

АНАЛИЗ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Федоров И.А.

Научный руководитель – кандидат технических наук, Камольцева А.В.

Сибирский федеральный университет

Первое автотранспортное предприятие в России возникло в 1901 году и состояло из пяти автомобилей. Но в связи с возрастающей потребностью в грузоперевозках к 20-м годам XX века в стране насчитывалось более семнадцати тысяч грузовиков; к началу Великой Отечественной войны — уже около двухсот тысяч. Тем не менее, автомобили выполняли в основном функцию подвоза и вывоза грузов с ж/д станций, а основной грузооборот приходился на железнодорожный транспорт.



Рисунок 1. Колонна грузовиков, 1918 год

Новый этап в развитии автотранспортных предприятий начался в шестидесятых-семидесятых годах, в связи с возникновением новых предприятий и бурного строительства. На автомобильный транспорт приходилось около 80% всех грузовых и около 40% пассажирских перевозок. В 1963 году в СССР создано Главное управление международных автомобильных сообщений «Совтрансавто» Минавтотранса РСФСР.

В зависимости от подчинённости автотранспортные предприятия в СССР подразделялись на общего пользования и ведомственные. АТП общего пользования находились в ведении министерств автомобильного транспорта союзных республик и осуществляли перевозки для предприятий всех отраслей, а также централизованные и междугородные перевозки. В каждой АССР, крае и области существовали автотранспортные управления или тресты, руководящие работой АТП. Автомобильный транспорт ведомственного подчинения принадлежал министерствам, ведомствам, а также колхозам и совхозам и выполнял все виды технологических и хозяйственных перевозок грузов по обслуживанию конкретных предприятий истроек.

С распадом СССР объём автомобильных перевозок в России существенно снизился, однако в последние годы отрасль начала возрождаться: её рост в период с 2000 года по 2009 год составляет около 3% в год, объём международных автомобильных грузоперевозок вырос почти в 12 раз.



Рисунок 2. Двухэтажный автобус начала XX века в Харькове

В настоящее время, подавляющее большинство грузовых АТП находится в частной собственности, а значительную часть автопарка составляет малотоннажный грузовой транспорт, доля перевозок которым составляет около 25% всего автомобильного грузооборота. В пассажирских перевозках основная часть принадлежит государству.

В чем особенность и преимущества автомобильного транспорта?

Она связана с мобильностью и гибкостью доставки грузов и пассажиров от двери до двери, точно в срок и соблюдением при необходимости расписания.

Кстати более 85% легковых и грузовых автомобилей и автобусов принадлежат гражданам на условиях личной собственности, а рост объемов перевозок на автомобильном транспорте обеспечивается как экстенсивным путем, то есть количественным увеличением автопарка страны, так и интенсивным путем, а это качественное улучшение вновь выпускаемых транспортных средств и совершенствованием структуры парка, а также улучшением показателей использования эксплуатируемых автомобилей. При этом состояние производственно-технических баз в большинстве случаев не соответствуют нормативному уровню, а динамика ее развития отстает от темпов увеличения автомобильного парка, так как базы имеют большую степень износа, то есть являются физически устаревшей, а в последние годы положение усугубляется, потому что происходит массовый выпуск и замена автомобилей, автобусов и автопоездов на более крупнотоннажные, при том, что многие здания автотранспортных предприятий и виды технологического оборудования, не имея заметного физического износа, оказались уже устаревшими морально. А ведь известно, что капиталовложение в базу автотранспортного предприятия по нормативам должны быть равными или даже большими, чем стоимость самого подвижного состава.



Рисунок 3. Совместное белорусско-шведское предприятие по ремонту автобусов и грузовых автомобилей.

Стремление к улучшению экономических показателей автомобильного транспорта, с одной стороны, и развитие теории и передового опыта эксплуатации автомобилей, с другой, показывают, что в условиях огромного сосредоточения автотранспортных средств в городах и регионах требуется создание более прогрессивных структурно-организационных подразделений, то есть качественно новых предприятий, начиная с крупных объединений, отдельных участков и т.п.

В итоге при всем этом в автомобилестроение продолжается усложнение и электронизация конструкции, меняется ее разнотипность и разномарочность, постепенно развивается и разукрупняется предпринимательство, увеличивается сектор частных автомобилей, что приводит к поляризации парков и сосредоточению значительного количества автомобилей на малых по размеру предприятиях, которые не располагают достаточной производственно-технической базой, персоналом, технологиями, организационными структурами, которые способны обеспечить в конкурентной среде требуемые уровни работоспособности своих парков.