

ПРОБЛЕМА АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В МУНИЦИПАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ «ГОРОД МАЙКОП»**Голева Елена Александровна**

магистрант Майкопского государственного технологического университета, Россия, г. Майкоп

Существует сложная взаимосвязь между дорожно-транспортным травматизмом, автомобилизацией и экономическим развитием страны. Периоды экономического роста сопровождаются повышением мобильности людей и ростом спроса на транспортные средства.

Российская Федерация пока находится в начале своего пути автомобилизации, для достижения уровня Европы в 500-600 автомобилей, России потребуется еще 2-3 десятилетия.

Согласно открытым данным МВД России, по состоянию на начало 2017 года на каждую тысячу россиян приходилось 305 легковых автомобиля. Автомобиль сейчас есть практически у каждой второй российской семьи, а у каждой шестой их два и (или) больше. При этом распределение и населения, и автомобилей по стране неравномерное. Самые высокие цифры обеспеченности фиксируются в Уральском федеральном округе: там на каждую тысячу жителей приходится в среднем 335,8 автомобилей. На втором месте по обеспеченности – Дальний Восток России и Северо-Запад, где на каждую тысячу жителей насчитывается 323,4 и 319,2 автомобилей соответственно. В Южном федеральном округе на 1000 человек приходится 311,1 транспортных средств.

Республика Адыгея находится в середине рейтинга регионов по уровню автомобилизации населения: на тысячу человек приходится 311,1 автомашин. Территориально наибольшее количество транспорта зарегистрировано в городе Майкопе, далее следуют Тахтамукайский и Майкопский районы.

Сегодняшнее муниципальное образование «город Майкоп» - это динамично развивающийся город, в котором сочетаются экономический потенциал, история республики, ее традиции и культура.

В муниципальное образование «город Майкоп» входят следующие населенные пункты: город Майкоп и сельские населенные пункты - х. Косинов, х. Гавердовский, х. Веселый, пос. Западный, пос. Подгорный, пос. Родниковый, пос. Северный, ст. Ханская.

Проблема автомобилизации стоит в муниципальном образовании «город Майкоп» также, как и в других городах страны, т.к. она является частью общей проблемы устройства любого современного города.

В муниципальном образовании «город Майкоп» в период с 2010 по 2016 годы на 76% увеличилось количество автотранспорта в личном пользовании (таблица 1).

Таблица 1

Динамика роста количества транспорта в городе Майкопе в период с 2010 по 2016 гг.

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015
-----	------	------	------	------	------	------

Количество транспорта (грузовые, легковые, автобусы)	46281	48188	49894	53183	55206	56492
Население г. Майкопа	144249	144200	144467	144683	144544	144101
Количество транспорта на 1000 чел. (грузовые, легковые, автобусы)	320	334	345	367	381	392
Число собственных легковых автомобилей на 1000 чел.	240,0	250,4	260,8	267,6	276,1	285,1

Общая протяженность маршрутной сети муниципального образования "Город Майкоп" составляет более 130 км и включает:

- 11 троллейбусных маршрутов общей протяженностью 50,1 км, контактные линии которых охватывают большинство районов города;
- 10 автобусных маршрутов, на которых работают автобусы большой и средней вместимости;
- 18 автобусных маршрутов осуществляют перевозку пассажиров автобусами малой вместимости [1].

Активная автомобилизация в муниципальном образовании приводит к снижению объемов перевозок пассажиров общественным транспортом. В результате этого ежегодно снижается на 5-6 процентов объем перевозок общественным транспортом.

Так, например, на муниципальном унитарном предприятии "Майкопское троллейбусное управление" в период с 2010 по 2016 год на 7537,6 тысяч человек снизился пассажиропоток (таблица 2).

