

ГАГАРИНА Л.Г.

Особенности и проблемы развития и размещения автомобильного транспорта России

План

1. Особенности развития автотранспорта в России
2. Размещение автодорог в России
3. Проблемы и перспективы развития автомобильного транспорта в России

1. Особенности развития автотранспорта и размещение автодорог России

Автомобильный транспорт имеет сравнительно малую грузоподъемность и, в основном, рассчитан на перевозку грузов и пассажиров на небольшие расстояния, т.е. является внутрирайонным транспортом.

Главными преимуществами автомобильного транспорта являются высокая скорость передвижения и возможность доставки по системе «от двери до двери» без дополнительных перевалок груза. Другие виды транспорта производят в этом смысле полуфабрикат, который еще не готов к употреблению. И только автомобильный транспорт полностью удовлетворяет потребности в перевозках грузов «от двери до двери», а пассажиров «от дома до дома».

Автотранспорт чаще других применяется в обслуживании промышленных предприятий и сельского хозяйства, а также в обслуживании торговой сети и строительства.

Он перевозит практически все виды грузов. В структуре грузов автомобильного транспорта больше 50% составляют вскрышные породы добывающих предприятий, более четверти грузов приходится на строительные материалы и цемент, около 5% составляет уголь, 3,5% приходится на перевозки продовольственных товаров. Кроме того перевозится нефть и нефтепродукты, лесные грузы (по 1%), а также машины

и оборудование, непродовольственные потребительские товары, металлы, химические грузы и прочие.

Но главной работой автотранспорта является перевозка пассажиров. Особенно важны для него перевозки местного значения (внутригородские и междугородные перевозки) и перевозки между другими видами транспорта. Его доля (вместе с городским транспортом) составляет в настоящее время более 50% всего пассажирооборота страны.

Российские производители легковых автомобилей (марки по состоянию на 2010 год)

1. Автотор (BMW, Chevrolet (DAT), KIA, Opel) [1] Калининград
2. Автофрамос (Renault) [2] Москва
3. АМО ЗИЛ (ЗИЛ) [3] Москва
4. ПСА "Бронто" (Бронто, LADA) [4] Тольятти
5. Волжский автомобильный завод (ВАЗ) (LADA) [5] Тольятти
6. Горьковский автомобильный завод (ГАЗ) (Volga Siber) [6] Нижний Новгород
7. АК ДерВейс (Lifan) [7] Черкесск
8. Дженерал Моторз Авто (Chevrolet, Opel) [8] Шушары
9. GM-АвтоВАЗ (Chevrolet Niva) [9] Тольятти
10. Ижевский автомобильный завод (ИжАвто) (LADA, KIA)* [10] Ижевск
11. Моторика (LADA) [11] Тольятти
12. Ниссан Мэнүфэксчуринг Рус (Nissan) [12] Санкт-Петербург (Каменка)
13. Серпуховский автомобильный завод (СеАЗ) (Ока)* [13] Серпухов
14. Соллерс-Набережные Челны (SsangYong, FIAT) [14] Набережные Челны
15. Соллерс-Елабуга (FIAT) [15] Елабуга
16. Соллерс-Дальний Восток (SsangYong) [16] Владивосток
17. Супер-Авто (LADA) [17] Тольятти
18. Таганрогский автомобильный завод (ТагАЗ) (Chery, Hyundai, ТагАЗ) [18] Таганрог
19. Тойота Мотор Манүфэксчуринг Россия (Toyota) [19] Шушары(С.Петербург)
20. Ульяновский автомобильный завод (УАЗ) (УАЗ) [20] Ульяновск
21. Форд Мотор Компани (Ford) [21] Всеволожск
22. Чеченавто (ВАЗ 2107) [22] Аргун
23. Фольксваген Груп Рус (Volkswagen, Skoda) [23] Калуга

Парк автомобилей (легковых и грузовых) в России продолжает неуклонно расти – к 2011 году он превысил 34 млн машин. Прирост парка

легковых автомобилей в России составляет примерно 1 млн в год. За кризисный 2009 год количество машин на российских дорогах также увеличивалось, но меньшими темпами.

При этом в России по-прежнему преобладают машины, с момента выпуска которых прошло более десятилетия. Согласно исследованию «Автостата», на долю машин старше 12 лет приходится 14,85 миллионов – около 43,6% от числа зарегистрированных.

