

Научная статья / Research Article

УДК 658.5

DOI: 10.36718/2500-1825-2022-2-145-162

Родикова Лидия Николаевна¹, Зеер Владимир Андреевич²

^{1,2} Сибирский федеральный университет, Красноярск, Россия

^{1,2} zeer.vladimir@mail.ru

ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ. XX ВЕК

Цель исследования – выявить динамику развития транспорта Красноярского края и изучить факторы, влияющие на нестабильность его работы. В статье проанализировано изменение объема грузооборота всеми видами транспорта. Отмечено, что с начала 90-х годов в регионе наблюдается резкий спад грузовых перевозок более чем в 3,6 раза. Техничко-эксплуатационные показатели свидетельствуют об улучшении автомобильного транспорта общего пользования по сравнению с ведомственным транспортом. Несвоевременное пополнение новым подвижным составом и отсутствие эффективной ремонтной базы оказали влияние на сокращение автомобильного парка в автотранспортных предприятиях и повышение срока их эксплуатации. Региональный парк автомобилей со сроком службы более 10 лет составляет свыше 30 %. Предметом исследования является декомпозиция структуры регионального парка автомобилей по типам, форме собственности, в том числе в сельской местности. По данным исследований, в 90-е годы городской автомобильный транспорт имел износ более 50 %, но в то же время количество легковых автомобилей в частной собственности постоянно увеличивалось в основном за счет автомобилей иностранного производства. Основное количество автомобилей сосредоточено в городах и крупных населенных пунктах. В Красноярске находится 39 % автомобилей от общего их количества. Рассмотренные исторические аспекты пополняют базу данных транспортной логистики Красноярского края.

Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, развитие, транспортная работа, автомобили, регион, перевозки, грузооборот, пассажирооборот, собственность, запасные части, система, эффективность, динамика

Для цитирования: Родикова Л.Н., Зеер В.А. Исторические аспекты развития транспорта красноярского края. XX век // Социально-

экономический и гуманитарный журнал. 2022. №2. С. 145–162.
DOI: 10.36718/2500-1825-2022-2-145-162.

Rodikova Lidia Nikolaevna¹, Zeer Vladimir Andreevich²

^{1,2} Siberian Federal University, Krasnoyarsk, Russia

^{1,2} zeer.vladimir@mail.ru

HISTORICAL ASPECTS OF TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE KRASNOYARSK REGION IN XX CENTURY

The purpose of the study is to identify the dynamics of transport development in the Krasnoyarsk Region and to study the factors affecting the instability of its work. The paper analyzes the change in the volume of freight turnover by all modes of transport. It is noted that since the beginning of the 90s, a sharp decline in freight traffic by more than 3,6 times has been observed in the region. Technical and operational indices indicate an improvement in public transport in comparison with departmental transport. The untimely replenishment of new rolling stock and the lack of an effective repair base had an impact on the reduction of the vehicle fleet in motor transport enterprises and the increase in their service life. The regional fleet of cars with a service life of more than 10 years is over 30 %. The subject of the study is the decomposition of the structure of the regional car park by type, form of ownership, including in rural areas. According to research data, in the 1990s, urban road transport had wear and tear of more than 50%, but at the same time, the number of privately owned cars was constantly increasing, mainly due to foreign-made cars. The main number of cars is concentrated in cities and large settlements. In Krasnoyarsk there are 39 % of cars from their total number. The considered historical aspects will replenish the database of transport logistics of the Krasnoyarsk Region.

Keywords: transport, infrastructure, development, transport work, cars, region, transportation, cargo turnover, passenger turnover, property, spare parts, system, efficiency, dynamics

For citation: Rodikova L.N., Zeer V.A. Historical aspects of transport development in the krasnoyarsk region in xx century // Socio-economic and humanitarian journal. 2022. №2. S. 145–162. DOI: 10.36718/2500-1825-2022-2-145-162.



