

УДК 656.073

СОСТОЯНИЕ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИSTATE OF THE ROAD NETWORK OF
THE RUSSIAN FEDERATION**Кузьмина М.А.**Кубанский государственный
технологический университет**Сунгуртян О.С.**Кубанский государственный
технологический университет**Надирян С.Л.**Кубанский государственный
технологический университет

Аннотация. В последние годы Россия демонстрирует интенсивные темпы экономического развития, однако на фоне благоприятных общих тенденций существуют проблемы, которые, если их не решить уже сейчас, могут стать серьезным тормозом для дальнейшего развития. К их числу можно отнести недостаточную развитость транспортной системы и дорожного хозяйства.

Ключевые слова: автомобильные дороги, автомобильные перевозки, проблемы развития дорожной сети, транспорт, эра автомобилизации.

Kuzmina M.A.

Kuban State Technological University

Sungurtyan O.S.

Kuban State Technological University

Nadiryan S.L.

Kuban State Technological University

Annotation. In recent years, Russia has demonstrated an intensive pace of economic development, but against the background of favorable General trends, there are problems that, if not resolved now, can become a serious obstacle to further development. These include the lack of development of the transport system and road infrastructure.

Keywords: highways, road transport, problems of road network development, transport, the era of motorization.

В настоящее время идет активный рост числа автомобилей в Российской Федерации (РФ). Несомненно, автомобили – удобный транспорт с большим количеством преимуществ. Однако, наступившая эра автомобилизации в РФ показала, что, несмотря на большое число автомобилей, эффективность их использования постепенно снижается, так как скорость роста дорог значительно ниже скорости роста количества автомобилей. Таким образом, существующие автомобильные дороги не справляются с выросшим транспортным потоком, что влечет за собой ряд проблем: повышение вероятности дорожно-транспортных происшествий (ДТП), рост финансовых и материальных потерь, ухудшение экологической обстановки [1, 2].

Автодороги являются важной составляющей транспортной инфраструктуры. От их качества и протяженности зависит скорость перемещение пассажиров и грузов, что влияет на экономику, социальное обеспечение жителей и национальную безопасность государства.

Большинство дорог сосредоточены в Европейской части РФ. Здесь их плотность максимальна и, по мере удаления, на север и восток плотность постепенно уменьшается. В Сибирском и Дальневосточном Федеральных округах значение плотности автодорог достигает минимального значения. Здесь даже есть дороги, которые не связаны с федеральной сетью [3, 4].

В центральной части РФ дороги имеют конфигурацию по форме «звезда»: все дороги лучами отходят от центра-города Москва, что показывает слабую прямую горизонтальную связь между городами и регионами государства.

Общая протяжённость сети автодорог РФ общего пользования по состоянию на 2019 год равна 1 542 196,2 км, в том числе 1 089 306,3 км с твердым покрытием и 675 410,8 км с усовершенствованным покрытием.

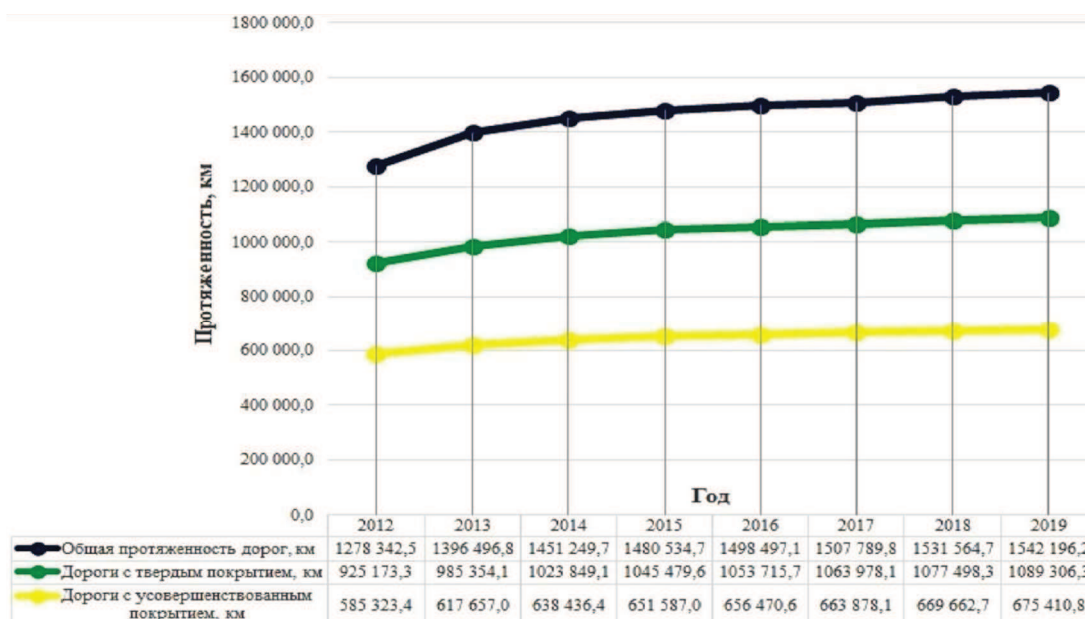


Рисунок 1 – Изменение протяженности автодорог общего пользования РФ по покрытиям

Проанализировав данные на рисунке 1, можно сделать вывод, что с 2012 г. по 2019 г. протяжённость автодорог общего пользования в РФ выросла с 1 278 342,5 км до 1 542 196,2 км, увеличившись на 20,64 %. Протяжённость дорог с твёрдым покрытием увеличилась на 17,74 %: с 925 173,3 км до 1 089 306,3 км, с усовершенствованным покрытием – увеличилась на 15,39 %: с 585 323,4 км до 675 410,8 км.