Сравнительно новых машин, с момента выпуска которых прошло менее трех лет, в России примерно 5,21 млн, что составляет чуть более 15% от общего количества.

Наиболее распространенными на российских дорогах остаются автомобили марки «ВАЗ», которые составили 41,6% от общего числа зарегистрированных (более 14 млн автомобилей).

Из 1,9 млн новых автомобилей, реализованных в России в 2010 году, на «Лады» пришлось 517 147 штук: во многом спрос на них подстегнула государственная программа утилизации старых автомобилей – с государственной скидкой было продано 221,6 тыс. машин.

Всего на отечественные бренды приходится 57% парка (19,47 млн машин), однако количество иномарок неуклонно растет, и в ближайшие годы следует ожидать, что они перевесят отечественные бренды. Сейчас «Жигулей» и иностранных брендов в парке легковых автомобилей практически поровну.

При этом наиболее автомобилизированным регионом России остается Центральный федеральный округ (в нем числится 10,5 млн машин, или 29,5%), а самой популярной иномаркой стала Toyota (2,85 млн машин). В пятерку наиболее распространенных в России легковых марок также входят «Волга» (более 1,5 млн автомобилей), «Москвич» (1,41 млн) и Nissan (1,24 млн машин). Наименьшее количество машин зарегистрировано на Дальнем Востоке и Северном Кавказе (1,91 и 1,55 млн соответственно).

В дальнейшем, ориентировочно к 2015 году, будет сложно делить автомобили на российские и иностранные, поскольку на «АвтоВАЗе» к этому времени всё будет производиться на общих платформах с Renault-Nissan».

На начало 2007 года парк **грузовых автомобилей** в нашей стране составлял 4,93 млн. единиц. Причем, автомобили марки "ГАЗ" занимали треть (32%) от общего парка грузовых автомобилей России, второе место с долей 11,6% в грузовом автопарке России занимает "КАМАЗ". На третьем месте был Ульяновский автозавод.

Количество грузовиков ЗИЛ снижается, также как и моделей "ИЖ", "Урал", "МАЗ" и "КрАЗ". Число грузовых автомобилей иностранных марок постоянно растет и составляет теперь почти 763 тысячи единиц, что соответствует 15,5% парка.

На начало 2007 года парк **легковых автомобилей** в России составил 26 млн. 793,5 тысяч единиц. Структура российского автопарка меняется достаточно медленно.

По-прежнему половина (48%) легкового автотранспорта в стране приходится на долю марки LADA, причем 28,4% - это вазовская "классика" (мод.2101-2107). Хотя стоит отметить, что относительно прошлого года парк вазовской "классики" несколько уменьшился (-1,2%). Число переднеприводных вазовских машин за год выросло на 273 тыс. шт. (+6,9%) и составляет сейчас 4 млн. 211,7 тыс. штук, что соответствует 15,7% парка.

Другие российские марки продолжают сдавать свои позиции, хотя их число пока еще достаточно велико. На долю "ГАЗа" приходится 6% парка, "УАЗики" занимают 2,5%, "Ока" - 1,6%, "Иж" - 0,7%. Кроме того, на учете в российской ГАИ пока еще числится 1,76 млн. "Москвичей" (6,6%) и 887,5 тыс. "Запорожцев" и "Таврий" (3,3%).

Число иномарок в российском автопарке за прошедший год увеличилось на 1 млн. 168,1 тысячи (21,2%) и составляет теперь 6 млн. 675 тыс. единиц. Доля иномарок из года в год уверенно растет и сейчас составляет уже 25%.

В региональном разрезе можно отметить, что наибольшее число легковых автомобилей зарегистрировано в Центральном ФО (7,9 млн. шт. или 29,84%). На втором месте идет Приволжский ФО – 5,2 млн. (19,7%). Следом за ним идет Южный ФО (14%), потом Сибирский ФО (11,5%), далее Северо-Западный ФО (10,9%) и Уральский ФО (9,3%). Меньше всего легковых автомобилей числится в Северо-Кавказском и в Дальневосточном Федеральном округе – 1,25 млн. шт (4,7%).

