

УДК 656.02

## АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

© Е.Е. Инякина, В.Э. Миглинский

*Ключевые слова:* транспортная система региона; автомобильный транспорт; грузовые и пассажирские перевозки; грузооборот; пассажирооборот; уровень автомобилизации; структура автопарка; автотранспортные предприятия; автодорожная сеть региона; дорожная политика.

В статье рассмотрен ряд проблем, касающихся особенностей развития автомобильного транспорта Тамбовской области в рыночных условиях хозяйствования.

Автомобильный транспорт в транспортной системе региона является одним из важнейших элементов, успешное функционирование и устойчивое развитие которого оказывает огромное влияние на стабилизацию и рост экономики, повышение уровня и условий жизни населения, эффективное использование трудовых, природных, производственных и инвестиционных ресурсов региона. Уровень развития автотранспорта отражает степень зрелости социально-экономического потенциала региона. Его функционирование необходимо для поддержания региональной социально-экономической конкурентоспособности региона.

Социально-экономические реформы 1990-х гг. обусловили радикальные структурные изменения автотранспорта как отрасли. Вместе с тем изменение системы хозяйственных связей, развитие внутренних и международных товарных рынков поставило перед ним новые задачи и открыло большие перспективы. Процессы либерализации экономики объективно способствовали раскрытию того огромного потенциала, который заключает в себе автомобильный транспорт, и который в условиях централизованной плановой экономики использовался лишь в небольшой степени. В рыночных условиях автомобильный транспорт превращается в одну из наиболее динамично развивающихся отраслей транспортного комплекса отдельных регионов и национальной экономики в целом.

Высокая маневренность автотранспортных средств позволяет осуществить перевозку грузов и пассажиров «от двери к двери» без промежуточных погрузочно-разгрузочных операций и пересадки пассажиров. У автотранспорта есть и большой недостаток – себестоимость и удельная энергоёмкость грузовых перевозок выше по сравнению с железнодорожным транспортом.

В целом ряде секторов автомобильному транспорту нет альтернативы. Это обеспечение розничной торговли, перевозки дорогостоящих и срочных грузов на малые и средние расстояния, транспортное обеспечение производственной логистики, малого бизнеса. Это именно те секторы, на развитие которых ориентирована экономическая политика России. Эффективность развития автотранспорта во многом определяет эффективность и темпы развития экономики региона, а сдер-

живание развития автомобильного транспорта равнозначно торможению экономического развития и структурных преобразований. Транспортные проблемы приводят к созданию изолированных рынков, сокращают возможности для расширения географии реализации товаров и прихода новых участников, способствуют повышению цен.

Автомобильный транспорт является главным связующим звеном хозяйства Тамбовской области, наиболее мобильным и универсальным средством коммуникации. Этот вид транспорта занимает одну из ведущих позиций в экономике региона, на него приходится 25 % пассажирооборота. Роль в грузообороте невелика из-за коротких расстояний перевозок – 4 % [1].

*Грузовые автоперевозки* – это один из наиболее «рыночных» секторов экономики. Грузопотоки, генерируемые развивающимися рынками товаров и услуг, в первую очередь осваиваются наиболее отзывчивым быстрым и гибким видом транспорта: автомобильным.

Кризис экономики страны в 1990-е гг., мировой экономический кризис в настоящее время обусловили негативную тенденцию в динамике работы автомобильного транспорта региона. Вследствие спада промышленного и сельскохозяйственного производства, роста тарифов объёмы перевозок грузов и, соответственно, грузооборот автотранспорта по области резко сократились. В регионе перевозки грузов этим видом транспорта сократились с 85 млн т в 1990 г. до 16 млн т в настоящее время (19 % от уровня 1990 г.), *грузооборот* соответственно уменьшился с 2,5 до 0,8 млрд т-км (33 % от уровня 1990 г.). Стабилизация, рост перевозок и грузооборота наблюдается с 2000 г. [1].

