**ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РФ**

Транспорт — важная составная часть экономики России, так как является материальным носителем между районами, отраслями, предприятиями. Специализация районов, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства, как отдельных предприятий, так и районов, и страны в целом.

Важное значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной отраслях промышленности, где они могут достигать 30% себестоимости продукции. Транспортный фактор имеет особо важное значение в нашей стране с ее огромной территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и основных производственных фондов.

Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка. В условиях перехода к рыночным отношениям роль рационализации транспорта существенно возрастает. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятия, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Основными видами транспорта являются: железнодорожный, автомобильный, авиационный, трубопроводный, морской и внутренний водный. Взаимодействуя между собой, они образуют транспортную систему России

Большая часть грузо- и пассажирооборота приходится на железнодорожный транспорт. Важное место в грузообороте занимает также трубопроводный и морской транспорт, а в пассажирообороте — автомобильный и авиационный. Такая структура грузо- и пассажирооборота связана с технико-экономическими особенностями каждого вида транспорта, обширной территорией, природно-климатическими условиями России. Немаловажное значение имеет и себестоимость перевозок различными видами транспорта.

В перевозке грузов наиболее дешевыми являются трубопроводный, морской, железнодорожный и внутренний водный виды транспорта, а в перевозке пассажиров — железнодорожный. Однако необходимо иметь в виду, что эффективность использования того или иного вида транспорта необходимо рассматривать в каждом конкретном случае с учетом многих факторов, таких, как вид груза, его массовость, расстояние перевозки, сроки доставки, транспортабельность, технико-эксплуатационные условия необходимого участка пути и т.п.

Уровень развития транспортной системы Российской Федерации различается по районам. Обеспеченность путями сообщения как по общей длине, так и по плотности (километров пути на 1000 км площади) отличается в десять и более раз. Наиболее развитую транспортную систему имеют Центрально-Черноземный, Центральный, Северо-Западный, Северо-Кавказский, Волго-Вятский районы, наименее развитую — Дальневосточный, Восточно-Сибирский, Западно-Сибирский, Северный экономические районы. Отличаются районы и по структуре грузооборота. В районах, где разрабатываются такие полезные ископаемые, как железная руда, уголь, основные перевозки осуществляются по железным дорогам; там, где добывают нефть, газ, велика доля трубопроводного транспорта; в районах, где разрабатываются лесные ресурсы, значителен удельный вес внутреннего водного транспорта; в районах, специализирующихся на обрабатывающих отраслях, главная роль принадлежит железнодорожному транспорту. Так, например, в Западно-Сибирском районе преобладает железнодорожный транспорт, и высок удельный вес трубопроводного транспорта, в Центральном районе подавляющая часть перевозок осуществляется по железной дороге.

Районы добывающей промышленности имеют активный транспортный баланс, т.е. вывоз превышает ввоз, так как масса сырья и топлива больше массы готовой продукции, а районы обрабатывающей промышленности соответственно — пассивный, т.е. ввоз превышает вывоз.

Мощности транспортных потоков также имеют существенные различия и зависят от размещения основных источников сырья, топлива, материалов и т.д. Можно выделить три основных магистральных направления транспортной системы страны:

1. Широтное магистральное сибирское направление "восток—запад" и обратно; оно включает железнодорожные, трубопроводные пути и водные с использованием рек Камы и Волги;

2. Меридиональное магистральное центрально-европейское направление "север—юг" с выходом на Украину, Молдову, Кавказ, образованное в основном железнодорожными путями;

3. Меридиональное Волго-Кавказское магистральное направление "север—юг" по р.Волге, железнодорожным и трубопроводным путям, связывающее Поволжье и Кавказ с Центром, Севером европейской части страны и с Уралом. По этим главным магистральным направлениям идут основные грузопотоки страны, и тесно взаимодействуют железнодорожный, внутренний водный и автомобильный виды транспорта. Магистральные авиатрассы также в основном совпадают с сухопутными.