Таблица 2

Динамика снижения пассажиропотока в МУП «Майкопское троллейбусное управление»

	2010 г	2011 г	2012 г	2013 г	2014 г	2015 г
Абонементы тыс. чел.	7139,7	5773,9	5169,0	4047,5	2980,8	2150,8
Проездные тыс. чел.	3985,0	3190,5	2719,6	2304,6	1450,8	1050,8
Всего тыс. чел.	11124,7	8964,4	7888,6	6352,1	4431,6	3201,6

Несмотря на высокую автомобилизацию, значительная часть населения всё еще не в

состоянии купить и содержать автомобиль, и пользуется общественным транспортом, но эта доля не настолько велика в общем пассажиропотоке, что не обеспечивает необходимый уровень доходов перевозчикам. В итоге, из-за низкого пассажиропотока перевозчики оставляют нерентабельные маршруты.

Следующим отрицательным моментом массовой автомобилизации является то, что маршрутная улично-дорожная сеть города Майкопа находится на пике своих возможностей по пропускной способности.

На сегодняшний день на территории муниципального образования «город Майкоп» в утренние часы-пик (с 7-30 до 9-00) наблюдается перегруженность транспортом на въездных путях со стороны поселков: Тульский, Краснооктябрьский, Гавердовский, станиц – Ханская, Гиагинская [2].

Рост количества личного транспорта влияет на безопасность дорожного движения, что приводит к росту дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

В 2016 году по Адыгее зафиксировано 209 дорожно-транспортных происшествий, что ниже по сравнению с 2015 годом (таблица 3), но тяжесть последствий аварий возрастает.

Таблица 3

Количество дорожно-транспортных происшествий (2012-2016 гг.)

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Всего ДТП	242	237	225	217	209
Ранено, чел.	230	226	214	210	204
Погибло, чел.	35	42	31	46	38

Сдерживающим фактором негативных процессов автомобилизации являются меры по профилактике ДТП, реализация программных мероприятий.

Эффективной мерой является совершенствование маршрутной сети, то есть «расконцентрация» движения транспорта. Целью, которой является разгрузка насыщенных транспортом магистральных узлов. Подобные мероприятия проводятся в столице Адыгеи, их цель — вывести общественный транспорт на периферийные улицы [2].

В муниципальном образовании «город Майкоп» продолжается работа по совершенствованию дорожной сети. Ее расширение, нанесение на дорожное полотно разметок, оснащение дорог светофорами, что позволяет улучшить ситуацию в плане организации и безопасности движения.

В частности, большая работа в этом направлении была проведена в Майкопе, где серьезная реконструкция дорожного полотна произведена по ул. Победы, Пионерская, Ленина и других. Это способствует как повышению безопасности городских дорог, так и увеличению их пропускной способности [2].

Несмотря на многие негативные моменты, связанные с автомобилизацией населения, этот процесс остановить невозможно. И количество личного автотранспорта в регионе, как и в целом по стране, в дальнейшем будет возрастать. Данный процесс очевиден на сегодняшний день, и хотя экономический кризис привел к снижению покупательной способности граждан,

но существует вторичный рынок, где имеется возможность приобрести транспортное средство дешевле, а различные банковские и кредитные организации предлагают услуги по предоставлению разнообразных кредитных линий, которыми будущие автомобилисты имеют возможность воспользоваться. А это означает, что в дальнейшем необходимо предпринимать меры по совершенствованию маршрутной сети, увеличению пропускной способности дорог, повышению их безопасности.

Список литературы:

1. Программа социально-экономического развития муниципального развития МО «город Майкоп» на 2014-2018 гг. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/440551696>
2. Личный vs общественный, или к чему приводит автомобилизация // Газета «Советская Адыгея» от 08.02.2016г. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://xn---7sbbfifdf3bzb6adm6k7bg.xn--p1ai/index.php/obshchestvo/6157-lichnyj-vs-obshchestvennyj-ili-k-chemu-privodit-avtomobilizatsiya>
3. О. М. Дьячкова, В. В. Ланских, Автомобилизация современного города. // Электронное научное издание «Ученые заметки ТОГУ» - 2014г. – Том 5, № 2 – С. 157 – 160
4. Фаттахов Тимур, Автомобилизация и транспортные риски // Демоскоп Weekly. – 2014г. - № 593 – 594. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.demoscope.ru/weekly/2014/0593/tema03.php>