Аналогичная тенденция сложилась в *пассажиро-перевозках и пассажирообороте*. Объём пассажиро-перевозок составляет в настоящее время 101 млн человек (39 % от уровня 1990 г.), пассажирооборот – 1096 млн пасс-км (45 % от уровня 1990 г.). Лишь в последние 5 лет наблюдается некоторая стабилизация в пассажиро-перевозках и пассажирообороте.

Одним из наиболее эффективных направлений развития автомобильного транспорта является совершенствование и обновление *автопарка*. Общая численность и структура автопарка Тамбовской области

сформировалась под влиянием специализации сельского хозяйства, промышленности и строительства, концентрации производства на территории муниципальных районов и удельного веса отдельных отраслей в структуре хозяйства региона. В условиях рыночной экономики в Тамбовской области, как и в целом по стране, автопарк вырос. Численность парка увеличилась в 2,5 раза по сравнению с уровнем 1990 г. и составила 270 тыс. в 2008 г. Однако следует отметить старение автопарка, замедление темпов обновления основных фондов автомобильного транспорта, рост износа материально-технической базы автотранспортных предприятий. Около 60 % машин, находящихся в эксплуатации, в настоящее время старше 13 лет, тогда как в 1995 г. таких машин было 7 %.

В настоящее время в структуре автопарка преобладают легковые автомобили – 82 %, грузовые составляют 16 %, автобусы – 1,7 %.

Анализ статданных показывает, что одной из самых транспортноёмких отраслей экономики является агропромышленный комплекс Тамбовской области, в котором сконцентрировано в общей сложности свыше 50 % автотранспорта, занятого в различных отраслях хозяйства. Наибольший удельный вес приходится на автопарк сельскохозяйственных и пищевых предприятий области.

Автомобиль превращается в основное средство передвижения населения. Массовая автомобилизация уже оказывает заметное влияние на развитие территории и населенных пунктов региона, на процессы торговли и потребления, на становление предпринимательства. Автомобиль стал неотъемлемой частью жизни. **Уровень автомобилизации** населения в Тамбовской области вырос до 214 машин на 1000 жителей.

В условиях рыночной экономики изменилась **структура автотранспортных предприятий по формам собственности**. До 1990-х гг. автотранспортные предприятия были в государственной собственности, в настоящее время большая часть их принадлежит частникам. Если ранее в собственности физических лиц находились только легковые автомобили, то в рыночных условиях хозяйствования для предпринимательской деятельности они стали приобретать грузовые автомобили и автобусы.

Деятельность автоперевозчиков в настоящее время проходит в условиях высокой конкуренции. В 2009 г. в области зарегистрировано 72 автотранспортных предприятия и 894 предпринимателя – владельцев грузовых автомобилей, занимающихся коммерческой перевозкой грузов. Ими перевезено 1343 тыс. т грузов и выполнено 165 млн т-км, что соответственно в 11 и 5 раз больше уровня 2000 г.

Перевозками пассажиров в 2007 г. занимались 69 автотранспортных предприятий (обществ) и 255 индивидуальных предпринимателей. Ими обслуживались 786 автобусных маршрутов. Ежегодный рост количества открываемых автобусных маршрутов и обновление подвижного состава позволило обеспечить к 2008 г. 78 % населенных пунктов и 96 % населения транспортным сообщением.

Основными факторами, сдерживающими развитие автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозки, являются высокие цены на топливо, недостаточный платежеспособный спрос, неудовлетворительное техническое состояние автомобилей, высокий уровень налогов, недостаток финансовых средств.

**Автодорожная сеть** сформировалась под влиянием территориальной организации расселения населения, территориальной организации хозяйства и его отраслевой структуры, а также исторических и природно-климатических особенностей территории. В единой транспортной системе Тамбовской области по протяженности дорог автотранспорт занимает ведущее место, его удельный вес составляет примерно 85 %. Длина автомобильных дорог по сравнению с уровнем 1990 г. сократилась на 198 км и составляет 6623 км [1]. Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 83 % от всех автодорог (на 59 % выше уровня 1990 г.), что важно в хозяйстве для ускорения перевозок грузов. По данному показателю Тамбовская область занимает лидирующее место в ЦЧР, опережает и Московскую область.

