

УДК 656.1:625.71.8

*Л. П. Богданович*

Белорусский государственный университет транспорта

## **АВТОТРАНСПОРТ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ – ВЗАИМОСВЯЗАННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

Рассмотрены элементы транспортной системы. Показана роль автомобильных дорог и автотранспорта в народном хозяйстве страны, а также их взаимное влияние друг на друга.

Транспортная система, как и любая другая, состоит из множества взаимосвязанных элементов. Она включает различные виды транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный и др.), коммуникации (автодороги, железнодорожные магистрали, водные пути, трубопроводные трассы и др.), инженерные обеспечивающие сооружения, научно-исследовательские и опытно-конструкторские организации, проектные, строительные, производственные, обслуживающие и ремонтные предприятия, управленческие и регулирующие учреждения. Все они имеют свою специфику, но деятельность каждого направлена на создание надежно функционирующей системы, удовлетворяющей потребности экономики и населения в перевозках, и повышение ее конкурентоспособности на мировом рынке транспортных услуг.

Среди наиболее важных элементов транспортной системы – автомобильные дороги и автотранспорт. Дороги оказывают влияние на экономическое, социальное и культурное развитие любого государства. Они обеспечивают связь между населенными пунктами, способствуют созданию новых рабочих мест, стимулируют развитие машиностроения, промышленности строительных материалов, жилищного комплекса, сферы услуг, сельского хозяйства. Немаловажное значение для народного хозяйства имеет и автомобильный транспорт, который представляет собой не только связующее звено между производителями и потребителями товаров и услуг, но и важный источник доходов государственного бюджета. В то же время дороги и транспорт – это два взаимосвязанных элемента транспортной системы и от функционирования одного из них зависит развитие другого. Так, увеличение количества автотранспортных средств влияет на интенсивность эксплуатации дорог, требует постоянного ремонта и усовершенствования имеющихся, а также

строительства новых современных магистралей.

Рост количества транспортных средств обусловлен рядом факторов.

Во-первых, перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом общего пользования занимают значительный удельный вес в общем объеме перевозок всеми видами транспорта. Это подтверждают и данные таблицы 1.

Таблица 1 – Перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом общего пользования

Годы	Перевозки грузов			Перевозки пассажиров		
	всеми видами транспорта	автомобильным транспортом		всеми видами транспорта	автомобильным транспортом (автобусы, троллейбусы, таксомоторы)	
		млн т	уд. вес, %		млн чел	уд. вес, %
1995	397,1	350,0	88,14	2207,2	1829,6	82,89
1996	306,9	262,6	85,56	1843,4	1496,1	81,16
1997	314,2	263,6	83,89	2167,8	1749,2	80,70
1998	328,7	276,4	84,09	2526,2	2036,3	80,60
1999	300,0	248,4	82,80	2793,8	2236,8	80,17
2000	262,9	212,9	80,98	2825,3	2264,7	80,16
2001	259,5	208,4	80,31	2870,5	2311,4	80,52

Приведенные данные свидетельствуют об уменьшении доли автотранспортных перевозок на протяжении всего рассматриваемого периода. Тем не менее, она продолжает оставаться значительной по сравнению с перевозками другими видами транспорта и составляет по состоянию на 2001 год – 80,31 % по грузовым и 80,52 % по пассажирским перевозкам.

Во-вторых, наблюдается увеличение объема транзитных перевозок по территории Беларуси. Республика находится в выгодном геополитическом положении, через нее проходят два международных коридора: № 2 Восток – Запад и № 9 Север – Юг. Данное обстоятельство является предпосылкой для развития транзитного бизнеса. В 2001 году число зарубежных автомобилей, проследовавших транзитом через республику, увеличилось по сравнению с 2000 годом на 38731 единицу (с 215 846 до 254577 единиц) или на 18 %.

В-третьих, увеличение автотранспорта происходит за счет повышения уровня автомобилизации населения. По состоянию на 1 января 2000 года на 1000 жителей республики приходилось 174 транспортных средства [1, с.7] и эта цифра продолжает увеличиваться, так как ежегодный прирост транспортных средств в стране составляет 10–12 %.

Таким образом, с одной стороны, за счет увеличения количества транспортных средств наблюдается рост нагрузок на дорожные покрытия, из-за чего они выходят из строя значительно чаще принятых межремонтных сроков. Особенно большой ущерб дорогам наносится в результате проезда тяжеловесного и крупногабаритного транспорта. Перевозчики грузов заинтересованы в доставке большего количества грузов одним транспортным сред-

ством и не учитывают, как это скажется на состоянии дорог. Каждый проход любого транспортного средства, и особенно тяжеловесного, изнашивает покрытие и дорожную одежду тем больше, чем больше осевые нагрузки автомобиля. В связи с этим за проезд тяжеловесного и крупногабаритного транспорта взимается плата, которая предназначена для компенсации затрат на ремонт дорог.

С другой стороны, возникает необходимость в создании разветвленной сети автомобильных дорог, обеспечивающей транспортную доступность всех населенных пунктов и дающей возможность населению пользоваться имеющимися социальными благами.

Что касается влияния автомобильных дорог на автотранспорт, то оно заключается, прежде всего, в неудовлетворительном их состоянии, вызванном нехваткой финансовых средств. Это обстоятельство приводит, во-первых, к увеличению стоимости перевозок на 25–30 %, снижению производительности грузовых автомобилей на такую же величину, пассажирских – на 35–40 %. Во-вторых, от качества автомобильных дорог зависит экологическая обстановка. Известно, что улучшение такого показателя, как ровность дорожного покрытия, способно сократить количество вредных выбросов в атмосферу для грузовых автомобилей на 13 %, легковых на 9 % [2, с.4]. Еще более ощутимый эффект дает увеличение пропускной способности автодорог, ликвидация заторов и участков с большими продольными уклонами.

Несмотря на увеличение транзитных перевозок через республику, развитие этой сферы сдерживается рядом причин, одной из которых также является состояние автодорог, неудовлетворительное развитие придорожного сервиса, высокие транзитные сборы. В связи с этим снижается привлекательность передвижения по территории страны, и транзитный транспорт идет в обход Беларуси – через Украину и Прибалтику. В результате теряется один из важнейших источников доходных поступлений. Поэтому, чтобы повысить конкурентоспособность республики на мировом рынке транспортных услуг необходимо способствовать развитию дорожного хозяйства за счет увеличения финансирования путем привлечения дополнительных инвестиций в эту отрасль и рационального использования средств дорожных фондов.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Безопасность дорожного движения – социально-экономическая проблема // Компас экспедитора и перевозчика. – 2002. – № 1. – С. 15–16.
2. Не навреди // Автомобильные дороги. – 2000. – № 3. – С. 4–6.
3. Транспорт Республики Беларусь: Статистический сборник. – Мн., 2002. – 430 с.

Получено 14.03.2003