Помимо основных магистральных направлений имеется густая транспортная сеть внутрирайонного и местного значения. Сочетаясь между собой, они образуют Единую транспортную систему России. По мере развития производительных сил страны в целом и отдельных ее районов транспортная “система нуждается в постоянном совершенствовании как в области рационализации размещения, так и ее качественного уровня: обновления материально-технической базы, улучшения организационно-управленческой системы, использования новейших достижений научно-технического прогресса. Развитие транспортной системы Российской Федерации нацелено на более полное обеспечение потребностей хозяйства и населения страны транспортными услугами.

Железнодорожный транспорт занимает ведущее место в грузообороте всех видов транспорта (56,7 ^/о) и в пассажирообороте (33,7%).

Он имеет целый ряд достоинств, которые и определили его преимущественное развитие в стране. Железнодорожный транспорт характеризуется относительно свободным размещением, надежностью, регулярностью, универсальностью вне зависимости от времени года, суток, условий погоды. Он дает возможность осуществлять массовые перевозки грузов и пассажиров, что укрепляет его преимущества, повышает производительность труда и значительно снижает себестоимость перевозок. Кроме того, он позволяет экономить жидкое углеводородное топливо за счет широкой электрификации тдги. Железнодорожный транспорт особенно эффективен при перевозках на дальние расстояния, а с учетом огромной территории России он и в перспективе останется ведущим видом транспорта в массовых грузовых перевозках на дальние расстояния и в пассажирских перевозках на средние расстояния и пригородные сообщения.

Основными грузами железнодорожного транспорта являются: уголь, кокс, нефть и нефтепродукты, минеральные строительные материалы, руды, сельскохозяйственные грузы, лес, металлы, химические и минеральные удобрения, продукция машиностроения и др.

Значительные грузопотоки угля формируются в Кузнецком бассейне. Уголь доставляется на Урал, в Центральные районы, в Поволжье. Грузопотоки нефтяных грузов идут из Западной Сибири, Урало-Поволжья, Северного Кавказа. Основная масса лесных грузов идет с европейского Севера и из Сибири. Грузопотоки черных металлов формируются Центральной и Сибирской металлургическими базами для потребителей: Центрального района, Северного Кавказа, Северо-запада. Хлебные грузы из лесостепной и степной зон идут в густонаселенные потребляющие районы.

Размещается железнодорожный транспорт неравномерно. Густой и разветвленной железнодорожной сетью обладает европейская часть страны. Конфигурация сети — радиально-кольцевая с центром в Москве. От Московского железнодорожного узла отходят основные магистрали в направлении Донбасса, Одессы, Чопа, Казани, Самары, Саратова, Волгограда, Минска, Риги, Санкт-Петербурга, Архангельска и др. В восточной части страны железнодорожная сеть имеет ярко выраженное широтное направление с малой разветвленностью. Важнейшей магистралью, связывающей Центр с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком является Трансконтинентальная железная дорога: Москва — Рязань — Рузаевка — Сызрань — Самара — Уфа — Челябинск — Иркутск — Чита — Хабаровск — Владивосток, длиной 9332 км. Построена Байкало-Амурская магистраль, Усть-Кут — Комсомольск-на-Амуре. Важное значение для России имеют Южно-Сибирская и Среднесибирская железнодорожные магистрали, проходящие через территорию Казахстана. В меридиональном направлении действует участок Тюмень — Сургут — Уренгой.