По территории области проходит 613 км автодорог федерального значения и 5805 км общего пользования. Из 5805 км дорог областного значения – 2000 км, местного – 3192 км, ведомственного 818. Однако на сегодняшний день только 42 % автодорог общего пользования отвечают современным нормативным требованиям. В Тамбовской области дороги построены в основном по нормативам III–IV категории. Сегодня на таких дорогах, как Москва–Волгоград–Астрахань, Тамбов–Пенза, Тамбов–Шацк, существующая интенсивность движения и осевые нагрузки в несколько раз превышают расчетные технические параметры. В связи с этим необходимы реконструкция и модернизация наиболее загруженных участков.

По основным показателям плотности и обеспеченности автомобильными дорогами общего пользования и дорогами внутрихозяйственного значения Тамбовская область обеспечена лишь в пределах минимально рекомендуемых специалистами нормативов. Так, плотность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет в области 174 км/1000 км<sup>2</sup> при норме 280–290 км. Тем не менее, областной показатель значительно выше среднероссийского в 37 км/1000 км<sup>2</sup> (регион занимает 25 место в РФ), и таких высокоразвитых областей, как Ленинградская и Ростовская, но несколько ниже аналогичного показателя по ЦЧР – 221 км [1].

Все автомобильные дороги взаимосвязаны, представляют единую разветвленную транспортную сеть области и обеспечивают устойчивую автотранспортную связь с соседними регионами и Москвой.

Через территорию области проходят автомобильные дороги федерального значения: М-6 «Каспий» – Москва–Тамбов–Волгоград–Астрахань протяженностью 232 км; Р-208: Тамбов–Пенза (178,6 км); Р-193: Тамбов–Воронеж (106,4 км); Р-119: Орел–Тамбов (87,6 км); подъезд к г. Тамбову протяженностью 7 км.

Основная часть перевозок автомобильным транспортом осуществляется по федеральной дорожной сети.

Растет объем перевозок и по территориальным дорогам: Тамбов–Моршанск–Шацк; Рассказово–Уварово–Мучапский; Тамбов–Котовск; Моршанск–Пичаево и др.

Все муниципальные районы области, города, центральные усадьбы сельскохозяйственных предприятий соединены дорогами с твердым покрытием. Однако жители не всех населенных пунктов имеют транспортную доступность (1130 населенный пункт из 1621).

Дорожная сеть состоит из автодорог, радиально отходящих от райцентров до пользователей тупиковых

дорог. Большинство райцентров имеют только по одному выходу на опорную сеть, при этом связь с областным центром осуществляется с большим перепробегом автотранспорта. При строительстве основной целью было связать дорогами как можно больше населенных пунктов, что привело к большой извилистости, прохождению через населенные пункты и перепробегам.

Тамбовская область, благодаря своему географическому положению и развитой транспортной инфраструктуре, имеет все предпосылки для развития транзитных международных транспортных коридоров «Европа–Азия» и их ответвлений. По территории области проходит участок Международного транспортного коридора № 9, который связывает страны Северной Европы с южными регионами России. Транспортное и торгово-политическое значение его постоянно растет вследствие роста импорта средств производств из Европы и экспорта сырья и полуфабрикатов из РФ.

Социально-экономические проблемы в развитии экономики Тамбовской области в огромной степени зависят от уровня развития автомобильного транспорта. *Существующее состояние дорожной сети* Тамбовской области не обеспечивает экономическое и социальное развитие региона. Недостаточно развитая дорожная сеть является одной из причин экстенсивного развития экономики области и негативных социальных процессов (несвоевременная медицинская помощь, миграция населения, сдерживание развития сферы услуг и др.). Низкий технический уровень дорог вызывает преждевременный износ техники, перерасход горючего, запчастей, что приводит к совокупному увеличению стоимости перевозок более чем на 20 %. Особенно важны автомобильные дороги для сельского хозяйства, что определяется его спецификой. В области не связаны дорогами с твердым покрытием 543 населенных пункта – 32 % от общего числа.

