**Содержание**

Введение

1 Автодорожная сеть

2 Грузо-пассажирские перевозки

Заключение

Список использованной литературы и источников

**Введение**

Россия - это, прежде всего, огромное пространство, крупнейшее по территории государство мира, требующее постоянного развития. Чтобы связывать это пространство, не давать ему превращаться в некую аморфную массу, лишенную динамики существования, необходимо наличие достаточного количества транспортных коммуникаций. Благодаря транспортной системе Россия может поддерживать связь с другими районами, областями, странами и государствами. Экономика страны сможет развиваться только за счёт этого направления.

Хотелось бы разобраться, что собой представляет транспортная система России, каковы ее потенциальные возможности.

Суровые климатические условия России, вызывающие большие, чем в других развитых странах, затраты на дорожное строительство, эксплуатацию дорог и автотранспорта, лишь частичное объяснение этому. Ведь даже в обжитых, экономически развитых регионах России автотранспорт развит слабо, и до сих пор главным “камнем преткновения” на пути развития отечественного автотранспорта является бездорожье.

**1 Автодорожная сеть**

Занимая первое место в мире по площади своей территории, Россия по средней плотности автодорог уступает не только высокоразвитым, но и большинству развивающихся стран. Основу автодорожной сети России общей протяженностью 929 тыс. км (из них длина шоссейных дорог общего пользования - 574 тыс. км, ведомственных - 355 тыс. км) формируют дороги с твердым покрытием (доля 3/4). Однако протяженность автодорог, соответствующих современным требованиям технического уровня, исчисляется лишь первыми десятками тысяч километров. [[1]](#footnote-1)

В России 40% сельских населенных пунктов не имеют связи с сетью путей сообщения общего пользования. Качество автодорожной сети невысокое: 11% автодорог - грунтовые, 1/3 дорог, имеющих твердое покрытие, - гравийные, щебеночные, шлаковые и булыжниковые, они не соответствуют техническим нормам. Такие дороги быстро изнашиваются и требуют ремонта, а в условиях экономического кризиса ремонтные работы имеют тенденцию к сокращению.

Первая дорога с твердым покрытием Москва — Санкт-Петербург была проложена в 1817-1834 гг., т.е. еще до постройки железнодорожной магистрали. Однако к широкому строительству автомобильных дорог в России приступили только после пуска первых крупных отечественных автозаводов и начала автомобилизации страны. Особенно бурное строительство и реконструкция дорог с твердым покрытием происходили в 60-70-е годы.

В 80-е годы приступили к строительству так называемых автобанов — дорог высокого технического уровня с разноуровневыми транспортными развязками (трассы Москва — Симферополь, Москва — Рига и др.).

Однако темпы их строительства были чрезвычайно низкими — несколько десятков километров в год при потребности в десятки и сотни раз больше. Поэтому проблема создания современной сети автодорог остается для России одной из наиболее актуальных.[[2]](#footnote-2)

Автодороги общего пользования составляют более половины (62%) от всей автодорожной сети. Остальные дороги — ведомственные.

Дороги общего пользования классифицируются на три типа: магистральные, рассчитанные на движение без ограничения скорости и предназначенные для грузового и пассажирского транспорта; магистрали, на которых движение имеет скоростные ограничения; местные, рассчитанные на замедленное, не изолированное от пешеходов движение автомобилей. Дороги бывают федеральные, соединяющие столицы республик и важнейшие административно – промышленные центры России; республиканские, связывающие столицы республик с подведомственными областями и крупными районными городами; местные; включая сельские и ведомственные, используемые по преимуществу для транспортных связей отдельных населенных пунктов между собой и для хозяйственных нужд предприятий; областные, обеспечивающие транспортные связи областных центров с соответствующими районными пунктами области; автономных образований и краевого значения.

В зависимости от качества, технической оснащенности дорог определяется их пропускная способность. По пропускной способности автомобильные дороги делятся на пять категорий:

1 категория: более 7000 автомобилей в сутки;

2 категория: от 3000 до 3000 автомобилей в сутки;

3 категория: от 1000 до 3000 автомобилей в сутки;

4 категория: от 200 до тысячи автомобилей в сутки;

5 категория: до 200 автомобилей в сутки.