Плотность железнодорожной сети в Российской Федерации мала —5 км на 1000 км, поэтому очень высока грузонапряженность железных дорог. Железными дорогами в 1992 г. перевезено 1630 млн. т грузов и 2,4 млрд. пассажиров, получено более 50 млн. руб. прибыли. Однако общий объем перевозок упал на 20% по сравнению с 1991 г. Пассажирские перевозки убыточны. Идет деградация транспортного хозяйства, замедлилось развитие железнодорожной сети. Резко сокращаются поставки рельс, шпал, транспортных средств. Не хватает средств для расчетов с поставщиками. Распад СССР и разрыв транспортно-экономических связей имеет тяжелые последствия. Например, даже участок Транссиба проходит через территорию сопредельного государства Казахстан, не говоря уже о Среднесибирской и КЭжно-Сибирской магистралях. А это самые грузонапряженные магистрали, обслуживающие связи “восток—запад” России. Участок дороги через Тюмень, минуя Казахстан, по технико-экономическим данным не в состоянии пропустить грузы Транссиба, а тем более взять хотя бы часть грузов Среднесибирской и Южно-Сибирской железных дорог. Нерациональные перевозки на железнодорожном транспорте сохраняются, так как они связаны с недостатками в размещении и развитии производства во многих отраслях хозяйства страны.

Основные направления развития железнодорожного транспорта разрабатываются в рамках комплексной программы "Транспорт России".

Важную роль во внешнеэкономических связях страны играет морской транспорт. Он является одним из основных источников получения валютных средств. Россия в 1992 г. имела 39 портов и 22 портовых пункта. Длина их причалов составляла 60,5 тыс. км. Производственные мощности портов позволяют обеспечивать только 54% потребности переработки грузов. Основные грузы, перевозимые морским транспортом, — нефть, руды, стройматериалы, каменный уголь, зерно, лес. Крупные порты — Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск, Астрахань, Новороссийск, Туапсе, Находка, Владивосток, Ванино и др. В связи с освоением природных ресурсов Крайнего Севера и Дальнего Востока обеспечена круглогодичная навигация в Норильск, Ямал, Новую Землю. Здесь наибольшее значение имеют порты: Дудинка, Игарка, Тикси, Певек. Намечено строительство двух портов в Санкт-Петербурге.

Россия имеет перегрузочные комплексы сухогрузов и наливные суда, но после распада СССР страна осталась без комплексов по перевалке калийных солей, нефтяных грузов и сжиженного газа, без железнодорожных переправ на Германию и Болгарию, остался только один припортовый элеватор по приемке импортного зерна и один специализированный комплекс по приемке импортного сахара-сырца. 60% российских портов не в состоянии принимать крупнотоннажные суда из-за недостаточных глубин. Очень нерациональна структура транспортного флота. Проблемы морского транспорта России требуют незамедлительного решения, так как оказывают большое влияние на экономическое положение страны.

Речной транспорт имеет небольшой удельный вес в грузе- и пассажирообороте России. Это связано с тем, что основные потоки массовых грузов осуществляются в широтном направлении, а большинство судоходных рек имеет меридиональное направление. Также негативное влияние оказывает сезонный характер речных перевозок. Ледостав на Волге длится от 100 до 140 дней, на реках Сибири — от 200 до 240 дней. Речной транспорт уступает другим видам и в скорости движения. Но он обладает и преимуществами: более низкой себестоимостью перевозок, требует меньше капитальных затрат на обустройство путей, чем в сухопутных видах транспорта. Основные виды грузов речного транспорта — минеральные стройматериалы, лес, нефть, нефтепродукты, уголь, зерно.

Большая часть оборота речного транспорта приходится на европейскую часть страны. Важнейшей транспортной речной магистралью здесь служит Волга со своим притоком Камой. На севере европейской части России заметную роль играют Северная Двина, Онежское и Ладожское озера, р.Свирь и Нева. Большое значение для развития речного транспорта в стране имело создание единой глубоководной системы и строительство Беломоро-Балтийского, Волго-Балтийского, Московско-Волжского и Волго-Донского каналов. В связи с освоением природных ресурсов на востоке страны возрастает транспортное значение Оби, Иртыша, Енисея, Лены, Амура. Особенно заметна их роль в обеспечении районов пионерного освоения, где практически отсутствуют сухопутные транспортные магистрали.

В настоящее время в связи с экономическим кризисом идет сокращение объемов перевозок грузов и пассажиров речным транспортом, протяженности внутренних водных судоходных путей, количества причалов.

