

Кинева Дарья Андреевна,

студентка 3 года обучения;

научный руководитель – Махова Анна Владимировна,

канд. эконом. наук, доцент,

доцент кафедры истории, обществознания и педагогических технологий,

ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет»,

филиал в г. Славянск-на-Кубани,

г. Славянск-на-Кубани, Краснодарский край, Россия

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ 2010-2017 ГГ.: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Данная статья содержит анализ основных показателей, раскрывающих в целом состояние автомобильного транспорта в субъектах Южного федерального округа. В изложенном материале акцентируется внимание на исследовании протяженности автомобильных дорог, грузооборота автомобильного транспорта и пассажирооборота автобусного транспорта общего пользования.

Ключевые слова: транспортная отрасль, автомобильный транспорт, протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, грузооборот автомобильного транспорта организаций всех видов экономической деятельности, пассажирооборот автобусного транспорта общего пользования.

Транспорт является важным связующим звеном в экономике Российской Федерации, без которого невозможно нормальное функционирование ни одной отрасли хозяйства, ни одного региона страны [2, с. 3]. В первую очередь, это связано с главной первостепенной функцией, который выполняет транспортный комплекс: он образует основную часть инфраструктуры, что позволяет дать значительный толчок для социально-экономического развития отдельных регионов и государства в целом посредством осуществления грузопассажирских перевозок.

Однако основную роль в формировании транспортной отрасли больше всего отдается автомобильному транспорту.

Автомобильный транспорт, наряду с другими видами транспорта (железнодорожным, водным, воздушным, трубопроводным), составляет основу транспортной системы нашей страны и обеспечивает транспортные потребности населения и экономики за счет комплекса услуг и работ, выполняемых в сфере транспортной деятельности [3, с. 6].

Именно поэтому так важно поддерживать состояние автомобильного транспорта на должном уровне и всячески не допускать его запущения. Но чтобы прийти к выводам и определиться с тем, какие факторы так или иначе влияют на развитие автотранспортного комплекса, необходимо проанализировать нынешнюю динамику трех основных показателей, характеризующих основные данные о протяженности автотранспортных путей, об объемах перевозок грузов и пассажиров на примере субъектов Южного федерального округа.

Исследуя статистику протяженности автомобильных дорог (рис. 1), необходимо отметить интенсивный прирост показателя во всех субъектах, образующих Южный федеральный округ. Так, приращение в процентном соотношении за весь изучаемый период наиболее заметен в Республике Адыгея – 175%, Ростовской области – 89%, и в Краснодарском крае – 65%.

Вместе с тем, следует обратить внимание на стремительный подъем рассматриваемого показателя в 2011-2012 гг.: в Республике Адыгея на 168%, Ростовской области на 45% и Краснодарском крае на 44%. В остальные годы изучаемого периода протяженность автомагистрали возрастало, но незначительно (рис. 1).

Предпосылкой строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Республике Адыгея и Краснодарском крае обусловлено развитием зон отдыха и туризма, в Ростовской области – с увеличением автомобильных перевозок продуктов промышленного и сельскохозяйственного производства, а также строительных материалов (рис. 1).

Что касается именованного ранее Крымского федерального округа, то на представленной диаграмме (рис. 1) можно увидеть постепенный рост протяженности автомагистралей в Республике Крым за рассматриваемые три года на 9%. Положительная динамика данного показателя, прежде всего, связана с возведением проекта «Крымский мост» и со строительством и реконструкцией трассы федерального значения «Таврида».