Введение. Енисейская губерния была образована 1822 году, а Красноярский край, как административное образование Российской Федерации, в 1934 году. В течение XX века Россия испытывала постоянные кризисы в экономическом, политическом, социальном развитии и в гос-

ударственном строительстве. В начале века страна называлась Российской Империей. После революционных преобразований 1917 года – Российской Федерацией, а затем Советским Союзом. После «перестройки» государство вновь получило название Российской Федерации. Все эти преобразования сопровождались глубокими кризисами, которые разрушительно влияли на все сферы жизни страны и населения. С этим кризисом была связана нестабильность работы транспортного комплекса Красноярского края.

В международной практике принято сравнивать между собой развитую экономику иностранных государств и Советского Союза (России). Считаем, что это сравнение неправомерно, так как практически ни одно государство в мире не имело за XX век столько глобальных кризисных ситуаций, как наша страна.

Отмеченные кризисные ситуации не давали Советскому Союзу и России планомерно развиваться. В конце 80-х годов экономика России получила положительный импульс развития по всем отраслям, в том числе на транспорте. Положительная динамика продолжалась вплоть до 1998 года. Перестройка снова повергла страну в глубочайший кризис и привела к разрухе всех отраслей производства, а также к потере рабочих мест, обнищанию практически всего населения страны.

Цель и задачи исследования. Выявить динамику развития транспорта Красноярского края с довоенного периода до конца XX века по следующим показателям:

- производственная инфраструктура автомобильного транспорта в части подвижного состава на рубеже XX века;
- изменения транспортной работы по железнодорожному, автомобильному, внутреннему водному и авиационному транспорту по обобщающим данным транспортной работы (объем перевозок, грузооборот, пассажирооборот);
- развитие всех видов транспорта с довоенного периода до 80-х годов XX века;
- структурирование регионального парка автомобилей по типам, форме собственности, в том числе в сельской местности.

Информационными источниками для исследования стали сведения Красноярского краевого комитета государственной статистики Госкомстата России и литературные источники.

Результаты исследования и их обсуждение. К основным обобщающим показателям работы всех видов транспорта относят объем перевозок (перевозка 1 т груза на любое расстояние) и грузооборот (т-км) – перевозка тонн груза на определенное количество (км).

Анализируя статистику объема перевозок и грузооборота, следует отметить, что наибольшее увеличение этих показателей наблюдается в 80-х годах XX столетия (рис. 1–2). Это достигалось за счет внедрения но-

вых технологий перевозки грузов и пассажиров, а также за счет организационных изменений управления транспорта в целом.

Состав транспортного комплекса. Показатели транспортной работы в динамике с 1970 года приведены в таблице 1. В статье использованы цифровые значения технико-экономических показателей из ежегодных сборников Госкомстата [1, 2, 3]. Резкий спад объемов перевозок грузов предприятиями транспорта с 1990 г. (более чем в 3,6 раза) несколько стабилизировался в 1998–2000 гг. Динамика объемов перевозок грузов (млн т) и грузооборот (млрд т-км) прослеживается по данным таблицы 1 и на рисунках 1–2 [4]. Грузооборот и объем перевозок по видам транспорта общего пользования показан в таблицах 2–3.

Таблица 1

Динамика объема перевозок и грузооборота всеми видами транспорта

Показатель	Год				
	1970	1980	1990	1998	2000
Объем перевозок грузов предприятиями транспорта, млн т	99,6	189,8	221,9	60,3	59,0
Грузооборот предприятий транспорта, млрд т-км	80,5	67,1	94,8	47,7	58,0

Данные по объему перевозок грузов и грузообороту (табл. 2) отдельными видами транспорта общего пользования свидетельствуют о прекращении спада этого показателя в 2000 году. Использование прогрессивных технологий при грузовых перевозках способствовало повышению эффективности перевозок.