Автомобильный транспорт в основном используется для перевозки небольших потоков грузов на короткие расстояния. Это связано со сравнительно высокой себестоимостью данного вида транспорта и его малой грузоподъемностью. К достоинствам автомобильного транспорта следует отнести высокую скорость и возможность доставки грузов от "двери до двери" без дополнительных затрат на перегрузку. Обеспеченность автодорогами с твердым покрытием служит важным показателем развития транспорта в стране. 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 с твердым покрытием — 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. Также необходимо учесть, что в России производится только 10—12% грузовых автомобилей и автобусов от уровня производства в бывшем СССР. Это в ближайшем будущем осложнит развитие автомобильного транспорта.

Трубопроводный транспорт отличается наименьшей себестоимостью и используется для перекачки нефти, нефтепродуктов, газа. Преимуществами этого вида транспорта также являются: возможность функционирования в течение всего года, высокая производительность труда, минимальные потери при транспортировке, возможность прокладки трубопроводов по кратчайшему расстоянию практически вне зависимости от рельефа местности. Развитие сети магистральных нефте- и газопроводов связано с географией добычи нефти и газа и районов их потребления. Их размещение рассматривается в соответствующем разделе учебного пособия.

Воздушный транспорт занимает третье место по объему пассажирских перевозок. Он также используется в народном хозяйстве для перевозки срочных грузов, при строительстве трубопроводов, мостов, ЛЭП, в проведении работ для сельского хозяйства, геологоразведки, рыбного промысла. Уровень развития воздушного транспорта является показателем степени научно-технического потенциала страны. В последние годы замедлились темпы развития воздушного транспорта. В настоящее время техническая укомплектованность наземной базы составляет 60 /о, а по аэровокзальным комплексам не более ЗО^/о. Износ основных фондов оценивается в 70%.

Транспорт является важным связующим звеном в экономике Российской Федерации, без которого невозможно нормальное функционирование ни одной отрасли хозяйства, ни одного региона страны. Стабилизация экономики и ее подъем невозможны без решения основных проблем транспортного комплекса. В настоящее время разрабатывается комплексная программа "Транспорт России". В первую очередь требуют решения вопросы увеличения инвестиций в эту отрасль, привлечения иностранного капитала, налаживания работы поставщиков транспортного комплекса — транспортного машиностроения, электротехнической и электронной промышленности, приборостроения, стройиндустрии и др. В самом транспортном комплексе необходима более тесная координация работы всех видов транспорта между собой и с отраслями народного хозяйства. Одной из основных задач также является восстановление транспортно-экономических связей со странами ближнего зарубежья, так как транспортный комплекс СССР формировался как единое целое, и обособленное функционирование его отдельных частей привело к деградации транспортного хозяйства не только России, но всех бывших республик СССР. Остро стоят проблемы транспортного обеспечения сельских населенных пунктов, пассажирских перевозок в крупных городах, снижения отрицательного влияния транспорта на природную среду и человека.

Переход к рыночным отношениям транспортного комплекса России сложен из-за сформировавшейся ранее сильно централизованной структуры управления и созданных ранее сверхкрупных транспортных монополий. При решении проблемы разгосударствления отдельных частей транспортного комплекса, создания условий для конкуренции возникла объективная необходимость малого и среднего бизнеса. Активно идет процесс приватизации автотранспортных предприятии, создания мелких акционированных авиакомпаний, предприятий водного транспорта.

В условиях рыночных отношений на первый план в развитии транспортного комплекса выдвигается задача более полного и качественного удовлетворения потребностей в транспортных услугах народного хозяйства и населения страны, на что и нацелена программа "Транспорт России".

**Автомобильный транспорт**

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.

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 междугородним, 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.

Составной часть автомобильного транспорта являются - автомобильные дороги. Автомобильные дороги - комплекс инженерных сооружений, обеспечивающий возможность непрерывного движения автомобилей с расчетными скоростями, а также обслуживание водителей, пассажиров и подвижного состава.