По автомобилизации населения (количеству машин по отношению к числу жителей) Россия сейчас находится на уровне стран Восточной Европы и к развитым странам приблизится нескоро.

Автотранспорт играет в России значительно меньшую роль, чем в экономически развитых странах Западной Европы, США, Японии, 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.

2. Размещение автодорог в России

Автодорога – это комплекс инженерных сооружений, предназначенных для обеспечения круглогодичного, непрерывного, удобного и безопасного движения автомобилей в любое время года и в любых условиях погоды.

В состав этого комплекса входят: земляное полотно, дорожная «одежда», мосты, трубы и другие искусственные сооружения, обустройство дорог и защитные дорожные сооружения, здания и сооружения дорожных и автотранспортных служб.

Параметры и состояние всех элементов дороги и дорожных сооружений определяют технический уровень и эксплуатационное состояние дороги.

Основные транспортно- эксплуатационные показатели автодорог и дорожных сооружений:

- скорость,
- пропускная способность,
- непрерывность,
- удобство и безопасность движения.

Важной составляющей автодорожного комплекса является **дорожная служба**

Дорожная служба содержит дорогу, ремонтирует и обустривает ее, организует движение транспортных потоков, а значит, обеспечивает функционирование дороги как транспортного сооружения.

Используют, то есть эксплуатируют автодороги так называемые **участники дорожного движения**. Это владельцы автотранспортных средств и пешеходы. При этом владельцы автотранспортных средств могут объединяться в автотранспортные предприятия.

Существенное влияние на состояние автодорог и условия движения автомобилей оказывают природно-климатические условия. Для территории России это имеет особое значение, поскольку на ее огромном пространстве имеются самые разные климатические зоны: от полупустынь юга до арктических пустынь севера.

От потребительских свойств дорог непосредственно зависят все основные технико-экономические показатели работы автомобильного транспорта:

- Производительность автомобилей,
- Расход топлива,
- Износ шин
- Затраты на обслуживание и ремонт автопарка,
- Себестоимость перевозок

По состоянию на 1 января 2005 года в Российской Федерации **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 (территориальных дорог).

Кроме того, существуют ведомственные и частные дороги (их протяженность составляет 299,2 тыс. км), и муниципальные дороги (протяженность – 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 подходы к федеральным объектам специального назначения.

Международные автомобильные перевозки осуществляются в нашей стране преимущественно по федеральным автодорогам.

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

Территориальные автомобильные дороги общего пользования относятся к собственности субъектов Российской Федерации, их эксплуатация и развитие осуществляются за счет средств региональных бюджетов, иногда с привлечением средств, выделяемых из федерального бюджета.

К автомобильным дорогам общего пользования относятся и 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.

Различные виды автодорог нашей страны имеют свою маркировку (которую используют даже на картах атласа автодорог).

Так, европейская сеть маршрутов имеет маркировку Е и АН. Всего в России в настоящее время 25 автомагистралей входят в систему Европейских сетей автодорог и 15 магистралей в систему Азиатских сетей.

Дороги, соединяющие Москву со столицами сопредельных государств и административными центрами субъектов Российской Федерации имеют маркировку М, например, дорога, соединяющая Самару с Москвой имеет маркировку М 5;

Дороги, соединяющие между собой административные центры субъектов Российской Федерации обозначаются префиксом Р;

подъездные и соединительные дороги обозначаются префиксом А
: это

- ⇒ подъезды к крупнейшим транспортным узлам и специальным объектам;
- ⇒ подъезды к морским и речным портам, аэропортам и железнодорожным станциям либо к границам сопредельных государств.

Основная часть магистральных автодорог нашей страны находится в европейской части России. Здесь только от Москвы проложено 12 автострад, в т.ч. до Санкт-Петербурга, Ярославля, Минска, Киева, Симферополя, Риги, Львова, Калининграда, Ростова-на-Дону, Волгограда, Самары, Нижнего Новгорода.

Крупными узлами автодорог являются Санкт-Петербург, Челябинск, Нижний Новгород, Самара, Ростов-на-Дону, Екатеринбург.