Чем выше категория дороги, тем больший поток автомобилей она пропускает и тем более совершенной является в техническом отношении. В зависимости от интенсивности движения, разрешенной скорости движения и рода технических характеристик автомобильные дороги относят к одной из пяти категорий.

Территориальная дифференциация в размещении автодорожной сети, особенно автодорог с твердым покрытием, в России огромна: при средней плотности 440 км на 10000 км2 различия между ранее освоенными районами европейской части страны и восточными районами «пионерного освоения» достигают десятков и сотен раз. [[3]](#footnote-3)

Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (на конец года; километров дорог на 1000 квадратных километров территории)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Российская Федерация | 31 | 32 | 32 | 38 | 44 |

Конфигурация автодорог в европейской части страны во многом повторяет радиально-кольцевой рисунок железнодорожной сети: крупнейшие автомагистрали (12 дорог) лучами расходятся от Москвы к Санкт-Петербургу (Ленинградское шоссе), Риге (Рижское шоссе), Минску (Минское шоссе), Киеву (Киевское шоссе), Симферополю (Симферопольское шоссе) и т.д., а на некотором отдалении от Москвы они соединяются кольцевыми и хордовыми структурами. Однако к востоку от Урала число автодорог резко сокращается. До настоящего времени еще не построена сквозная автодорога в широтном направлении, соединяющая западные и восточные районы страны. [[4]](#footnote-4)

Особая роль автодорог состоит в том, что они в большей степени, чем другие пути сообщения, обеспечивают перевозки пассажиров с трудовыми, культурно-бытовыми, административными и другими целями. Доведение автодорог с твердым покрытием до каждого населенного пункта, необходимое по социальным соображениям, является одновременно и обязательным условием ликвидации экономических потерь от бездорожья. Данный принцип необходимо рассматривать как один из основных при развитии сети дорог общего пользования. Поэтому проблема развития автодорожной сети России включает в себя и задачу значительного увеличения протяженности автодорог с твердым покрытием (по некоторым оценкам до двукратного уровня).

Несмотря на высокие удельные затраты на перевозку грузов, автотранспорт более мобилен, чем другие виды транспорта, и позволяет осуществлять доставку грузов “от двери до двери”, что является неоспоримым его преимуществом. Автомобильный транспорт широко применяется как для внутрипроизводственных (технологических) перевозок, так и для доставки грузов из пунктов производства в пункты потребления продукции. Поэтому в структуре перевозок основное значение имеют строительные грузы (в том числе кирпич и цемент), вскрышные породы и грунт, хлебные грузы, черные металлы, лесные грузы, товары народного потребления.

К позитивной тенденции последних лет в решении вопросов развития сети дорог можно отнести сокращение протяженности грунтовых дорог, прирост доли дорог с усовершенствованными типами покрытий, увеличение протяженности дорог I и II технической категории.

Вместе с тем, существующая дорожная сеть не отвечает потребностям экономики и темпам автомобилизации страны. По плотности дорожной сети Россия значительно уступает развитым странам. Не завершено формирование опорной сети дорог, связывающих субъекты Российской Федерации, как между собой, так и с центральной частью страны. Соответственно, Дальний Восток, Чукотка, северные районы Якутии, Красноярского края, Томской области и целый ряд других регионов Российской Федерации оторваны от единой автодорожной сети государства. Не завершено развитие системы рокадных дорог вдоль границ страны и крупных водных преград, а также магистралей, связывающих морские порты бассейна Северного ледовитого океана, Балтийского, Черного и Каспийского морей. Более трети дорог имеет недостаточную прочность дорожного покрытия. Значительная часть мостовых сооружений требуют перестройки, неотложного ремонта или проведения профилактических работ.

Важнейшими задачами дорожной хозяйства являются совершенствование системы управления, создание механизмов стабильного его финансирования, а также разработка Национальной программы модернизации и развития автомобильных дорог на период до 2025 года. [[5]](#footnote-5)

Низкое транспортно-эксплуатационное состояние значительной части дорог и древовидная конфигурация дорожной сети, приводящая к значительному перепробегу транспорта, обуславливают высокий размер транспортной составляющей в себестоимости продукции товаропроизводителей. Из-за отсутствия дорог с твердым покрытием более 12 млн. жителей страны в период весенней и осенней распутицы остаются отрезанными от транспортных коммуникаций страны.

