

Тема 1. 2. Дорожно-транспортная инфраструктура

Автодорожная сеть Российской Федерации. Категории дорог и основные требования к ним. Нормативы по допускам общей массы транспортных средств и осевых нагрузок, а также иных параметров. Требования безопасности. Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог»

Обустройство автомобильных дорог и дорожный сервис. Принадлежность дорог. Требования по обеспечению сохранности дорожной. Управление дорожной сетью.

Транспортная инфраструктура — это совокупность всех видов транспорта и транспортных структур, деятельность которых направлена на создание благоприятных условий функционирования всех отраслей экономики, т.е. совокупность материально-технических систем транспорта, предназначенных для обеспечения экономической и неэкономической деятельности человека. Другими словами, под транспортной инфраструктурой следует понимать совокупность материально-технических и организационных условий, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса.

К объектам транспортной инфраструктуры относятся:

- пути сообщения;
- технические сооружения;
- грузовые и пассажирские вокзалы и станции;
- агентства по продаже билетов и организации перевозок;
- логистические центры;
- склады;
- инженерные сети;
- транспортные коммуникации и т.д.

Полную объектную характеристику транспортной инфраструктуры дать довольно сложно из-за ее крайней обширности. Базовыми объектами транспортной инфраструктуры являются пути сообщения, пассажирские и грузовые вокзалы и станции.

Протяженность путей сообщения транспортной системы России по состоянию на начало 2009 года составляла 85 тыс. км железных дорог общего пользования, 42 тыс. км путей промышленного железнодорожного транспорта, 755 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием (в том числе 597 тыс. км дорог общего пользования), 102 тыс. км внутренних водных путей, 2,8 тыс. км трамвайных путей, 439 км путей метрополитена, 4,9 тыс. км троллейбусных линий, 532 тыс. км воздушных трасс, из которых более 150 тыс. км являются международными. Ежедневно по этим транспортным коммуникациям всеми видами транспорта перевозятся 69,1 млн пассажиров и 33,1 млн тонн груза.

Основной проблемой автодорожной инфраструктуры является состояние дорожной сети. Почти 50% общего объема автоперевозок осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети. Радиальная конфигурация автодорог ориентирована на Москву, недостаточно число соединительных и хордовых дорог (только 8% автодорог имеют многополосную проезжую часть). Более 1/3 автодорог и мостовых сооружений требуют увеличения прочностных характеристик. Значительная протяженность автодорог проходит по территории населенных пунктов. Низкий уровень обеспеченности автодорогами Сибири, Дальнего Востока, северных территорий Европейской части России. Около 76% автодорог регионального значения не соответствуют нормативным требованиям по эксплуатации.

Федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется 13 тыс. км дорог, особенно на подходах к крупнейшим городам, что составляет почти 29% протяженности сети. Местная дорожная сеть развита недостаточно, поэтому значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам. Ускорение автомобилизации страны пока не привело к соответствующему росту объемов строительства и реконструкции дорожной сети, а ремонт автомобильных дорог в последние годы даже несколько сократился. При увеличении за последние 10 лет протяженности автомобильных дорог общего пользования на 15%, автомобильный парк вырос почти на 75%. По статистике ГИБДД одной из причин дорожно-транспортных происшествий является состояние дорожного полотна. Не последнее место занимает проблема «пробок» в крупных мегаполисах.

Текущая характеристика железнодорожной инфраструктуры.

Семь субъектов РФ не имеют железных дорог вообще, в 10 субъектах РФ железнодорожная сеть развита критически слабо; 23 разведанных крупнейших месторождения ценных природных ресурсов не осваиваются из-за отсутствия железнодорожного обеспечения. Плотность железных дорог России составляет 5 км/1000 км² площади страны (в других странах этот показатель выше в десятки раз). Средний уровень износа основных фондов составляет 58,6%, а значительная их часть находится за пределами нормативных сроков службы. Перекрестное межотраслевое субсидирование отраслей промышленности за счет ОАО «РЖД» привело к увеличению в 2 раза сроков окупаемости инфраструктурных проектов (до 20 - 30 лет) и сделало строительство новых железнодорожных линий коммерчески неэффективным.

Текущая характеристика авиационной инфраструктуры.

Воздушный транспорт является самым дорогим, что ограничивает его грузовое применение (скоропортящиеся грузы), большее значение он имеет для пассажирских перевозок.

В районах Крайнего Севера важную роль играют 9 вертолеты: перевозят грузы и пассажиров на производственные объекты, оказывают срочную медицинскую помощь и т. д. Основными центрами авиасообщения являются Москва, Санкт-Петербург, курорты Северного Кавказа, Екатеринбург, Новосибирск, Иркутск, Хабаровск, Владивосток. При этом подавляющая часть пассажирских воздушных перевозок замкнута на московском авиаузле: около 80% (по состоянию на 2011 год) авиаперевозок осуществляется из Москвы или в Москву. Сеть действующих аэропортов в России с 1991 года по 2012 год сократилась более чем в 4 раза.

Текущая характеристика трубопроводной инфраструктуры. Развитие трубопроводного транспорта в России началось в конце 50-х гг. XX века. Важнейшими транспортируемыми грузами являются сырая нефть, природный и попутный газ. Транспортировка нефтепродуктов, жидких и газообразных химикатов перспективна, но в настоящее время продуктопроводы не получили большого распространения. В России преобладают трубопроводы большого диаметра (1220 и 1420 мм) и большой протяженности в широтном направлении

Текущая характеристика водной инфраструктуры. Морскому транспорту принадлежит главная роль в межгосударственном грузообороте. Важность морского транспорта для России определяется её положением на берегах трёх океанов и протяжённостью морской границы (42 тысячи километров). Речной транспорт. Протяженность внутренних вод, «Перечень...» которых утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации, составляет 101,6 тыс. км. Удельный вес внутреннего водного транспорта в общем грузообороте составляет 3,9%. Роль речного транспорта резко повышается в ряде регионов Севера, Сибири и Дальнего Востока. Основным в России является Волго-Камский речной бассейн, на который приходится 40% грузооборота речного флота. Благодаря Волго-Балтийскому, Беломорско-Балтийскому и Волго-Донскому каналам Волга стала стержнем единой водной системы европейской части России, а Москва — «портом пяти морей». Важнейшей речной магистралью Дальнего Востока является Амур. Судоходство осуществляется на всём протяжении реки.

Можно выделить основные проблемы развития транспортной системы Российской Федерации:

1. Наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры. 10
2. Значительный износ транспортных сетей.
3. Сокращение объемов реконструкции и строительства транспортных объектов инфраструктуры.
4. Недостаточное качество транспортных услуг.

5. Недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России.

Развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры относится к приоритетам социально-экономического развития Хабаровского края. Транспорт создает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей, играет важную роль в обеспечении других сфер экономики.

Географическое положение Хабаровского края уникально и в высочайшей мере способствует развитию мощного транспортного комплекса.

Хабаровский край является транспортным транзитным центром Дальнего Востока и всей Российской Федерации, его роль возрастает из-за увеличения межрегионального грузооборота и в результате развития экспортно-импортных связей российских территорий со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Транспортный комплекс занимает видное место в структуре валового регионального продукта Хабаровского края, его доля колеблется в последние годы в пределах 11 - 14%.

Таким образом, эффективное функционирование транспортной системы Хабаровского края имеет не только высокое региональное, но и государственное значение.