км за счет строительства дорог по новым направлениям и обходов городов и населенных пунктов;

улучшение состояния автомобильных дорог и технической оснащенности придорожной транспортной инфраструктуры;

снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2020 году по сравнению с 2006 годом в 1,4 раза;

обеспечение конкурентоспособности транспортных организаций Чувашской Республики на мировом рынке перевозок;

улучшение транспортной доступности для жителей сельских населенных пунктов к учреждениям здравоохранения, образования, культуры, предприятий связи, торговли, общественного питания, бытового обслуживания;

улучшение транспортной доступности для жителей сельских населенных пунктов к учреждениям здравоохранения, образования, культуры, предприятий связи, торговли, общественного питания, бытового обслуживания;

соответствие мировым стандартам качества услуг перевозки пассажиров общественным транспортом.

Дальнейшее совершенствование системы управления дорожным хозяйством должно предусматривать:

- повышение материальной заинтересованности органов управления автодорогами с улучшением качества автомобильных дорог и снижения стоимости дорожных работ;

- совершенствование методов контроля и надзора за состоянием автомобильных дорог и качеством выполнения дорожных работ, и исполнения подрядчиками договорных обязательств;

- сокращение избыточных функций и устранение дублирования различными органами надзорных функций и полномочий, относящихся к дорожному хозяйству;

- укрепление инженерно-технического потенциала органов управления путем создания института главных инженеров с соответствующим инженерно-техническим обеспечением.

- разработать и применять автоматизированные системы управления инвестиционным процессом и процессом эксплуатации дорог.

Система государственного и муниципального управления дорожным хозяйством, в свою очередь, должна обеспечить:

- планирование, координацию развития и финансирование сети автомобильных дорог;

- сохранность и охрану автомобильных дорог общего пользования;

- формирование нормативно-правовой и законодательной базы регулирования дорожного хозяйства;

- исключение дублирующих функции по управлению и контролю за состоянием дорог;

-невмешательство в деятельность частного сектора с сохранением государственного контроля за качеством дорожных работ и услуг;

- выполнение функций государственного заказчика и реализацию программ в дорожном хозяйстве;

-контроль качества, безопасности дорожного движения и экологической безопасности автодорог;

-осуществление технической политики и технического регулирования дорожного хозяйства, регулирование процедур стандартизации и сертификации;

- привлечение общественных организаций пользователей автомобильных дорог к вопросам, связанным с планированием и развитием автомобильных дорог общего пользования;

**Заключение.**

Рассмотрев подробно систему управления транспорта и дорожное хозяйство, можно сделать вывод: сейчас транспортная отрасль и дорожное хозяйство страны всё ещё находится в кризисе. Однако уже видны первые правильные шаги по выходу из сложившейся ситуации. Главная задача транспорта – обеспечение внешнеэкономических связей и вхождение России в мировой рынок. С переходом к рынку государство сохранило больше рычагов влияния в инфраструктуре, чем в производственном секторе. А это значит, что развитие транспорта становится важнейшим элементом управления экономикой и фактором развития территорий (федеральных округов и субъектов).

Сущность проблемной ситуации в автотранспортной и автодорожной сфере в современный период практически заключается в явном недооценивании на управленческом и особенно финансовом уровнях роли и места этой сферы в народном хозяйстве, многообразном влиянии ее на фундаментальные социальные процессы в обществе. Эта недооценка связана, с одной стороны, со сложившейся в России исторической традицией выдвижения на первое место в ущерб остальным дальних транспортно – экономических связей и магистральных видов транспорта, с другой – зияющей брешью в научном междисциплинарном обеспечении любых практических управленческих действий в сфере местного транспорта и местных путей сообщения.

Если в дореформенный период с этим можно было как то мирится, то сейчас взрывообразное развитие автомобилизации ставит в практическую плоскость решение казавшихся прежде отвлеченными теоретических проблем - прежде всего урегулирования финансово-правовых государственных, частных и личных интересов в этой сфере, имеющих помимо материального и экологический аспект, и жизненно важный - вероятность погибнуть в ДТП.

В соответствии с этим генеральное направление научной работы в расширении проблемной ситуации, как представляется, может состоять в проведении цикла исследований, на основе которых можно предвидеть реальные последствия тех или иных действий в управлении автотранспортным и автодорожным хозяйством. На основе этого нового знания можно варьировать ситуации и выбирать наилучшую стратегию и тактику.