Следует подчеркнуть, что в нынешних политических и социально-экономических условиях автомобильные дороги становятся средой обитания владельцев транспортных средств. В этом аспекте для населения страны наличие надежной сети дорог является материальным воплощением свободы выбора местожительства и приложения труда.

Перспектива развития дорожной сети страны определены в подпрограмме «Автомобильные дороги» в составе Федеральной Целевой Программы «Модернизация транспортной системы России». Вместе с тем, целевые источники поступления средств на финансирование дорожных работ в подпрограмме не определены, что делает невозможным разработку обоснованных планов дорожных работ на среднесрочную и долгосрочную перспективу. Результат не замедлил сказаться: в 2001 году (год упразднения Федерального дорожного фонда) было заморожено строительство более 250 объектов. В 2002-2003 годах продолжилась приостановка строительства объектов дорожного хозяйства, в итоге объем незавершенного строительства увеличился до 109 млрд. рублей. Кроме того, изменения налогового законодательства, вступившие в силу с 01.01.2003, в корне изменили систему финансирования дорожного хозяйства на уровне субъектов Российской Федерации. Произошло значительное снижение целевых доходов территориальных дорожных фондов. [[6]](#footnote-6)

**2 Грузо-пассажирские перевозки**

Транспорт образно называют “кровеносной системой” хозяйства. С его помощью осуществляется перемещение огромных масс грузов и пассажиров как внутри городов, так и в междугородном, межрайонном и международном сообщениях. Надежные транспортные связи являются необходимым и обязательным условием специализации любых территорий на производстве продукции, предназначенной для потребления за их пределами. Транспортные связи — основа территориального разделения труда.

Транспорт - самостоятельная отрасль хозяйства, которую следует отнести к производственной сфере. Сюда же логично включить и перемещение людей с трудовыми целями. Перемещение грузов и пассажиров является одновременно и производственным процессом, и продукцией транспорта. В настоящее время в транспортном комплексе России занято около 4 млн. человек, на него приходится свыше 1/10 всех основных фондов экономики страны и валового внутреннего продукта. На транспорт выпадает, чуть ли не 1/З услуг, оказываемых населению [[7]](#footnote-7).

Для России с ее огромными пространствами, суровым климатом и крупными перевозками массовых грузов на большие расстояния первостепенное значение имеют всепогодные виды наземного транспорта, отличающиеся наименьшими издержками. К таким видам транспорта в первую очередь относятся железнодорожный и трубопроводный. Именно на них падает основной объем грузовой работы отечественного транспорта.

Водный и автомобильный транспорт играют в России значительно меньшую роль, чем в экономически развитых странах Западной Европы, США и Японии. Первый - из-за замерзаемости большинства морей и всех рек, имеющих относительно короткий навигационный период, второй - как из-за более поздней автомобилизации России, так и в силу более высоких удельных затрат на строительство и эксплуатацию автодорог и автотранспорта в суровых и сложных климатических условиях. Больше всего грузов (почти 1/2) перевозит автотранспорт. Однако его роль в общей тонно-километровой работе (грузообороте) транспорта России невелика. Это объясняется крайне незначительными средними расстояниями перевозки грузов (плечом): в основном в пределах городов и их ближайшего окружения, в карьерах открытых разработок полезных ископаемых, на лесовозных дорогах в районах лесозаготовок и т.д.

Средняя дальность перевозки 1 т груза составляет всего 24 км. Высокая маневренность автотранспортных средств позволяет осуществлять перевозку грузов и пассажиров «от двери до двери» без промежуточных погрузочно-разгрузочных операций и пересадки пассажиров.[[8]](#footnote-8)

Наряду с этим у автотранспорта есть и большой недостаток — сравнительно высокие себестоимость и удельная энергоемкость грузовых перевозок, которые значительно выше по сравнению с железнодорожным и водным транспортом.

Высокий уровень себестоимости автоперевозок в России — результат не только малой грузоподъемности автомобиля, как единицы подвижного состава (в сравнении с грузоподъемностью грузового поезда, морского и речного судна), но и следствие отсутствия развитой сети автодорог высокого технического класса (и связанный с этим повышенный износ автомашин, расход топлива и др.) и рациональной структуры автопарка: не хватает автомобилей малой и большой грузоподъемности, что оказывает отрицательное влияние на производительность труда при автоперевозках).

