

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОЙ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ ОБЩЕСТВА

Тимофеева Е. С., Дитятев И. Н.,
научный руководитель доц.кафедры «Экономика и организация предприятий
энергетического и транспортного комплексов» Феоктистов О. Г.
*Институт управления бизнес-процессами и экономики
Сибирского Федерального Университета*

В настоящее время трудно представить себе человеческую жизнь без автомобиля. В развитых странах он стал не только основным транспортным средством, но и частью быта людей. Естественное стремление человека к свободе передвижения, усложнение функций в производственной деятельности и сфере услуг, жизнь в больших городах - все это обуславливает рост числа легковых автомобилей индивидуального пользования.

Уровень автомобилизации уже давно стал одним из основных показателей экономического развития страны, качества жизни населения. При этом в понятие «автомобилизация» включают комплекс технических средств, обеспечивающих движение: автомобиль и дорогу.

По данным ООН на январь 2011 года, в первую пятёрку мира по количеству автомобилей на 1000 жителей вошли (рисунок 1): США (776 автомобилей на 1000 жителей), Люксембург (686 авто), Малайзия (641 авто), Австралия (619 авто на 1000 человек) и Мальта (607 авто).



Рисунок 1 – Первая пятерка стран мира по количеству автомобилей на 1000 человек

По России в целом автомобилизация по оценкам «Автостата» на январь 2012 года составляет 250 автомобилей на 1000 жителей.

Самыми автомобильными городами России стали города Дальневосточного региона и Сибири: Владивосток, Красноярск, Сургут и Тюмень – именно здесь люди меньше всего ходят пешком (по данным «Автостата» на 2010 год).

Так, самым «автомобильным» городом по плотности автомобилей в городе в итоге является Владивосток. Здесь на каждую тысячу жителей приходится по 566 автомобилей, при том, что общая численность населения города составляет 581 тыс. человек. За Владивостоком следует «сибирская автомобильная тройка»: Красноярск (407 автомобилей на 1000 человек), Сургут (398 автомобилей) и Тюмень (384 автомобиля). Здесь даже больше трети населения передвигается на колесах – в этих городах плотность автомобилизации больше, чем в Москве (348 автомобилей на 1000

человек). График количества автомобилей на 1000 человек в городах России показан на рисунке 2.

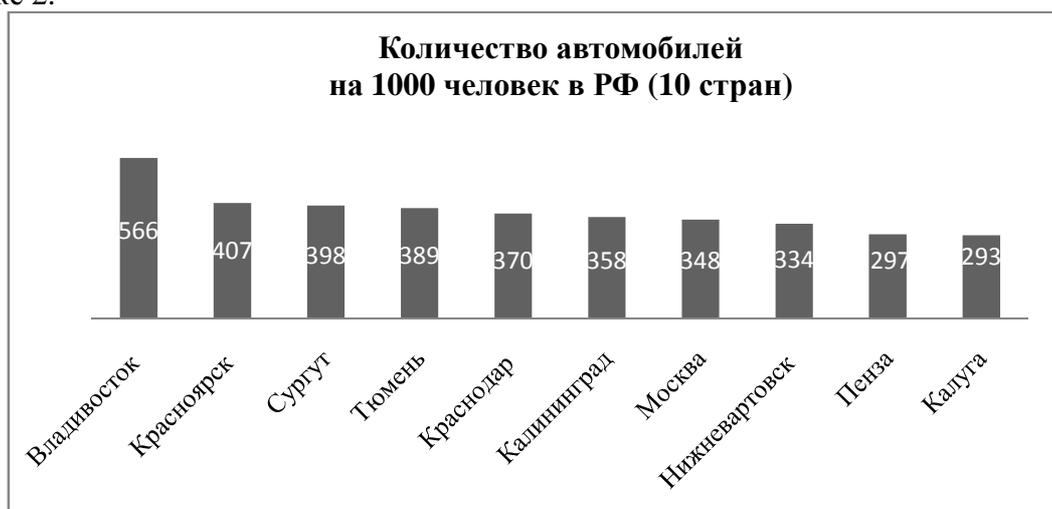


Рисунок 2 – Первые 10 городов России по количеству автомобилей на 1000 человек

Однако достижения научно-технического прогресса приносят людям не только пользу, но и вред. Плата за автомобиль – это наше здоровье, наша жизнь.