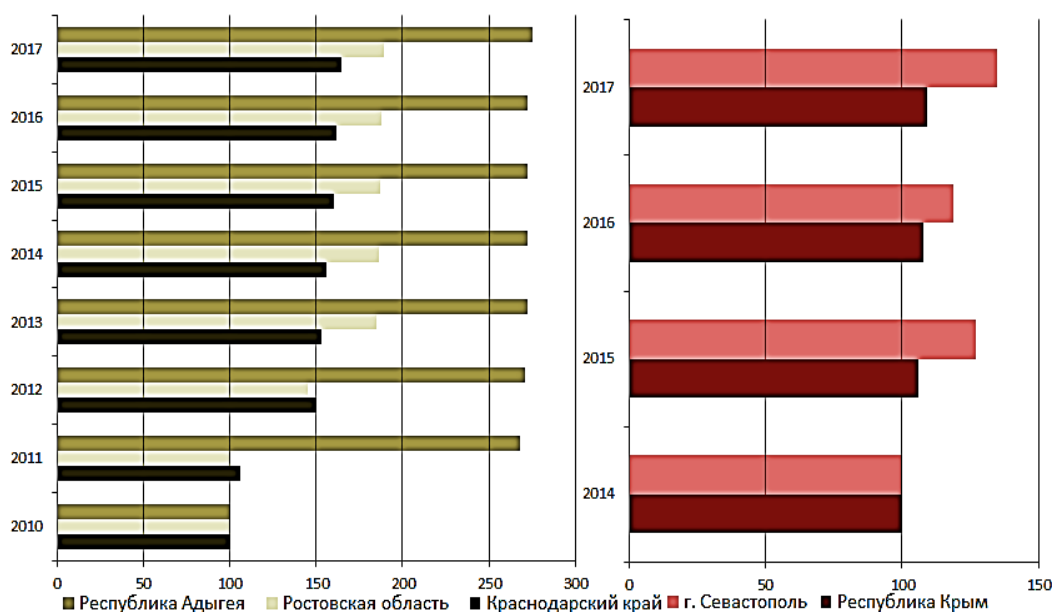


Рисунок 1 – Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (на конец года), %

В то же время в городе Севастополе, в отличие от ранее разбираемого субъекта, наблюдается более значительный прирост протяженности дороги, к 2017 году он составил 35%.

При этом необходимо добавить, что в тех субъектах Южного федерального округа, которые ранее не рассматривались, а именно: в Республике Калмыкия, Волгоградской, Астраханской областях, – тоже отмечается заметное приращение протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием.

На следующей диаграмме (рис. 2), отслеживаются наиболее благоприятные регионы с достаточно высоким грузооборотом автомобильного транспорта в пределах Южного федерального округа, за исключением

г. Севастополь, где значение показателя значительно ниже остальных изучаемых субъектов, и в 2014-2017 гг. он сократился на 71%. Опираясь далее на статический массив, следует вкратце охарактеризовать уровень грузоперевозок Республики Крым и Волгоградской области, так как на протяжении всего исследуемого периода, грузооборот автомобильного транспорта в вышеназванных субъектах ощутимо возрос на 270% и на 85%. Хотя в Ростовской области и в Республике Адыгея показатель в основном имеет положительную динамику развития, но, в отличие от Республики Крым и Волгоградской области, ведет себя достаточно нестабильно. Так, анализируя подробно данные по Ростовской области, выявили, что уровень грузоперевозок в регионе за 2010-2014 гг. увеличился на 57%, однако с 2015 года произошел небольшой спад показателя, который составил 20%.