Автомобильные дороги делятся на дороги общего пользования и ведомственного назначения.

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.

Протяженность автомобильных дорог увеличивается и за 1994 - 2000 протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием ( включая ведомственные) увеличилось на 11 тыс.км. для такой страны это очень низкий показатель. Из общей протяженности безрельсовых дорог 44% принадлежат различным ведомствам.

В общей протяженности автомобильных дорог дороги с твердым покрытием в 1995г. Составляли 77.5%. Благоустройство дорог ведется медленно, а это не способствует сохранению автомобильного парка и повышению эффективности работы. В настоящее время 40% сельских населенных пунктов не имеют дорог с твердым покрытием.

Обеспеченность автодорогами с твердым покрытием служит важным показателем развития транспорта в стране. И, как аварийность, показывает его состояние. В России 40% сельских населенных пунктов не имеют связи с сетью путей сообщения общего пользования. На сегодняшний день качество автодорожной сети невысокое: 11% автодорог – грунтовые, 1/3 дорог имеет 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.

Также необходимо учитывать, что в России производится только 10-12% грузовых автомобилей и автобусов от уровня производства в бывшем СССР. Это в ближайшем будущем осложнит развитие автомобильного транспорта.

Сегодня автомобильный транспорт – самая массовая отрасль, которая давно заняла и прочно удерживает ведущие позиции в транспортном комплексе страны. На долю автомобильного транспорта приходятся все объемы перевозок полезных ископаемых от мест их добычи до пунктов их переработки или перевалки для дальнейшей транспортировки другими видами транспорта. Масштабы грузоперевозок автомобильным транспортом огромны и связаны со всеми без исключения отраслями экономики страны, а объемы автомобильных грузоперевозок составляют более 70% от общих объемов грузоперевозок всех видов транспорта. Растет доля российских автоперевозчиков и в экспортно-импортном грузообороте страны.

Трудно переоценить значение автомобильного транспорта в обеспечении обороноспособности и экономической безопасности страны, его влияние на все сферы экономической и социальной жизни России. Четкая бесперебойная работа автотранспорта во многом определяет устойчивое функционирование предприятий большинства отраслей народного хозяйства и смежных видов магистрального транспорта, жизнедеятельность городов и других населенных пунктов, обеспечивает деловые и культурные потребности всех граждан России.

Важнейшую роль играет автомобильный пассажирский транспорт и в удовлетворении повседневной потребности российского населения в транспортных услугах, обеспечивая более 50% от общего объема перевозок пассажиров всех видов пассажирского транспорта.

Взаимодействуя между собой, они образуют транспортную систему России. Теперь подведем итоги выше сказанного. Большая часть грузо - и пассажирооборота приходится на железнодорожный транспорт, а в пассажирообороте – автомобильный и авиационный. Такая структура грузо – и пассажирооборота связана с технико-экономическими особенностями каждого вида транспорта, обширной территорией, природно-климатическими условиями России.

Немаловажное значение имеет и себестоимость перевозок различными видами транспорта. В перевозке грузов наиболее дешевым являются трубопроводный, морской, железнодорожный и внутренний водный, а в перевозке пассажиров – железнодорожный и автомобильный.

В России этим видом выполняется более 86% объема перевозок грузов внутри страны и более 50% всех перевозок пассажиров. В грузообороте – порядка 9 %, хотя в других странах намного больше. В США автотранспорт выполняет 24% грузовых работ. По пассажирообороту автотранспорт на внешних перевозках уступает только железнодорожному. В большинстве развитых стран с учетом индивидуальных автомобилей доля составляет 89-92 %, в России – 46%.

"Вечная проблема" России - плохие дороги и их малое количество, что сдерживает социально-экономический прогресс. В России дорог с твердым покрытием – 750 тыс. км, из них общего пользования – 520 тыс. км. В США – 6330 тыс. км, На Украине – 255 тыс. км, в Японии – 1100 тыс. км, в Англии – 387 тыс. км.