Существует множество проблем современной автомобилизации общества. Основная из них - неизбежность вреда от загрязнения окружающей среды выбросами отработавших газов, транспортного шума, иных физических воздействий. Экологический ущерб от эксплуатации автотранспортных средств обусловлен токсичными выбросами, ежегодно автотранспортными средствами выбрасывается в атмосферу более 12 миллионов тонн различных загрязняющих веществ: окиси углерода, окислов азота и серы, углеводородов, сажи и других.

Во многих крупных городах на долю автотранспорта приходится 70 и более процентов от общего количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферу. Являясь крупнейшим потребителем природного топлива, автотранспорт существенно влияет на увеличение концентрации в атмосфере углекислого газа и, тем самым, на процесс глобального потепления климата в мире.

Следующая, немаловажная проблема автомобилизации - вероятность дорожно-транспортных происшествий и несчастных случаев, приносящих ущерб людям. Безопасность дорожного движения – это комплексный вопрос, и его успешное решение во многом зависит от скоординированности действий федеральных и территориальных органов исполнительной власти, подразделений Госавтоинспекций (РТИ), предприятий транспортно-дорожного комплекса, образовательных, медицинских учреждений, общественных образований.

Сегодняшний уровень такого взаимодействия не позволяет кардинально изменить положение с аварийностью в стране. Все большее распространение получает сознательное невыполнение требований основного закона автомобилистов – Правил Дорожного движения. Половина дорожно-транспортных происшествий совершена лицами без водительских прав или не имеющими соответствующей категории. Каждое пятое нарушение – водителями транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения. В России уровень риска гибели в ДТП в 2-3 раза превышает аналогичный показатель экономически развитых стран, как с высоким, так и средним уровнем автомобилизации. Число пострадавших в расчете на 10 тыс. автомобилей в 4-8 раз превышает развитые европейские страны.

Третий недостаток автомобилизации общества – неразвитость улично-дорожной сети, низкая пропускная способность улиц, отсюда возникают транспортные заторы на дорогах, скорости общественного пассажирского транспорта становятся на 15-20% ниже нормативных. В большинстве городов России уровень развития транспортных систем составляет 1,7 - 1,9 км/км², что в 1,5 - 2 раза ниже фактических потребностей. Несоответствие развития транспортных систем масштабам жилищного, торгово-офисного строительства, чрезмерная концентрация новых объектов на территориях ранее сложившихся районов, особенно в центральном районе, увеличение уровня автомобилизации за последние годы привели транспортное движение в городах в состояние, близкое к полному параличу.

Следующая проблема - практическое отсутствие системы обеспечения парковок в городах. Сложное положение с транспортной обстановкой в городах обусловлено отсутствием ответственных за комплексность строительства инвесторов, застройщиков, местного и муниципального руководства. В частности, в городах отсутствует решение актуальной задачи организации системы паркования и хранения автомобилей.

От всех вышеперечисленных проблем приходится страдать всем людям, даже тем, кто никогда не пользуется автомобилем.

Существуют также различные способы решения данных проблем автомобилизации общества.

Автотранспорт приводит к образованию твердых отходов, загрязнению воздуха и почвы, вибрации, электромагнитным излучениям, отчуждению земель под строительство объектов транспортной инфраструктуры и хранению автотранспортных средств, различным ландшафтными изменениям, загрязнению природных сред, связанному с авариями при транспортировке опасных грузов и так далее.

Известно, что ежегодный экологический ущерб от функционирования всех видов транспорта России только по таким видам негативного воздействия, как загрязнение воздуха, шум и влияние на климат, составляет около 170 млрд. рублей. По экспертным оценкам, выбросы вредных веществ автотранспортом к 2020 г. превысят уровень 2005 г. на 65%.

Поэтому нужно стимулировать создание безопасных, экологически чистых и экономичных автомобилей. Для этого надо задействовать все возможности сертификации, стандартизации, других систем установления и контроля требований к автомобилям. Одновременно необходимы экономические механизмы продвижения новых моделей на рынок, создание платежеспособного спроса на них.