Доля дорог с твердым покрытием сильно варьируется по странам. Она составляет 70 % – 100 % в промышленно развитых странах и Китае, 40 % – 70 % в большинстве развивающихся стран, и, как правило, не превышает 40 % в остальных странах мира. В РФ доля дорог с твердым покрытием составляет 70,63 %.

Ключевым фактором развития дорожной инфраструктуры являются места размещения ключевых транспортных коридоров и транспортных узлов. В РФ таким фактором также является неоднородность спроса на услуги дорожной инфраструктуры в зависимости от местонахождения автомобильных дорог и направлений перевозки. Спрос на транспортные услуги зависит от структуры грузо- и пассажироперевозок и преобладающего вида транспорта [1, 2]. Например, автомобильный транспорт преобладает в всех странах центральной части Европы, так как они имеют небольшую площадь территории и более выгодным для перевозки в данной местности является автотранспорт. В странах, которые занимают большие площади, использование автомобилей не всегда имеет выгоду, так как это несет за собой значительные финансовые вложения. В таких государствах чаще всего ведущую роль играют перевозки железнодорожным или водным транспортом, так как они являются более выгодными в данном случае с финансовой точки зрения по сравнению с другими видами транспорта. Из-за размеров территории в РФ при перевозках преобладает железнодорожный транспорт с долей 60 %; а доля автомобильного транспорта очень мала – 1,3 %. Эта особенность сильно отличает РФ от развитых европейских стран, где доля автоперевозок огромна, а железнодорожный транспорт выполняет лишь вспомогательную функцию.

Также качество автомобильных дорог, а точнее качество покрытия дороги – важнейший показатель дорожной сети, значение которого сильно варьируется по странам. Высокое значение показатель имеет в развитых странах Европы и США, низкое – в развивающихся странах, например, в Турции плохое состояние имеют 40 % автомагистралей, в Македонии – около 60 %, в Таджикистане – 80 %.

Состояние автомобильных дорог прямым образом влияет на количество ДТП. РФ имеет достаточно высокие показатели смертности на дорогах: на 1 млн жителей приходится 230 погибших, в то время как в США – 143 погибших, что ниже российского

значения на 37 %. В развитых странах Европы, Японии, Индии, Канаде и Новой Зеландии данный показатель примерно в 2,5 раза ниже, чем в России, и не превышает 100 погибших на 1 млн жителей в год, а самая низкая смертность на дорогах в Нидерландах, Швейцарии и Швеции, где за год погибает в автокатастрофах не более 50 человек на 1 млн жителей [3, 4].

Особенностью РФ по сравнению с другими странами является более высокие транспортные издержки с учетом климата, размера территории и расстояний перевозок автотранспортом. При этом РФ по показателям развитости дорожной инфраструктуры даже в густонаселенных районах уступает таким развитым странам, как США, Канада и др., по прочим сопоставимым характеристикам. Естественно, это в значительной степени связано с историческими причинами, а также неэффективностью размещения производства и несоответствия инфраструктуры современному спросу на транспортные услуги. Однако, в последние годы, несмотря на значительное продвижение вперед по уровню экономического развития и доходов, получаемых предприятиями и гражданами, дорожное хозяйство РФ по-прежнему в большей степени соответствует ситуации лишь развивающихся стран [5–8].

Автомобильный транспорт по сравнению с другими видами транспорта чаще выступает в роли ведущего, так как имеет ряд преимуществ при перевозке грузов:

- доставка грузов «от двери до двери»;
- сохранность грузов;
- сокращение потребности в дорогостоящей и громоздкой упаковке;
- экономия упаковочного материала;
- более высокая скорость доставки грузов автомобилями;
- возможность участия в смешанных перевозках;
- перевозки небольших партий груза, позволяющее предприятию ускорить отгрузку продукции и сократить сроки хранения груза на складах.

Автотранспорт тесно взаимосвязан со всеми элементами производства.

Проблемы состояния дорог, их перегрузка, планирование строительства и реконструкция становятся все более актуальными для перспективного экономического развития. Все это обостряет необходимость опережающего развития инфраструктуры дорожного хозяйства, улучшения его состояния до уровня развитых стран для устранения соответствующих ограничений экономического роста, повышения безопасности перевозок и качества предоставления транспортных услуг [9–12].

В последние годы РФ демонстрирует интенсивные темпы экономического развития, однако на фоне благоприятных общих тенденций существуют проблемы, которые, если их не решить уже сейчас, могут стать серьезным тормозом для дальнейшего развития. К их числу можно отнести недостаточную развитость транспортной системы и дорожного хозяйства.