Из наших дорог 15% - грунтовые, 47% - цементобетонные и асфальтобетонные, 38% имеют недолговечное щебеночное покрытие.

Значительное отставание должно быть преодолено в будущем. Себестоимость перевозки по нашим дорогам в 5-10 раз выше, чем по западным. На каждый рубль, вложенный в строительство дорог, приходится 3 рубля чистого дохода.

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.

Развитие автотранспорта будет определять стиль и содержание жизни людей, подобно тому, как быт современного человека немыслим, например, без электронной аппаратуры.

Автотранспорт и автодороги имеют свою нишу деятельности – местные перевозки. Это как бы стартовая позиция, но, как показывает мировой опыт, автотранспорт и автодороги имеют совершенно исключительные потенции для расширения этой ниши и выхода в магистральную сферу. Для этого нужны более совершенные дороги и соответствующий подвижной состав. При скорости 100-120 кмч современные грузовики и магистральные автобусы способны эффективно выполнять функции железной дороги по перевозке грузов и пассажиров на расстояния, по крайней мере, до 2-3 тыс.км( хотя сейчас имеются прецеденты провоза товаров на автомобилях по стране на расстояния до 5 тыс.км) . Существенная экономия времени компенсирует большие денежные затраты. Ясно, что предстоит конкурентная борьба с железной дорогой за перевозки на средние и дальние расстояния, в которой автотранспорт может выиграть, если существенно не повысится скорость движения поездов.

**Проблемы автомобильного транспорта**

У автотранспорта, как и у других видов транспорта, много острых проблем. Но сами транспортники выделяют 3 проблемы:

~ старение парка

~ масса льготников

~ старение автодорог.

В основном они никак не связаны с работой транспортников, автотранспортники работают безупречно, а связаны с несовершенством законодательной системы, работой муниципалитетов и т.д.

Конечно, нельзя рассмотреть все проблемы автотранспорта, так как их много и поэтому на рассмотрение возьмем наиболее важные.

В последнее время возникло много вопросов в связи с требующей решения проблемой по оплате проезда на пассажирском транспорте «льготных» категорий граждан. Все мы видим, что состояние пассажирского транспортных средств в России, к примеру, и в Самаре стремительно ухудшается. Ухудшается и обслуживание пассажиров. На маршрутах ездят автобусы, которые давно израсходовали свой ресурс и принадлежат списанию. За последние десять лет автобусный парк России сократился более чем на 30% , около 70% автобусов полностью самортизированы, на сегодняшний день более 50% автобусов имеют срок службы 10 лет.

Основной причиной сокращения и старения парков транспортных средств является резкое снижение темпов замены и очень незначительное их обновление. Если до 1992г. С помощью государства ежегодно закупалось 18-19 тыс. автобусов, то в 2001г. Были приобретены всего лишь 4.8 тыс. автобусов . В тоже время только для минимальной ежегодной замены подлежащего списанию парка потребность в обновлении составляет 13.5 тыс. автобусов.

Сохранение текущего уровня закупок за счет откладывания на неопределенный срок замены износившегося парка приведут в ближайшем будущем к массовому выходу его из строя и к другим последствиям, которые трудно преодолеть поставив под вопрос в ряде городов само существование транспорта общего пользования.

Основной причиной всех этих проблем является недостаточное финансирование транспорта, а недостаточное финансирование из-за неполной компенсации затрат, связанных с перевозкой 64 категорий граждан, которым федеральным законодательством предоставлены льготы по оплате проезда. В 1990 году было всего лишь 22 льготные категории граждан. За последующие 10 лет доля платных пассажиров в общем объеме перевозок сократилось с 80% до 40%. И, если 60% всех пассажиров не оплачивает проезд, а оплачивают только 40%, то транспортному предприятию кто-то должен возмещать эту разницу.

