

состава на сопротивление движению, нелинейной аппроксимации тяговых характеристик маневровых локомотивов и учета их износа, метеорологических условий и других факторов.

УДК 656.11

ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

С. В. САПОЖНИКОВ

Кубанский государственный технологический университет

1 *Усиление неравномерности в использовании мощностей инфраструктурных объектов.* Рост показателей транспортного сектора привел к возникновению ряда проблем (дисбалансов) в развитии транспортной инфраструктуры и основных фондов в целом, которые, как показывает опыт зарубежных стран, будут усугубляться по мере экономического роста. Эти дисбалансы являются причиной неудобств и противоречат концепции устойчивого развития. Значительная часть инфраструктурных объектов работает с превышением номинальной загрузки. Вместе с тем существуют объекты, оптимальная загрузка которых не может быть достигнута в среднесрочной перспективе. Так, оснащенность российских торговых портов не соответствует сложившимся и перспективным объемам внешнеторговых и транзитных грузопотоков, в результате чего около 25 % российских внешнеторговых грузов отправляются через иностранные порты.

2 *Несоответствие темпов развития автомобильных дорог темпам автомобилизации страны.* Отставание в развитии автомобильных дорог всегда было традиционной проблемой для России. С началом рыночных реформ, зарождением основ рыночной экономики эта проблема еще больше усугубилась. Слаборазвитая дорожная сеть страны стала оказывать негативное влияние на экономику, сдерживая развитие регионов, богатых природными ресурсами, и резко усугубила социальные проблемы населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих постоянной связи с внешним миром по дорогам с твердым покрытием. Бурный рост автомобилизации добавил еще одну немаловажную проблему – пробки и заторы на автодорогах, особенно в крупных городах. То есть существующая сеть автодорог по своим параметрам не соответствует реалиям сегодняшнего дня. Это ограничивает мобильность населения и сдерживает социально-экономическое развитие целых регионов.

Опыт зарубежных стран показывает, что темпы роста доли автомобильного транспорта примерно соответствуют темпам роста ВВП, поэтому экономический рост в России будет неизбежно сопровождаться ростом автомобилизации. Последствия роста интенсивности движения для существующей сети дорог предсказать нетрудно – сплошные транспортные «пробки» на подъездах к промышленным центрам, разрушение покрытий дорог, ухудшение экологической обстановки в зоне прохождения дорог, рост транспортных затрат и стоимости продукции. Таким образом, состояние дорожного хозяйства предопределяет уровень развития производственной и социальной сфер государства и обеспечивает надежную работу подавляющего большинства отраслей хозяйственного комплекса.

3 *Старение основных фондов транспортного комплекса и их неэффективное использование.* Основные фонды всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами, их износ достиг в настоящее время 60–70 % и продолжает нарастать. При этом финансово-экономические механизмы, в том числе обеспечивающие воспроизводство основных фондов и инновации, недостаточно эффективны. В результате нарушения воспроизводственных процессов в течение последних 10–15 лет на транспорте наблюдается устойчивая тенденция физического старения инфраструктуры транспорта и парка транспортных средств. Все большая доля их эксплуатируется за пределами установленного срока службы. Это влечет за собой снижение уровня безопасности транспортного процесса, рост транспортных издержек и может стать причиной возникновения определенного дефицита провозных и пропускных возможностей в отдельных элементах транспортной системы.

4 *Значительные региональные несоответствия в развитии транспортной сети.* В настоящее время следует обратить внимание на региональный аспект развития транспортной сети: множество узких мест в развитых центральных районах и крупных городах (около 25 % от общей протяженности дорог) работают в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки и наличие периферийных областей, почти 10 % населения страны вообще не имеют круглогодичного доступа к опорной сети автомобильных дорог (в Сибири и на Дальнем Востоке большую часть года нет альтернативы самому дорожному виду транспорта – авиации). Разное развитие субъектов РФ достигает недопустимого уровня. Между тем имеется тесное взаимодействие между развитием транспортной системы и распределением экономической активности, то есть надежная транспорт-

ная система является тем инструментом, который способен внести существенный вклад в исправление экономического и социального неравенства в развитии регионов.

5 Недостаточен технологический уровень транспортных средств. Техничко-экономические характеристики большинства эксплуатируемых транспортных средств, в том числе и новых, поставляемых транспортным машиностроением, существенно ниже мирового уровня. В транспортной инфраструктуре наиболее существенно отставание в применении современных транспортных технологий, а также в информатизации транспорта.

Следствием этого на внутреннем рынке недостаточное качество предоставляемых услуг, высокий уровень издержек, сохранение недопустимо высоких показателей аварийности и негативного экологического воздействия транспорта.

Постоянное ужесточения технических требований к транспортным средствам на международных транспортных рынках является следствием снижения конкурентоспособности отечественных перевозчиков. Анализ современных тенденций и проблем развития транспортной инфраструктуры и основных фондов указывает на то, что они приняты системный характер и требуют комплексного подхода к их решению. Прогнозируемое возрастание спроса на перевозки всех видов транспорта, с одной стороны, и негативные явления в транспортной системе, с другой, создают угрозу общеэкономическому росту, ослабления позиций России на мировом рынке транспортных услуг.