При дальнейшем развитии транспортной системы России следует проводить модернизацию для удовлетворения качества транспортного процесса, в частности, автотранспорта.

Литература

1. Грузовые автомобильные перевозки: учебник для вузов / А.В. Вельможин [и др.]. – М. : Горячая линия, 2007. – 560 с. – Текст : непосредственный.
2. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. – Минск : ИП «Экоперспектива», 1998. – 126 с. – Текст : непосредственный.
3. Ходош М.С. Грузовые автомобильные перевозки. – М. : «Транспорт», 1986. – 320 с. – Текст : непосредственный.
4. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н., Надирян С.Л. Способы оценки эффективности организации дорожного движения. учебное пособие. – Краснодар, 2018.
5. Анализ работы транспортных систем. учебное пособие / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар, 2019.
6. Сенин И.С., Коновалова Т.В., Котенкова И.Н. Особенности разработки проектов организации дорожного движения по маршруту перевозки крупногабаритных грузов // Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе. – 2017. – Т. 1. – С. 65–70.

7. Анализ текущего состояния транспортно-логистической системы Краснодарского края / Т.В. Коновалова [и др.] // В сборнике: Механика, оборудование, материалы и технологии. Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет». – 2018. – С. 655–662.
8. Особенности экономического прогнозирования пассажиропотоков (на примере Краснодарского края) / Т.В. Коновалова [и др.] // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2016. – № 1 (47). – С. 109–116.
9. Analysis of methods for predicting the intensity of road traffic (on the example of Krasnodar) / T.V. Konovalova [et al.] // В сборнике: Материалы IV Международной научно-практической конференции в рамках четвертого Международного научного форума Донецкой народной Республики «Инновационные перспективы Донбасса: Инфраструктурное и социально-экономическое развитие». – 2018. – С. 226–230.
10. Влияние экономических показателей региона на работу автомобильных перевозок / Т.В. Коновалова [и др.] // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2016. – № 5 (51). – С. 165–171.
11. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Миронова М.П. Совершенствование методов оптимизации транспортно-логистических издержек в торгово-транспортно-логистических системах // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2020. – № 9. – С. 197–199.
12. Снижение плотности грузовых транспортных потоков автодорог юга России / Е.А. Лебедев [и др.] // В сборнике: Логистика: современные тенденции развития. Материалы XVIII Международной научно-практической конференции. – 2019. – С. 313–319.

References

1. Cargo automobile transportation: textbook for universities / A.V. Velmozhin [et al.]. – M. : Goryachaya liniya, 2007. – 560 p.
2. Savitskaya G.V. Analysis of economic activity of the enterprise. – Minsk : IP «Ecoperspektiva», 1998. – 126 p.
3. Khodosh M.S. Cargo automobile transportation. – M. : «Transport», 1986. – 320 p
4. Konovalova T.V., Kotenkova I.N., Nadiryan S.L. Ways to assess the effectiveness of road traffic management. training manual. – Krasnodar, 2018.
5. Analysis of the work of transport systems. training manual / T.V. Konovalova [et al.]. – Krasnodar, 2019.
6. Senin I.S., Konovalova T.V., Kotenkova I.N. Features of the development of projects for the organization of road traffic along the route of transportation of large-sized cargo // Modernization and scientific research in the transport sector. – 2017. – Vol. 1. – P. 65–70.
7. Analysis of the current state of the transport and logistics system of the Krasnodar Territory / T.V. Konovalova [et al.] // In the collection: Mechanics, equipment, materials and technologies. Collection of scientific articles based on the materials of the international scientific and practical conference dedicated to the 100th anniversary of the Kuban State Technological University. – 2018. – P. 655–662.
8. Features of economic forecasting of passenger flows (on the example of the Krasnodar Territory) / T.V. Konovalova [et al.] // Bulletin of the Siberian State Automobile and Road Academy. – 2016. – № 1 (47). – P. 109–116.
9. Analysis of methods for predicting the intensity of road traffic (on the example of Krasnodar) / T.V. Konovalova [et al.] // In the collection: Materials of the IV International Scientific and Practical conference within the framework of the Fourth International Scientific Forum of the Donetsk People's Republic «Innovative prospects of Donbass: Infrastructure and socio-economic development». – 2018. – P. 226–230.
10. Influence of economic indicators of the region on the work of road transport / T.V. Konovalova [et al.] // Bulletin of the Siberian State Automobile and Road Academy. – 2016. – № 5 (51). – P. 165–171.
11. Konovalova T.V., Nadiryan S.L., Mironova M.P. Improving methods for optimizing transport and logistics costs in trade, transport and logistics systems // Humanities, socio-economic and social sciences. – 2020. – № 9. – P. 197–199.
12. Reducing the density of freight traffic flows of highways in the South of Russia / E.A. Lebedev [et al.] // In the collection: Logistics: current trends in development. Materials of the XVIII International Scientific and Practical Conference. – 2019. – P. 313–319.