В системе единого народнохозяйственного комплекса страны транспорт занимает особое место. Он является одной из отраслей, формирующих инфраструктуру народного хозяйства. Всевозрастающие масштабы общественного производства, расширение сфер промышленного использования природных ресурсов, развитие экономических и культурных связей как внутри страны, так и с зарубежными странами, требования обороноспособности страны не могут быть обеспечены без мощного развития всех видов транспорта, широко разветвленной сети путей сообщения, высокой мобильности и маневренности всех видов транспорта. Для России, занимающей огромную часть суши земного шара и имеющего огромные расстояния между западной и восточной границами, значение транспортной системы исключительно велико.[[9]](#footnote-9)

Транспорт в нашей стране способствует решению таких важных политических задач, как ликвидация экономического отставания окраинных районов, противоположности между городом и деревней, расширение связей народов нашей страны, укрепление их дружбы, обмен достижениями во всех отраслях народного хозяйства и областях культуры.

Транспорт имеет огромное значение для экономического и культурного сотрудничества России с другими странами, укрепления и развития экономической системы хозяйствования, в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой является одним из факторов привлечения населения и производства, служит важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект. Так же транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынков.

Автомобильный транспорт России представляет собой наиболее гибкий и массовый вид транспорта. У него ряд важных отличий от других транспортных отраслей. Начнем 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. Стало быть, проблемы развития автомобильного транспорта носят комплексный характер.

Ежедневно автотранспортом перевозится около 17 млн. тонн грузов.

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 и межвидовой конкуренции.[[10]](#footnote-10)

В автотранспортных подразделениях предприятий всех отраслей экономики работает более 4 млн. человек. Причем на автотранспортную отрасль приходится более 50% от числа работающих в транспортном комплексе, без учета железнодорожного транспорта.

Автомобильный транспорт - вид транспорта, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров на автомобилях (грузовых, легковых, автобусах, автотягачах и прицепных повозках), играет неоправданно скромную роль и в грузовых и пассажирских перевозках современной России.

**Рис. 1. Объем внутренних грузовых перевозок страны**

За последние годы автомобильный транспорт выполняет свыше 55% объемов внутренних грузовых перевозок страны, с тенденцией увеличения этой доли, являясь, таким образом, "главным перевозчиком" для растущих секторов экономики России. (Рис. 1)[[11]](#footnote-11)

Автомобильному транспорту нет адекватной замены при перевозках дорогостоящих грузов на небольшие и средние расстояния, в транспортном обеспечении розничной торговли, производственной логистики, строительной индустрии, агрокомплекса, а также малого бизнеса, что подтверждается соответствующими объемами перевозок грузов и значительной автотранспортной составляющей в стоимости продукции отдельных секторов экономики:

- в промышленности доля автотранспортных издержек составляет не менее 15%,;

- в строительстве - до 30%;

- в сельском хозяйстве и торговле - до 40% и более.

Суммарно эти издержки, с учетом выполнения погрузочно-разгрузочных и складских работ, составляют не менее 400 млрд. руб. в год или около 6% от валового внутреннего продукта (ВВП) страны.[[12]](#footnote-12)

В процессе международной интеграции значительно возросла роль автомобильного транспорта во внешней торговле. В общей стоимости перевозимых всеми видами транспорта внешнеторговых грузов доля автомобильного транспорта, осуществляющего перевозки наиболее ценной продукции, находится примерно на уровне железнодорожного и морского транспорта.

На приобретение пассажирских и грузовых автомобилей население и бизнес ежегодно вкладывают до 4 миллиардов долларов. Уровень этих инвестиций определяется, прежде всего, объективным ростом мобильности населения и потребности в автомобильных перевозках и в настоящее время в минимальной степени зависит от регулирующих воздействий государства.

Коммерческий автомобильный транспорт обеспечивает более 10% всех налоговых поступлений от транспорта. На автотранспорте, с учетом автомобильных дорог и инфраструктуры обслуживания, занято около 6% работающего населения, а основные фонды оцениваются в размере не менее 11% всех основных фондов страны. Суммарные издержки на выполнение перевозок грузов и пассажиров, не считая личный легковой автотранспорт, составляют примерно 700 млрд. руб. в год или более 10% от ВВП страны.

Указанный высокий уровень автотранспортных издержек обусловлен не только огромным объемом выполняемой автотранспортом работы, но и недостаточным уровнем государственного регулирования отрасли.