В абсолютном большинстве регионов себестоимость перевозок стала существенно ниже доходной ставки (тарифа), то есть когда пассажир, купивший билет , возместил не только затраты по своему проезду, но и часть затрат по проезду пассажира, пользующегося правом бесплатного проезда. Путей выхода из сложившейся ситуации просто нет. Конечно, какие- то меры по возмещению принимаются, но не в полном объеме. Например, по этому полугодию расходы автотранспортных предприятий на работу городских и пригородных автобусов составляют 21 млрд. руб. Они получили с населения 12 млрд. руб. Получается 9 млрд. Руб. За счет федерального и местного бюджета удалось возместить 7.5 млрд. руб.

Казалось бы, 1.5 млрд. руб. не так много, но эта недостающая сумма ведет к тому, что вовремя не обеспечится регламентное техническое содержание транспортных средств, увеличивается задолжность по оплате топлива и электроэнергии, сдерживается рост зарплаты персоналу. Положение достаточно сложное. Раз нет полного возмещения расходов, то встает вопрос, правильно ли в последние годы действует механизм оплаты льгот. Все мы приходим к одному выводу, что нынешняя система льгот ни кого не устраивает, не удовлетворяет.

Правительство уже много раз приступало к решению этого вопроса. 16 марта 2002 года было предусмотрено, что одним из основных направлений деятельности федеральных органов исполнительной власти 2002-2004 должна стать работа по переводу социальных льгот в денежные компенсационные выплаты.

Концептуальная основа этого плана понятна: отказ от всех видов натуральных льгот и переход к различным механизмам возмещения, которые еще ищут, но главное переход к адресной компенсационной выплате.

Проблема в том, что в нашей стране 46 млн. льготников и на выполнение этой программы государство должно ежегодно выделять около 60 млрд. руб. в год.

Введение механизма адресных компенсационных выплат вместо ранее установленных натуральных льгот в виде бесплатного проезда может несколько уменьшить транспортную подвижность отдельных категорий граждан. Кроме того, выплата компенсаций позволит несколько повысить денежные доходы отдельных категорий граждан, в основном малоимущих, т.к. не все в силу возраста и жизненных обстоятельств совершают 26 поездок в месяц.

Особый вопрос-автомобилестроение. Он должен развиваться, прежде всего, в свете проблемы автомобилизации России. 20 лет назад у нас было 40 автомобилей на 1000 жителей.

Сегодня на тысячу Россиян приходится 130 автомобилей, а в Москве их уже 210. Имеющиеся прогнозы носят устрашающий характер. В период до 2005г. на российских дорогах будет прибавляться по 2млн. Автомобилей в год. Число автомобилей на тысячу жителей превысит 200.

Вот почему нужно стимулировать создание безопасных, экологически чистых и экономичных автомобилей. Для этого надо задействовать все возможности сертификации, стандартизации, других систем установления и контроля требований к автомобилям. Одновременно необходимы экономические механизмы продвижения новых моделей на рынок, создание платежеспособного спроса на них.

Мы должны помнить, что проблема автомобилизации – это, конечно, не только проблема автомобиля. Это и развитие дорог, и повышение качества топлив, и переход на альтернативные энергоносители, и опережающее развитие общественного транспорта. Мы должны осознать проблему автомобилизации как общенациональную.

Эту проблему можно решить, только приобщая население к общественному транспорту. Но перед тем, надо улучшить состояние последнего.

Рост числа ДТП на пассажирском транспорте с человеческими жертвами, старение автобусного парка, состояние дорог, подготовка водительского состава и многое другое стали предметом обсуждения на коллегии Минтранса РФ и на Всероссийском селекторном совещании по безопасности дорожного движения (БДД) в первом полугодии 2005 г.

Ситуация с безопасностью дорожного движения (БДД), особенно на пассажирском автотранспорте, настолько обострилась в последнее время, что появилась острая необходимость принимать срочные меры для исправления сложившегося положения.

Безопасность дорожного движения - это комплексный вопрос, и его успешное решение во многом зависит от скоординированности действий федеральных и территориальных органов исполнительной власти, подразделений Госавтоинспекций (РТИ), предприятий транспортнодорожного комплекса, образовательных, медицинских учреждений, общественных образований.