Наиболее значимыми магистралями являются автомагистрали, имеющие имена собственные:

- **М1 "Беларусь"** (Москва - граница с Белоруссией (на Минск), подъезд к Смоленску)
- **М2 "Крым"** (Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной (на Харьков), подъезды к Туле, Орлу, Курску, Белгороду)
- **М3 "Украина"** (Москва - Калуга - Брянск - граница с Украиной (на Киев), подъезды к Калуге, Брянску)
- **М4 "Дон"** (Москва - Воронеж - Ростов-на-Дону - Краснодар - Новороссийск, подъезды к аэропорту Домодедово, Липецку, Воронежу, Ростову-на-Дону, Краснодару)
- **М5 "Урал"** (Москва - Рязань - Пенза - Самара - Уфа - Челябинск, подъезды к Рязани, Саранску, Пензе, Ульяновску, Самаре, Оренбургу, Уфе, Екатеринбург)
- **М6 "Каспий"** (Москва (от Каширы) - Тамбов - Волгоград - Астрахань, подъезды к Тамбову, Саратову, Элисте)
- **М7 "Волга"** (Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань - Уфа, подъезды к Владимиру, Иванову, Чебоксарам, Ижевску, Перми)
- **М8 "Холмогоры"** (Москва - Ярославль - Вологда - Архангельск, подъезды к дачам РАН Абрамцево, Костроме)
- **М9 "Балтия"** (Москва - Волоколамск - граница с Латвией (на Ригу), подъезд к Пскову)
- **М10 "Россия"** (Москва - Тверь - Новгород - Санкт-Петербург, подъезды к госкомплексу "Завидово" (с проездами по его территории), Твери, Новгороду)
- **М10 "Скандинавия"** (Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндией (на Хельсинки))
- **М11 "Нарва"** (Санкт-Петербург - граница с Эстонией (на Таллин))
- **М18 "Кола"** (Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск)
- **М29 "Кавказ"** (Краснодар (от Павловской) - Грозный - Махачкала - граница с Азербайджаном (на Баку). Подъезды к Майкопу, Ставрополю, Черкесску, Владикавказу, Грозному, Махачкале)
- **"Вятка"** (Чебоксары - плотина Чебоксарской ГЭС - Йошкар-Ола - Киров - Сыктывкар, подъезд к Кирову)
- **М51, М53, М55 "Байкал"** (Граница с Казахстаном - Омск - Новосибирск (М51) - Кемерово - Красноярск - Иркутск (М53) - Улан-Удэ - Чита (М55), подъезды к Тюмени, Томску)
- **М52 "Чуйский тракт"** (Новосибирск - Бийск - граница с Монголией, подъезды к Барнаулу, Горно-Алтайску)
- **М54 "Енисей"** (Красноярск - Абакан - Кызыл - граница с Монголией)
- **М56 "Лена"** (Невер - Якутск)
- **М60 "Усури"** (Хабаровск - Владивосток)
- **"Амур"** (Чита - Невер - Свободный - Архара - Биробиджан - Хабаровск, подъезд к Благовещенску (строящаяся)) **Хабаровск - Николаевск-на-Амуре (987км) - Комсомольск-на-Амуре(396км)** как часть трассы
- **"Колыма"** или Колымское шоссе (Якутск - Магадан (строящаяся))

Крупные автодороги чаще всего прокладываются параллельно железнодорожным магистралям. И только Транссибирская железнодорожная магистраль до сих пор не имеет сплошной параллельной шоссейной дороги, от нее свободен участок от Читы до Хабаровска, на котором сейчас строится шоссейная дорога (2004г.).

Самостоятельное значение (т.е. безотносительно железных дорог) имеют крупные автодороги Сибири и Дальнего Востока, наибольшей из которых являются дороги Якутск - Магадан и Невер - Якутск. Они проложены в тех местах, где нет других видов транспорта и поэтому имеют исключительно важное значение для перевозки грузов и пассажиров этих территорий.

В России до сих пор имеются обширнейшие пространства, где нет ни железных, ни автодорог. Это центральная и северная часть Восточной Сибири, Крайний Север и Северо-Восток страны. Но даже в европейской части России есть территории с пониженной плотностью автомобильных дорог. Это весь Северный экономический район, Костромская, Кировская, Калининградская, Новгородская, Волгоградская, Астраханская области и республика Калмыкия. Здесь плотность автодорог с твердым покрытием составляет менее 5 км на 100 км² территории.