Лицензирование автотранспортной деятельности осуществляется в соответствии с Федеральным законом №128-ФЗ от 08.08.2001г. «О лицензировании отдельных видов деятельности» (с изм. и доп., вступающими в силу с 13.02.2008). Указанным законом предусмотрена выдача лицензий на перевозки, осуществляемые только внутри страны. На международные перевозки пассажиров и грузов в соответствии с Положением о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных перевозок, утвержденным Правительством Российской Федерации, требуется специальное разрешение органов Российской транспортной инспекции Минтранса России.

Система сертификации автотранспортных услуг охватывает практически все регионы Российской Федерации; в ней в настоящее время функционируют более 100 органов по сертификации и задействовано значительное количество нормативных документов, подготовленных Госстандартом России и Минтрансом России; осуществляется сертификация в сфере пассажирских перевозок, услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей.

Проводится освидетельствование автомобилей для международных перевозок с выдачей их владельцам сертификатов пригодности к эксплуатации согласно условиям соответствующих директив ЕС и правил ЕЭК ООН.

Вместе с тем, существующие системы лицензирования и сертификации нельзя признать полностью адекватными ситуации на рынке автотранспортных услуг. Они не учитывают всего разнообразия видов этих услуг, в ряде случаев не обеспечены нормативной базой, нередко дублируют друг друга. В целом их эффективность недостаточна для целевого экономического и государственного регулирования автотранспортной деятельности.

Практика допуска к осуществлению автотранспортной деятельности. Автотранспортный бизнес экономически и профессионально является на транспорте наиболее доступным, а допуск операторов на транспортный рынок осуществляется, фактически, на регистрационной основе.

Наряду с позитивным следствием - отсутствие дефицита предложений автотранспортных услуг - это положение имеет и ряд негативных аспектов.

Конкуренция операторов нередко носит демпинговый характер. Рентабельность коммерческих автомобилей, как показывают обследования, во многих случаях оказывается недостаточной для обновления подвижного состава, обеспечения требований безопасности и повышения качества сервиса.

Основную часть субъектов автотранспортной деятельности составляют малые предприятия и индивидуальные предприниматели, однако контроль и учет их деятельности налажены недостаточно. Индивидуальные предприниматели, недоступные для постоянного контроля компетентными органами, получают неоправданные конкурентные преимущества перед средними и крупными предприятиями, прежде всего, за счет неуплаты налогов в бюджеты.

Коммерческие перевозчики в ряде случаев теряют рынок и несут убытки в результате свободного выхода на рынок нетранспортных организаций, а потребители транспортных услуг не получают при этом достаточно надежного и качественного транспортного обслуживания.

Значительная часть рынка автомобильных перевозок находится в "теневом" секторе экономики, что создает предпосылки для криминального влияния на автотранспортный бизнес и приводит к существенным бюджетным потерям.

Подвижной состав автомобильного транспорта – это автомобили, полуприцепы и прицепы. Автомобили представляют собой главную и наиболее сложную часть подвижного состава, определяющую технический уровень и экономико-эксплуатационные характеристики всех других элементов оснащения.

Автомобили в соответствии с принятой классификацией делятся на транспортные, специальные и спортивные. Транспортные автомобили предназначены для перевозки грузов и пассажиров, специальные – для выполнения различных технических функций (подъемные краны, передвижные компрессоры, электростанции, прожекторы, мастерские, пожарные), спортивные – преимущественно для достижения рекордов скорости.

Транспортные автомобили в свою очередь подразделяют на 3 основных категории: пассажирские, к которым относятся *легковые автомобили и автобусы; грузовые* – для перевозки грузов различных наименований и тягачи, не имеющие собственных грузовых емкостей и предназначенные для буксировки полуприцепов и прицепов.[[13]](#footnote-13)

Теперь рассмотрим каждую категорию в отдельности.

Автобусы. Автобусы предназначены для массовых перевозок пассажиров. Их важной эксплуатационной характеристикой является вместимость. По этому параметру различают автобусы: особо малой вместимости до 10 мест (длина 5 м); малой вместимости 10—35 мест (длина 6,0—7,5 м); средней вместимости 35—60 мест (длина 8,0— 9,5 м); большой вместимости 60—100 мест (длина 10,5—12,0 м); особо большой вместимости 100 мест (длина 12—16,5 м); особо большой вместимости (сочлененный) свыше 160—190 мест (длина 16,5 м и более)

По назначению автобусы делят на городские, пригородные, междугородные, местных сообщений, туристские, экскурсионные и школьные.