В рассматриваемой области есть как бы два пласта и два исследовательских объекта: федеральный и региональный уровни управления; магистральный и местный транспорт и пути сообщения. Сейчас на лицо глубокий структурный сдвиг в транспортной сфере: автомобильный транспорт, прежде обслуживающий в основном связи в пределах до 300 км, широко и прочно выходит в конкурентной борьбе с железнодорожными дорогами на расстоянии уже 5 тыс.км, имея большое преимущество прежде всего в сроках доставки и сохранности грузов, особенно дорогостоящих. Вместе с тем на местном (городском, поселковом, пригородном и внутрирайонном) уровнях резко обнажились проблемы обслуживания населения пассажирскими перевозками. Ясно, что одна сторона должна компенсировать другую: выход на магистральный уровень автотранспорта должен поддерживать его материально на местном уровне . Но этого не происходит ,ибо финансовые потоки в этом возможном взаимодействии вышли из-под контроля государства.

Аналогичные пропорции возникли между отечественным автомобилестроением, стихийным импортом автомобилей, автотранспортным сервисом и содержанием и строительством дорог. Необходимо просмотреть все финансовые и материальные потоки в цепочках взаимосвязей, задействованных в функционировании автодорожного комплекса отраслей народного хозяйства, не упуская при этом социальную и экологическую стороны и имея в виду глубокие региональные различия в уровне автотранспортного обслуживания

При неизменных приоритетах транспортной политики – сохранении единого транспортного пространства, международной транспортной интеграции, охране природы и обеспечении безопасности транспортной деятельности, можно предположить как изменится облик и роль транспорта в новом веке.

Путь дальнейшего развития транспорта – переход от межвидовой конкуренции к интермодальным, комбинированным, смешанным перевозкам и крупным транспортным системам с единым центром организации управления процессом доставки грузов.

Сегодня транспортный комплекс России, объединяющий все виды транспорта и дорожное хозяйство, не имеет единого координационного центра.

В России с её огромной территорией значение тарнспортаогромно, так как он объединяет в единый комплекс буквально все отрасли экономики, обеспечивает не только нормальную жизнедеятельность государства, но и его национальную безопасность и целостность.

Сегодня российская транспортная система включает 87000 км магистральных железных дорог, 540000 км автомагистралей, 800000 км авиалиний и 84000 км внутренних водных путей. Функционируют 43 морских порта (около 15 из них – на юге РФ), более 2000 речных причалов, 4000 ж/д станций 756 аэропортов (около 12 – на юге РФ).

Итак, Россия занимает:

\* Первое место в мире по площади территории (17 млн. кв. км), примерно вдвое превышая площадь США, Канады и Китая;

\* Шестое – по численности населения (146 млн. чел.);

\* Шестое – по протяжённости всех типов дорог (963000 км);

\* Сто семьдесят первое – по плотности населения (8,6 чел./кв.км.);

\* Пятнадцатое – по объёму экспортных поставок, в основном за счёт трубопроводов и ж/д транспорта;

\* Двадцать второе – по объёму импорта, составляющего в основном генеральные грузы, перевозимые ж/д, автомобильным и авиатранспортом.

Транспорт, являясь по образному выражению, «кровеносной системой экономики», сталкивается с трудностями, характерными для российского общества в целом, состояние которого сегодня может характеризоваться как «пещерный» капитализм.

Транспорт подразделяется на сухопутный (железнодорожный и автомобильный), водный (морской и речной), воздушный, трубопроводный и электронный (ЛЭП). В нашей стране развиты все виды транспорта.

.

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Конституция РФ от 12.12.1993 г.

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года N 195-ФЗ // Справочная система Гарант.

3. Постановление Правительства РФ «Об утверждении Положения о

Министерстве транспорта Российской Федерации» от 30 декабря 2000г.-№1038.

(в ред. от 18.09.0)3 // Собрание законодательство РФ от 15 января

2001г.,№3, ст.235.

4. Постановление Правительства РФ "Об утверждении Положения о Российской транспортной инспекции Министерства транспорта Российской Федерации" от 11 июля 2002г.-№515 (ред. 18.01.2003)// Собрание законодательство РФ-2002г.,№28, ст.2871

5. Федеральный закон РФ «О дорожных фондах в Российской Федерации» от

18 октября 1991г.-№1759-1. (с изм. и допол. на 01.01.2003) //Ведомости

Съезда народных депутатов и Верховного суда РСФСР

6.Постановление Правительства РФ «Об утверждении Положения о Российской транспортной инспекции Министерства транспорта Российской Федерации» от 11 июля 2002г.-№515 (ред. от 18.01.2003) // Собрание законодательство РФ -

2002г.,№28, ст.2871.

7.Собрание законодательства ЧР № 5//ГУП ЧР «Советская Чувашия»

8.Статистический ежегодник ЧР 2009:Статистический сборник//Чувашстат-Чебоксары,2009-335с.,337с.

9.www. cap. ru Электронный официальный портал ЧР.