Самую высокую плотность автодорог с твердым покрытием имеют Центральный, Центрально-Черноземный районы, республики Сев. Кавказа и Ленинградская область, здесь плотность дорог в 6-11 раз выше средней по России. Однако средняя по России плотность автодорог настолько мала, что не сравнима даже с бывшими республиками СССР: государства Балтии, Молдова, Азербайджан имеют плотность дорог в 10 раз превышающую средний показатель по России (31 км на 1 тыс. км² территории).

Все автомобильные дороги нашей страны делятся на **5 категорий качества**. 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 той или иной категории.

Магистральные автодороги чаще всего имеют 1-ую и 2-ую категории качества. Дороги 3 и 4-ой категории – это чаще всего местные дороги, а дорогами 5-ой категории являются грунтовые дороги, или сельские дороги.

3. Проблемы и перспективы развития автомобильного транспорта России, названные в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.

1. Анализ современного состояния автомобильного транспорта Российской Федерации

Протяженность автодорог с твердым покрытием России по состоянию на начало 2007 года составило 755 тыс.км автомобильных дорог с твердым покрытием, в том числе 597 тыс.км – общего пользования

Объем перевозок грузов на автомобильном транспорте составил:
в 2000 г. 5878,
в 2007 г. - 6861,4 млн тонн

из них Транспортном общего пользования 550,0 и 642,8 млн т

Объем перевозок пассажиров:

- автомобильным транспортом составил в 2000 г. - 23001,0, 2007 г.- 14477,3 млн чел
- наземным городским электрическим транспортом в 2000 г. - 16180,0, в 2007 г. - 5632,2
- метрополитеном в 2000 г. - 4186,0, в 2007 г. - 3528,4 млн чел

На автомобильный транспорт приходится 47,3% выполненного объема коммерческих перевозок грузов, причем удельный вес перевозок железнодорожным транспортом в последние годы

сокращается, а автомобильным транспортом растет, что свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта на определенных сегментах рынка транспортных услуг.

Доля автомобильного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок составляет:

автобусного транспорта - 57,8% ,
автомобильного транспорта - 29,8%

За период 2000-2007 гг. произошло резкое снижение объема перевозок пассажиров.

Постоянный рост числа легковых автомобилей в личном пользовании граждан оказывает влияние на снижение объема работы, выполненной городским пассажирским транспортом. В 2007 году численность парка легковых автомобилей составило 29,4 млн. единиц.

С начала осуществления программы экономических реформ негосударственный сектор занял доминирующее положение в автомобильном транспорте.

Предприятиями негосударственных форм собственности в настоящее время выполняется на автомобильном транспорте 94,9% перевозок грузов и 18,5% перевозок пассажиров,

Транспортные предприятия постепенно адаптируются к новым хозяйственным условиям. Однако многие вопросы работы и развития транспорта в условиях формирования рыночных отношений пока не получили удовлетворительного решения.

Так, до настоящего времени не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России. Нормативным требованиям соответствует лишь 37% федеральных и 41% региональных и межмуниципальных дорог.

Сохраняется низкий уровень развития дорожной сети аграрных территорий, а также в регионах Крайнего Севера, Якутии, Магаданской области, Чукотском автономном округе и др.

Из-за отсутствия дорог с твердым покрытием более 10% населения в весенний и осенний периоды остаются отрезанными от транспортных коммуникаций.

До настоящего времени 39 тыс. населенных пунктов с общей численностью населения до 15 млн. жителей (в том числе 7,5% от общего числа районных центров и 6,7% центральных усадеб сельскохозяйственных организаций) не имеют связи с транспортной сетью страны по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Не завершено формирование опорной сети дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется 13,5 тыс.км, особенно на подходах к крупнейшим городам, что составляет почти 29% сети.

Местная дорожная сеть развита недостаточно, поэтому значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам. Ускорение автомобилизации страны пока не привело к соответствующему росту объемов строительства и реконструкции на дорожной сети, а ремонт автомобильных дорог в последние годы даже сократился.

При увеличении протяженности автомобильных дорог общего пользования за последние 10 лет на 15%, автомобильный парк вырос почти на 75%.

Почти во всех отраслях транспортного комплекса сохраняются тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования.