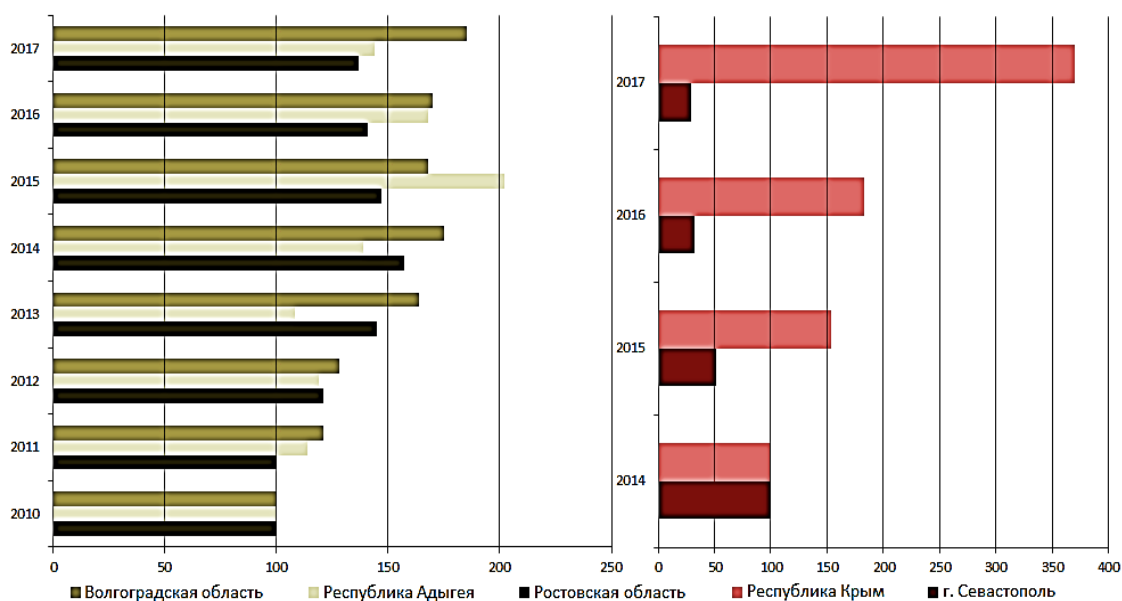


Рисунок 2 – Грузооборот автомобильного транспорта организаций всех видов экономической деятельности, %

В Республике Адыгея динамика грузооборота автомобильного транспорта (рис. 2) прерывиста и неустойчива, тем не менее, уровень грузовых перевозок за весь рассматриваемый период, то есть за 2010-2017 гг., увеличился на 44%. Положительные темпы роста объема перевозки грузов автомобильным транспортом связаны с наличием транспортных коридоров, обеспечивающих

развитие внешнеторговых и межрегиональных связей параллельно с развитием всех отраслей хозяйственной деятельности.

Для других же субъектов, входящих в Южный федеральный округ, как Краснодарский край и Республика Калмыкия, в течение указанного промежутка времени не характерна позитивная динамика грузооборота автомобильного транспорта.

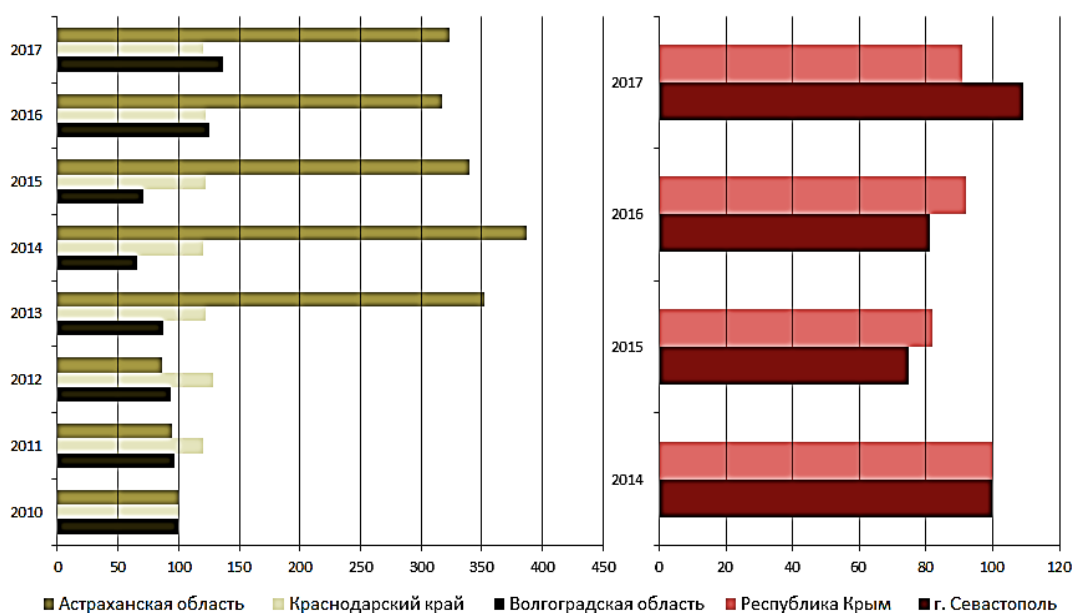


Рисунок 3 – Пассажирооборот автобусного транспорта общего пользования, %

В довершение всему ранее сказанному, чтобы полнее раскрыть состояние автомобильного транспорта, необходимо проанализировать пассажирооборот автобусного транспорта общего пользования (рис. 3). Лидирующие позиции по пассажирским перевозкам по Южному федеральному округу, несомненно, занимает Астраханская область. Описывая динамику показателя, стоит подчеркнуть, что в начале изучаемого периода наблюдался отрицательный уровень пассажирооборота, однако с течением времени произошел кардинальный подъем пассажирских перевозок, составивших в 2013 и 2014 гг. 252% и 287%! В последующие годы, изображенные на диаграмме (рис. 3), перевозки пассажиров незначительно сократились.