Снижение за годы кризисов в несколько раз объемов строительства, реконструкции, ремонтно-профилактических работ из-за недостаточного финансирования, увеличение интенсивности движения автотранспорта обусловили рост грунтовых дорог и участков дорог, не отвечающих современным требованиям движения. При наличии грунтовых дорог дорожная сеть области не обеспечивает круглогодичную бесперебойную транспортную связь между населенными пунктами.

Серьезным недостатком дорожной сети является недостаточная одежда на большинстве существующих дорог. Большая часть территориальных дорог строилась для пропуска транспортных средств с осевой нагрузкой до 6 т, в то время как современные грузовые автомобили имеют нагрузку 10 т на ось.

Из-за низкого качества дорог основная часть дорожного фонда расходуется на ремонт и поддержание дорог в проезжем состоянии. Вследствие недофинансирования дорожных работ на протяжении ряда лет количество дорог, требующих ремонта, увеличивается из года в год. Для предотвращения разрушения дорог необходимо выполнять ремонт не менее 850 км, что в текущих ценах составляет 2,5 млрд руб.

Строительство, ремонт и содержание автодорог в области обеспечивается производственными базами. В состав этих предприятий входят асфальтобетонные заводы (54 завода), карьеры каменных материалов,

установки по производству битума, разгрузочные базы по приему дорожно-строительных материалов, базы механизации. Однако сегодня оборудование производственных баз на 90 % является морально устаревшим, срок эксплуатации его 15–20 лет, более 30 % физически изношено. Несмотря на недостаточную оснащенность, производственные базы в состоянии выполнить большой объем работ по содержанию, ремонту и строительству автодорог в области, а при модернизации их тем более.

Для достижения максимального эффекта от автомобильной дорожной сети в развитии экономики области, для повышения качества автодорог необходимо широкое внедрение новых технологий и материалов при их строительстве и ремонте.

Огромное влияние автомобильных дорог на социально-экономическое развитие региона свидетельствует о приоритетности развития дорожной сети. Для комплексного решения проблем работы автомобильного транспорта в регионе реализуется *«Программа совершенствования и развития сети автомобильных дорог Тамбовской области»*, охватывающая период с 2004 по 2015 гг. [2]. Основным результатом реализации данной программы должно стать создание качественно новой дорожной сети в результате строительства новых и реконструкции существующих автомобильных дорог.

В соответствии с Программой в регионе увеличивается финансирование дорожных работ. Основными источниками финансирования программных мероприятий являются федеральный бюджет (4650 млн руб.) и территориальный дорожный фонд (4661 млн руб.). Всего за период реализации программных мероприятий предстоит построить и реконструировать 367 км территориальных дорог и привести в нормальное состояние 291 км сельских автодорог. По состоянию на 2010 г. в целом следует отметить улучшение эксплуатационных характеристик сельских дорог и улиц в городах и районных центрах области. Было отремонтировано более 390 км автомобильных дорог.

Региональные проблемы в развитии автотранспорта Тамбовской области требуют неотложного решения следующих задач: 1) улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автодорог за счет приоритетного финансирования работ по их ремонту и содержанию; 2) строительство новых дорог с целью ликвидации грунтовых; 3) соединение между собой всех городов и райцентров области по кратчайшим направлениям.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Транспорт и связь в Тамбовской области: стат. сб. / Росстат. Территориальный орган Фед. службы гос. статистики по Тамбовской области. Тамбов, 2009. 120 с.
2. URL: <http://www.tambov.gov.ru/roads.html>.

Поступила в редакцию 12 ноября 2010 г.

Inyakina E.Ye., Miglinskiy V.E. Motor transport of Tambov region in modern conditions of managing

In article a number of problems, concerning features of development of motor transport of Tambov region in market conditions of managing is considered.

*Key words:* transport system of region; motor transport; cargo and passenger transportations; turnover of goods; passenger turnover; automobilization level; car park structure; motor transportation enterprises; road network of region; road policy.