Износ основных производственных фондов по к концу 2006 г. составил на автомобильном (без дорожного хозяйства) – 49,6%, на воздушном – 50,3%.

Состояние многих технических средств транспорта подошло к критическому уровню.

Значительная часть их эксплуатируется за пределами нормативного срока службы, другая, также значительная, часть приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшаются показатели безопасности и экономической эффективности работы транспорта.

Одной из наиболее значимых является проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России. Она включает в себя три наиболее важных составляющих.

Первая – это диспропорции в темпах и масштабах развития между видами транспорта.

Вторая – это недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры.

Наиболее остро это проявляется в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки.

И третья по порядку, но не по значимости, составляющая – это территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

Из-за нехватки и неудовлетворительного состояния подвижного состава закрыты многие городские и междугородные автобусные маршруты, снизилась частота движения автобусов. Вследствие убыточности закрыты многие воздушные линии, что вызывает неполное удовлетворение спроса населения на перевозки.

2. Проблемы автомобильного транспорта

Основные проблемы развития автодорожной сети России:

- недостаточная протяженность и плотность дорожной сети России;
- несоответствие темпов роста сети автомобильных дорог темпам автомобилизации;
- значительная доля автомобильных дорог федерального значения, на которых имеется превышение нормативного уровня загрузки дорожной сети;
- особенности конфигурации сети федеральных автомобильных дорог заключаются в недостаточном развитии соединительных и хордовых дорог;
- низкий уровень параметров автомобильных дорог федерального значения, из-за недостаточного количества полос движения, и неполного их соответствия требованиям, предъявляемым к дорогам I категории;
- низкие прочностные характеристики проезжей части автомобильных дорог федерального значения и мостовых сооружений на них, недостаточные для обеспечения проезда современных автотранспортных средств;
- наличие искусственных сооружений, не соответствующих нормативному техническому состоянию и имеющих недостаточную пропускную способность;
- необходимость вывода транзитных потоков из крупных городов и других населенных пунктов;
- низкий уровень обеспеченности автомобильными дорогами Сибири, Дальнего Востока, северных регионов страны;
- несоответствие автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию;
- низкое качество автомобильных дорог местного значения;
- отсутствие круглогодичной связи населенных пунктов с дорожной сетью общего пользования;
- высокий уровень аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования.

Проблемами развития автомобильного транспорта в нашей стране являются:

- несовершенство законодательной и нормативной базы в области автомобильного транспорта, обеспечивающей государственное регулирование в отрасли, в частности в области допуска на рынок транспортных услуг и транспортного надзора;
- высокий износ парков автомобилей и автобусов, несовершенство структуры парка грузовых автомобилей по типу кузова, грузоподъемности и виду потребляемого топлива;
- низкая доля коммерческих перевозчиков (автомобильного транспорта общего пользования) в общем объеме перевозок автомобильным транспортом (около 29%, что в 2 раза ниже показателей развитых стран), а также неразвитость перевозок с применением высокоэффективных технологий (в контейнерах и транспортных пакетах, централизованного оперативного управления, системы загрузки автомобилей на междугородных маршрутах и др.);
- наличие негативных тенденций в развитии легкового таксомоторного транспорта, перевозок пассажиров в городском и пригородном автобусном сообщении, обеспечении транспортных потребностей населения в сельской местности;
- недостаточная конкурентоспособность российских перевозчиков на международном транспортном рынке;
- низкий уровень развития мультимодальных и интермодальных перевозок грузов, терминальных систем перевозок с использованием новых информационных и навигационных технологий;
- сохраняющийся высокий уровень негативного влияния автомобильного транспорта на окружающую среду и безопасность дорожного движения.

3. Задачи автомобильного транспорта России

Задачами развития сети автомобильных дорог являются:

- создание системы автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров;
- строительство и реконструкция существующих автомобильных дорог для увеличения их пропускной способности;
- развитие автомобильных дорог *федерального значения* на подходах к международным автомобильным пунктам пропуска на

государственной границе Российской Федерации, морским и речным портам, аэропортам, крупным транспортным узлам;

- устранение разрывов и «узких мест» на сети автомобильных дорог федерального значения;

- формирование новых маршрутов за счет включения в сеть дорог федерального значения ряда автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения;

- создание дорожной сети для обеспечения развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке;

- развитие дорожной сети в крупных транспортных узлах.