Также нелишне попутно охарактеризовать динамику показателя в Краснодарском крае и Волгоградской области. В первом названном регионе по статическим данным прослеживается колеблющийся уровень пассажирских

перевозок, к 2017 г. приращение показателя которого насчитывалось 20%. Во втором упомянутом регионе в определенном промежутке времени, а именно в 2010-2014 гг., просматривается весьма заметный спад пассажирооборота на 34%, однако, начиная с 2015 г., показатель приобретает положительную тенденцию развития и по отношению к начальному году исследуемого периода (2010 г.) и возрастает на 37%.

В Республике Крым и г. Севастополе в 2015 г. наблюдается заметное снижение перевозок пассажиров на 18% и 25%, зато в 2016 г. уровень показателя немного возрастает в сравнении с предыдущим годом на 10% и 6%. В следующем 2017 г. пассажирооборот автобусного транспорта в Республике Крым по отношению к 2016 г. остается практически неизменным, а в г. Севастополь прирост составляет 28%.

В остальных неупомянутых субъектах Южного федерального округа: Ростовская область, Республики Калмыкия, Адыгея, напротив, пассажирооборот автобусного транспорта общего пользования имеет неутешительно отрицательную тенденцию развития.

Заключение.

Отрасль автомобильного транспорта в Южном федеральном округе демонстрирует вполне динамичное развитие по протяженности автомобильных дорог и грузообороту автомобильного транспорта, в основном этому поспособствовало активное развитие других отраслей в реальном секторе экономики, тесно взаимодействующих и взаимосвязанных с транспортной отраслью. Например, сфера туризма в Краснодарском крае и Республике Адыгея, отрасль сельского хозяйства в Ростовской области подтолкнули к значительному увеличению протяженности автомагистралей. Также в Республике Крым повышение перевозок строительных материалов для возведения Крымского моста и в Волгоградской области значительный прирост производства сельскохозяйственной продукции повлияли на положительную динамику грузооборота автомобильного транспорта. В городе Севастополе

выявился заметный спад грузовых автомобильных перевозок, сказавшихся на изменении транспортной логистики, т.к. грузовые перевозки осуществлялись через переправу, качество которой напрямую зависит от погодных условий.

Следует учесть отрицательные результаты показателя пассажирооборота автобусного транспорта, а также ряд некоторых факторов, препятствующих развитию пассажирских перевозок во многих регионах, образующих Южный федеральный округ. Так, в Республике Адыгея сокращение объема работы автобусного транспорта по перевозкам пассажиров непосредственно связано с острым недофинансированием на развитие комплекса и высоким уровнем автомобилизации населения; в Республике Калмыкия – со слабозаселенностью территории и с острой демографической ситуацией; в Ростовской области – с высоким износом парка городских и пригородных автобусов и необеспеченностью спроса на качественные перевозки пассажиров автобусным транспортом. Лишь в Астраханской области заметна положительная тенденция развития пассажирских перевозок благодаря востребованности населением данного вида транспорта и приемлемым тарифам на автобусные перевозки.

Из этого следует, что отрасль автомобильного транспорта в Южном федеральном округе за последние семь лет имеет положительную динамику основных показателей, однако еще недостаточно развита для полноценного жизнеобеспечения в регионах производственной инфраструктуры.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

- 1. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gks.ru>.*
- 2. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учеб. пособие / А.А. Раздорожный. – М.: ИД РИОР, 2009. – 316 с.*
- 3. Экономика автотранспортного предприятия: учебник / В.П. Бычков. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 384 с.*
- 4. Мерджанова Л.З., Меджитова С.Р. Состояние и проблемы развития автомобильного транспорта в Российской Федерации // Таврический научный обозреватель. – 2016. – №4 (9) [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sostoyanie-i-problemy-razvitiya-avtomobilnogo-transporta-v-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения: 02.08.2018).*