Все системы управления движением построены на предположении о высоком уровне дисциплины участников движения. Неадекватность меры наказания и последствий от нарушения Правил движения на сегодняшний день является одной из главных причин отсутствия дисциплины в дорожном движении, без которой управлять движением транспортных потоков практически невозможно.

Организация движения на дорогах города в условиях высокой автомобилизации должна включать разработку ряда правовых актов, нормативно-технических документов, принятия решений и постановлений на уровне Правительства, направленных на развитие улично-дорожной сети, регулирование загрузки дорожно-транспортных сетей города, управление городским движением. В их числе в качестве первоочередных должны быть приняты законодательные акты, обеспечивающие Правительству крупных городов в организации городского движения право: вводить ограничения на автомобильное движение на территориях магистралей города; устанавливать штрафные санкции и их размер за нарушения Правил организации городского движения и другие меры наказания, которые способны сократить дорожно-транспортные происшествия.

Количество автомобилей увеличивается, поэтому необходимо улучшать транспортную обстановку через развитие общественного пассажирского транспорта. В настоящее время с района Взлетки до Студенческого городка на автобусе 63 маршрута можно доехать приблизительно за 1,5 часа (расстояние составляет 11 км, автобус будет двигаться со скоростью 20 км/ч), а можно было проехать это же расстояние за 40 минут без «пробок» и заторов на дорогах со скоростью 37 км/ч.

Для того чтобы улучшить транспортную обстановку необходимо создать условия, при которых пользование общественным пассажирским транспортом было бы выгоднее, чем автомобилем. Для этого необходимо, прежде всего, создать преимущество для движения транспортных средств пассажирского транспорта. Возможно, выделение специальных полос на проезжей части для общественного транспорта; сокращение интервалов движения пассажирских транспортных средств; повышение комфортабельности транспорта и другие способы.

Увеличение плотности улично-дорожной сети возможно за счет разукрупнения межмагистральных территорий и формирования сети жилых улиц в районах новой и реконструируемой застройки, разукрупнения коммунально-складских и производственных зон, строительства внеуличной сети магистралей.

В районах массовой жилой застройки необходимо увеличить за счет разукрупнения кварталов и микрорайонов сеть жилых улиц, улучшающих не только транспортное обслуживание территорий, но и значительно облегчающих проблему парковок автомобилей постоянного городского населения.

Основой такого решения является создание внеуличных скоростных магистралей, выполняющих основную транспортную работу по связи города с пригородной сетью дорог и обеспечению больших объемов перевозок по территории города. Общественный транспорт станет конкурентоспособным по отношению к легковому только тогда, когда его провозная способность и скорость сообщения увеличатся минимум в 2 раза. Это возможно при строительстве метрополитена, что также облегчит дорожно-транспортную ситуацию в городах.

Такая внеуличная сеть способна принять на себя 75–80% городского движения, оставляя на существующей дорожной сети города общественный пассажирский транспорт и местное движение, которые составляют на отдельных улицах 10–25%. При этом практически исключаются заторы движения, повышается скорость сообщения и безопасность движения.

На сегодняшний день в России и других странах мира в целом ряде секторов автомобильному транспорту нет альтернативы. С помощью автотранспорта обеспечивается розничная торговля, перевозки дорогостоящих и срочных грузов на малые и средние расстояния, транспортное обеспечение производственной логистики, малого бизнеса и другие. Это именно те секторы, на развитие которых ориентирована экономическая политика России.

В настоящее время в Москве уже запрещено дневное движение грузового транспорта в пределах Садового и Третьего транспортного колец. Грузовой транспорт, который нужен столице днем, въезжают в центр по спецпропускам. В Красноярск такая система не предусматривается и если не предпринимать мер и не выделять инвестиции и средства на улучшение дорожной инфраструктуры, то город «захлебнется» в автомобилях.

Таким образом, эффективность развития автотранспорта и решение всех проблем связанных с ним во многом определит эффективность и темпы экономических реформ, а сдерживание развития автомобильного транспорта, в определенной степени, равнозначно торможению экономического развития и структурных преобразований стран мира.