В период 2010 – 2015 гг. предусматривается:

- строительство и реконструкция около 8 тысяч км автомобильных дорог, в том числе строительство и реконструкцию 1,9 тыс. километров платных автомагистралей и скоростных дорог;

- проведение инженерных изысканий для обоснования поэтапного создания ряда новых международных и межрегиональных автодорожных маршрутов.

- строительство и реконструкция 10 тысяч км. региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета;

- обеспечение подъездами с твердым покрытием 2,3 тысячи сельских населенных пунктов (все поселения, имеющие численность населения более 125 человек);

- решение транспортных проблем Московского региона;

- строительство новых автомагистралей и скоростных автодорог на основе механизмов **государственно-частного партнерства**;

- преобразование радиально-кольцевой структуры автодорожной сети Московской области в сетевую структуру с созданием хордовых автодорог;

- решение проблем Санкт-Петербургского транспортного узла;

- строительство скоростной платной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург;

- реконструкция существующих автомобильных дорог федерального значения в составе международных транспортных коридоров.

В перспективе на 2016-2030 гг. дорогами федерального значения станут:

- 1) новые направления автомобильных дорог, обеспечивающие не только межрегиональные связи, но и позволяющие интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных областей в единую транспортную систему России;
- 2) автомобильные дороги, соединяющих между собой административные центры субъектов Российской Федерации по кратчайшему расстоянию;
- 3) региональные автомобильные дороги, входящие в состав международных транспортных коридоров;
- 4) автомобильные дороги, обеспечивающие автотранспортные связи субъектов, расположенных на северо-востоке страны, с дорожной сетью России;
- 5) автомобильные дороги, обеспечивающие подъезд от федеральной сети России к морским портам;
- 6) автомобильные дороги, обеспечивающие разгрузку крупных транспортных узлов.

Предусматривается модернизация существующих и строительство новых дорог в зоне Севера и районах нового освоения.

Планируется комплексная модернизация и развитие дорожной сети в крупнейших транспортных узлах России: Нижнем Новгороде, Казани, Екатеринбурге, Перми, Ростове, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке и др.

За период 2016–2030 годы предусматривается построить и реконструировать более 7 тыс. км автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог.

Реализация мероприятий по развитию дорожного хозяйства на период 2010 – 2030 гг. позволит достичь следующих результатов:

- 1) плотность дорожной сети общего пользования увеличится:
с 42,6 км/ 1000 км² в 2007 г. до 79 км/ 1000 км² в 2030 г.;

2) удельный вес дорог федерального значения, *соответствующих нормативным требованиям*, повысится с 37,5% в 2007 г. до 80% в 2030 г.;

3) удельный вес федеральных дорог с превышением нормативной загрузки снизится до 3% к 2030 г.;

4) доля протяженности автомобильных дорог общего пользования высших категорий (I и II) в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения увеличится до 80% к 2030 г.;

6) около 20 тыс. перспективных сельских населенных пунктов будут обеспечены постоянной круглогодичной связью с сетью автодорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием к 2030 г.;

7) конфигурация сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения должна быть преобразована из радиальной в сетевую.

На автомобильном транспорте названы следующие задачи:

Развитие инфраструктуры для пассажирских перевозок, включая создание высокоскоростных сообщений.

С целью снижения времени транспортного сообщения, в 10 городах России будет осуществлена разработка и реализация пилотных проектов по разделению транспортных потоков и автобусного транспорта в пространстве за счет выделения специальных полос и улиц для движения маршрутного пассажирского транспорта, а также по разделению этих потоков во времени за счет использования методов регулирования движения, обеспечивающих предоставление приоритета для движения транспорта общего пользования.

До 2030 года планируется разработка совершенно новых для России проектов строительства *маршрутных автобусных трасс*.

Реализация основных проектов строительства новых пересадочных узлов автомобильного транспорта, интегрированных в транспортные коммуникации других видов транспорта (железнодорожного, воздушного, водного), получит развитие к 2020 г. К этому периоду предполагается строительство до 60 новых автовокзалов и до 900 автостанций, расширение сети специализированных сервисных центров.

COLLECTION BY GAGARINALG.RU