Сегодняшний уровень такого взаимодействия не позволяет кардинально изменить положение с аварийностью в стране.

Все большее распространение сознательное невыполнение требований основного закона автомобилистов-Правил Дорожного движения. На это указали 42% водителей, 78% пешеходов. Половина дорожно-транспортных происшествий совершена лицами без водительских прав или не имеющими соответствующей категории. Каждое пятое нарушение - водителями транспортных средств состоянии алкогольного опьянения. В первом полугодии текущего года в 72000 ДТП погибли 12323 человека, 84000 получили ранения. Количество ДТП увеличилось на 16%, число раненных - на 13%, погибших - на 18%.Этот прирост составил 1500 погибших, 13000- раненных.

Рост основных показателей аварийности отмечен в 53 субъектах РФ. Впервые за последние 5 лет увеличились на 14% количество происшествий по вине водителей в нетрезвом состоянии, почти на 30% увеличилось количество ДТП с участием не установленного транспорта. Так же наблюдается рост аварийности по вине водителей автобусов протяжении последних трех лет. За 6 месяцев т.г. в 1659 таких происшествиях погибли и получили ранения 2475 человек. Особенно значительный их рост зарегистрирован в республике Татарстан, Архангельской, Московской, Иркутской, Нижегородской, Новосибирской областях.

Каждое второе происшествие совершается водителями автобусов, принадлежащих физическим лицам. Эти данные говорят об отсутствии системы государственного контроля над обеспечением безопасности пассажирских перевозок.

Принижено значение линейного контроля над работой водителей. Многочисленные факты превышения норм вместимости автобусов -последний дагестанский случай, - несоблюдение графиков движения(отсюда переполнение автобусов и превышение скорости) и даже управление автобусами в нетрезвом состоянии.

Техническое состояние автобусов – неудовлетворительное. Сохраняется тенденция старения парка: почти каждый второй автобус эксплуатируется свыше 10 лет. По результатам государственного технического осмотра, признаны неисправными более четверти автобусов.

Анализ ДТП на пассажирских перевозках показал необходимость дифференцированного подхода к профилактике аварийности.

МВД РФ готово, если нас поддержат субъекты федерации, внести соответствующие предложения в Правительство РФ по ужесточению требований к междугородным и международным пассажирским перевозкам. Это может быть исключение из таких перевозок физических лиц, использование сочлененных автобусов и других позиций.

Особенностью таких перевозок является большая протяженность маршрутов, длительная работа без отдыха водителей. Транспортные средства находятся в отрыве от АТП, и отсутствует линейный контроль.

Ослабление работы с пешеходами увеличило долю происшествий по их вине на 8%. Риск пострадать в ДТП в Приморском крае, Калужской, Московской, Орловской областях, в Ханты-Мансийском автономном округе на 40% выше, чем в среднем по РФ.

Проблемы, связанные с обеспечением БДД, находятся на постоянном контроле Министра МВД, 2 июля т.г. им подписан приказ, в котором определен комплекс неотложных мер, направленных на повышение уровня защищенности граждан от ДТП, укрепление доверия участников дорожного движения к органам внутренних дел, в частности к ГБДД.

Министр МВД поставил начальникам ГУВД ОД субъектов РФ под личную ответственность следующие задачи:

Максимально использовать территориальные комиссии по обеспечению БДД;

Увеличить количество мобильных нарядов дорожно-патрульной службы ГАИ и их численность, в том числе за счет сокращения стационарных постов;

Оперативно рассматривать дислокацию нарядов ГАИ для максимального приближения их к местам концентрации дорожных происшествий или незаконного завладевания транспортом;

Повысить ответственность сотрудников ГАИ за совершенные ДТП с пострадавшими гражданами в районе поста, маршрута;

Проводить служебные проверки о роли инспекторов в предупреждении каждого происшествия.