Городские автобусы предназначены для массовых маршрутных перевозок пассажиров, имеют большей частью многоместные кузова вагонного типа, позволяющие более рационально использовать габаритные размеры автобуса. При узких улицах и интенсивном движении целесообразно использовать автобусы малой вместимости, но с хорошими маневренными свойствами. Микроавтобусы применяют как маршрутные такси при незначительном пассажиропотоке. Особенностью городских автобусов является их способность к интенсивному разгону, обеспечивающему высокую среднюю скорость движения при частых остановках. Максимальная скорость ограничена 70—80 км/ч

*Пригородные автобусы* работают на маршрутах, связывающих города с пригородами. По сравнению с городскими автобусами они рассчитаны для перевозки преимущественно сидящих пассажиров и имеют более высокую максимальную скорость. Эта же разновидность автобусов используется на внутригородских экспрессных линиях.

*Междугородные автобусы*, предназначенные для перевозки пассажиров на значительные расстояния, должны обеспечивать быстроту передвижения и повышенные удобства для пассажиров. Багаж в междугородных автобусах укладывают в специальных ящиках в нижней части автобуса или на специально оборудованном участке крыши.

*Автобусы местного сообщения* курсируют между небольшими городами, населенными пунктами и внутри них преимущественно в сельской местности по сети дорог с различными видами покрытий, а также по грунтовым дорогам.

*Туристские автобусы* используют на туристских маршрутах. По конструкции они аналогичны междугородным, но дополнительно должны иметь оборудованное место для экскурсовода.

*Экскурсионные автобусы* предназначены для перевозки пассажиров по городам и за их пределами на небольшие расстояния. Они имеют большую площадь остекления, высокую комфортабельность для пассажиров.

*Школьные автобусы* используют для перевозки школьников в сельской местности и малонаселенных районах. Их оборудуют устройствами, повышающими безопасность движения, сиденьями соответствующих габаритов. На этих автобусах устанавливают трафареты, указывающие их назначение.

Легковые автомобили. По назначению их разделяют на 4 группы: личного пользования, служебные, автомобили-такси и прокатные.

По рабочему объему цилиндров двигателя легковые автомобили делятся на 5 классов: особо малый (до 1,2л); малый (от 1,2 до 1,8 л); средний (от 1,8 до 3,5 л); большой (более 3,5 л); высший (не регламентируется) , а по типу кузова — на автомобили с закрытыми, открывающимися и открытыми кузовами.

Закрытые кузова для автомобилей второго и третьего классов делают с двумя рядами сидений (седан), для автомобилей четвертого класса — с тремя рядами, а иногда с внутренней перегородкой (лимузины). За последние годы получили большое распространение закрытые кузова увеличенной вместимости типа «универсал», которые иногда считают полугрузовыми при убранном заднем сиденье.

Открывающиеся кузова (кабриолеты) имеют снимающийся матерчатый или жесткий верх. Открытые кузова (фаэтоны) наиболее распространены и применяются главным образом для легковых автомобилей высокой проходимости.

Подвижность населения влияет на размещение и развитие пассажирского транспорта. С учетом этого фактора пассажирский транспорт размещается около источников спроса (в городах, селах, районных центрах и т.д. ). Чем выше подвижность населения, тем быстрее развивается пассажирский транспорт.

Пассажирский автотранспорт, помимо высокой мобильности и скорости сообщения, обладает и большим комфортом для пассажиров. Автомобильный транспорт (автобусы) выполняет основной объем пассажирских перевозок - почти 90% от всех перевозок пассажиров основными видами магистрального транспорта. Однако основная их часть - около 80% - приходится на внутригородские перевозки. Доля пригородных поездок составляет 17%, а междугородных — менее 1%. В последние годы в крупных городах резко возрастает парк индивидуальных легковых автомобилей, что приводит к увеличению их доли в пассажирских перевозках. [[14]](#footnote-14)

Общая протяженность автобусных маршрутов оценивается в 2 млн. км.

В пассажирском сообщении в России велика роль автобусов, лидирующих во внутригородских перевозках пассажиров. В крупнейших городах России налажено троллейбусное сообщение. Помимо троллейбуса, к городским электрическим видам транспорта принадлежит трамвай (эксплуатационная длина трамвайных и троллейбусных линий 7,6 тыс. км), получивший существенное развитие в крупных городах, а самый трамвайный город России — Санкт-Петербург, где впервые в нашей стране, в 1907 г., появился этот вид транспорта. И в настоящее время город располагает самой протяженной трамвайной сетью в мире, более половины которой находится в аварийном состоянии [[15]](#footnote-15).

Интересно отметить, что по темпам роста автопарка, даже и годы переживаемого страной глубокого экономического Кризиса, Россия опережает многие государства мира. Приведенные выше преимущества автотранспорта и наметившаяся тенденция к быстрому росту автопарка позволяют надеяться на неплохие шансы роста его роли уже в ближайшей перспективе[[16]](#footnote-16). Но для этого необходимо осуществление крупных программ дорожного строительства.

Значительное положение в развитии автотранспорта играет научно технический прогресс. С его помощью создается более совершенный подвижной состав, с его помощью можно уменьшить влияние автотранспорта на окружающую среду, увеличить скорость передвижения грузов, пассажиров и вообще все то, что мы сегодня имеем это результат научно-технического прогресса.

**Заключение**

Известно, что низкая транспортная освоенность влечет экономические потери. Существующее положение в России обязывает наше и будущие поколения продумать идеологию строительства страны. Должна быть заложена система безопасности жизнедеятельности, для чего нужно дублировать не только реки железными дорогами, но и железные дороги - автотрассами.

Строить трассы нужно по всему пространству страны, но основной упор должен делаться на те районы, где они отсутствуют; там, где пути уже существуют - необходимо достраивать вторые пути, а на наиболее грузонапряженных участках - третьи, а также необходимо проводить электрификацию грузонапряженных участков и линий со сложным рельефом.

Я думаю, что все составные части транспортной системы с течением времени будут развиваться и совершенствоваться, вследствие чего экономика России будет расти и процветать.

**Список литературы и источников.**

1. Копылов В.А. География промышленности России и стран СНГ: Учебное пособие. М.: Финансы и статистика, 2002.

2. Николаев А.С. Единая транспортная система / А.С. Николаев. – М.: Лицей, 2001.

3. Лившиц В.Н. Транспорт за 100 лет//Россия в окружающем мире / В.Н. Лившиц. – М.: 2002.

4. Шишкина Л.Н. Транспортная система России / Шишкина Л.Н. – М.: 2003.

5. Тархов С.А. Транспорт и связь / С.А. Тархов. – М.: Просвещение, 2004.

6. http://www.academout.ru

7. http://www.mintrans.ru

1. http://www.mintrans.ru [↑](#footnote-ref-1)
2. Копылов В.А. География промышленности России и стран СНГ: Учебное пособие. М.: Финансы и статистика, 2002. [↑](#footnote-ref-2)
3. http://www.mintrans.ru [↑](#footnote-ref-3)
4. http://www.mintrans.ru [↑](#footnote-ref-4)
5. http://www.mintrans.ru [↑](#footnote-ref-5)
6. http://www.mintrans.ru [↑](#footnote-ref-6)
7. Николаев А.С. Единая транспортная система / А.С. Николаев. – М.: Лицей, 2001. [↑](#footnote-ref-7)
8. Николаев А.С. Единая транспортная система / А.С. Николаев. – М.: Лицей, 2001. [↑](#footnote-ref-8)
9. Шишкина Л.Н. Транспортная система России / Шишкина Л.Н. – М.: 2003. [↑](#footnote-ref-9)
10. http://www.academout.ru [↑](#footnote-ref-10)
11. http://www.academout.ru [↑](#footnote-ref-11)
12. Тархов С.А. Транспорт и связь / С.А. Тархов. – М.: Просвещение, 2004. [↑](#footnote-ref-12)
13. Шишкина Л.Н. Транспортная система России / Шишкина Л.Н. – М.: 2003. [↑](#footnote-ref-13)
14. http://www.mintrans.ru [↑](#footnote-ref-14)
15. Лившиц В.Н. Транспорт за 100 лет//Россия в окружающем мире / В.Н. Лившиц. – М.: 2002. [↑](#footnote-ref-15)
16. Шишкина Л.Н. Транспортная система России / Шишкина Л.Н. – М.: 2003. [↑](#footnote-ref-16)