Таблица 2

Грузооборот по видам транспорта общего пользования, млрд т-км

Показатель	Год		
	1990	1998	1999
Транспорт, всего	94,8	47,8	52,2
В том числе:			
железнодорожный	66,3	39,7	49,2
автомобильный	1,6	0,4	0,4
внутренний водный	10,0	2,2	2,5
воздушный	-	0,1	0,1

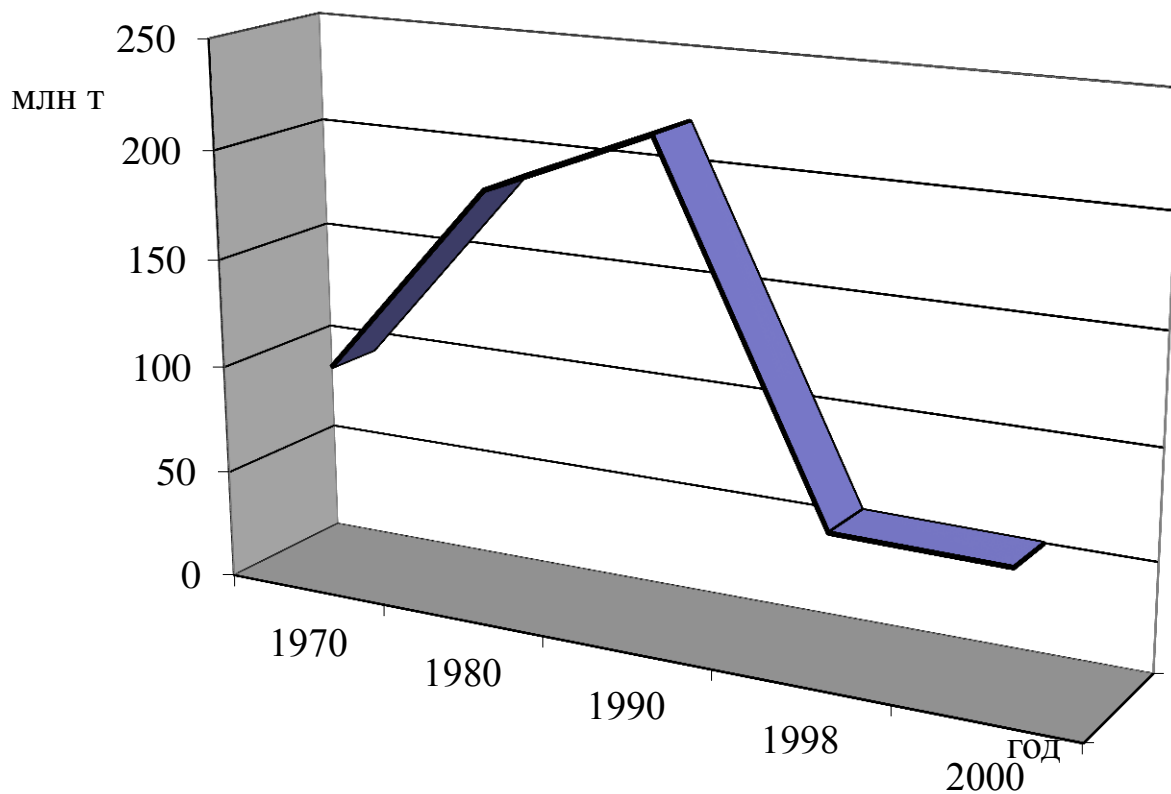


Рис. 1. Объем перевозок грузов всех видов транспорта, млн т

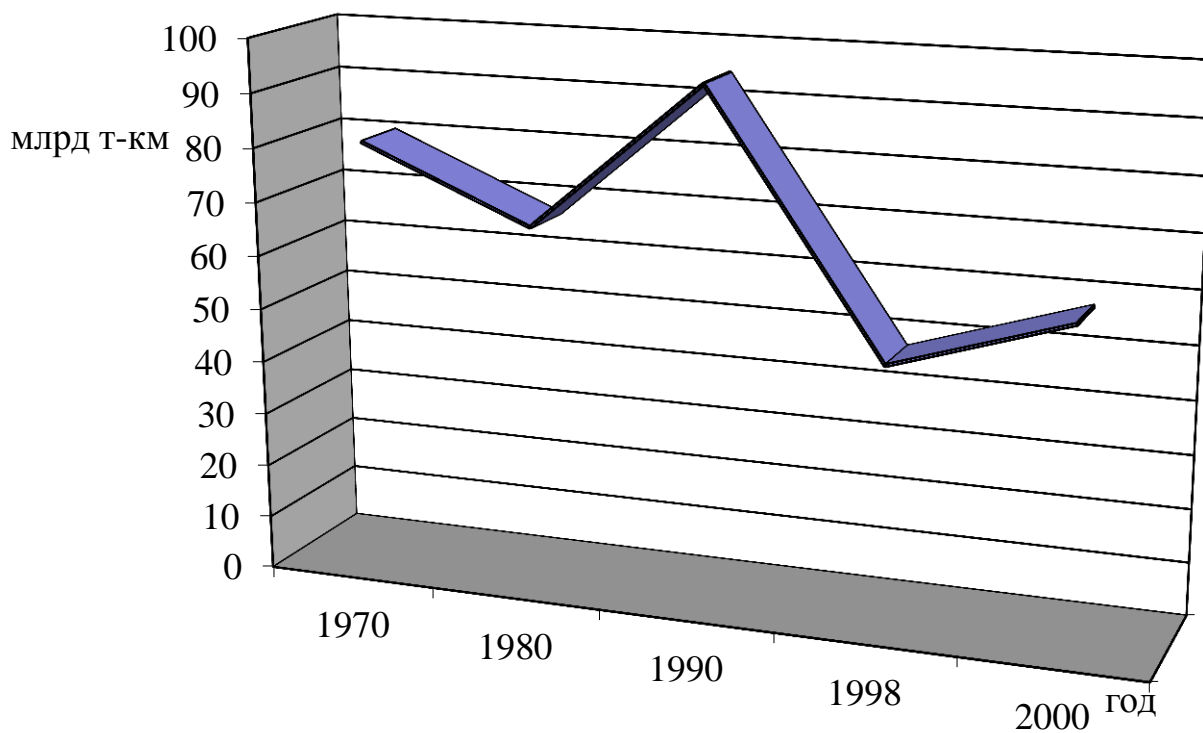


Рис. 2. Грузооборот, выполненный всеми видами транспорта

Таблица 3

**Объем перевозок грузов по видам транспорта
общего пользования, млн т**

Показатель	Год		
	1990	1998	1999
Транспорт, всего	221,9	60,3	55,6
В том числе:			
железнодорожный	86,1	37,7	43,0
автомобильный	75,6	8,7	8,7
внутренний водный	25,9	3,7	3,8
воздушный	0,2	0,0196	0,0246

Внедрение прогрессивных технологий [5] при перевозке грузов транспортом общего пользования приведено в таблице 4. Динамика объемов перевозок всеми видами транспорта показана на рисунке 3.

Таблица 4

**Перевозки грузов в контейнерах и пакетах
видами транспорта общего пользования, тыс. т**

Показатель	Год		
	1990	1998	1999
Перевезено грузов в кон- тейнерах транспортом:			
железнодорожным	1200	164	235
автомобильным	580	-	-
внутренним водным	463	115	185
Перевезено грузов в паке- тах транспортом:			
железнодорожным	1809	-	585
автомобильным	1212	-	-
внутренним водным	1932	5	37

Снижение объемов перевозок и пассажирооборота на разных видах транспорта является дефицитом подвижного состава, низким уровнем его технического состояния. Кроме того, в период «перестройки» была нарушена система материально-технического обеспечения запасными частями всех типов регионального парка автомобилей.

Надо сказать, что в годы Великой Отечественной войны все виды транспорта успешно решали снабжение фронта и тыла, а также выполняли задачи по перебазированию производительных сил с западных территорий в восточные регионы страны. В этот период транспорт характеризовался низким уровнем наличия машинного парка. В Красно-

ярском крае на 15 000 жителей приходилась 1 машина, а на 1 000 жителей – 0,002 км шоссейных дорог.

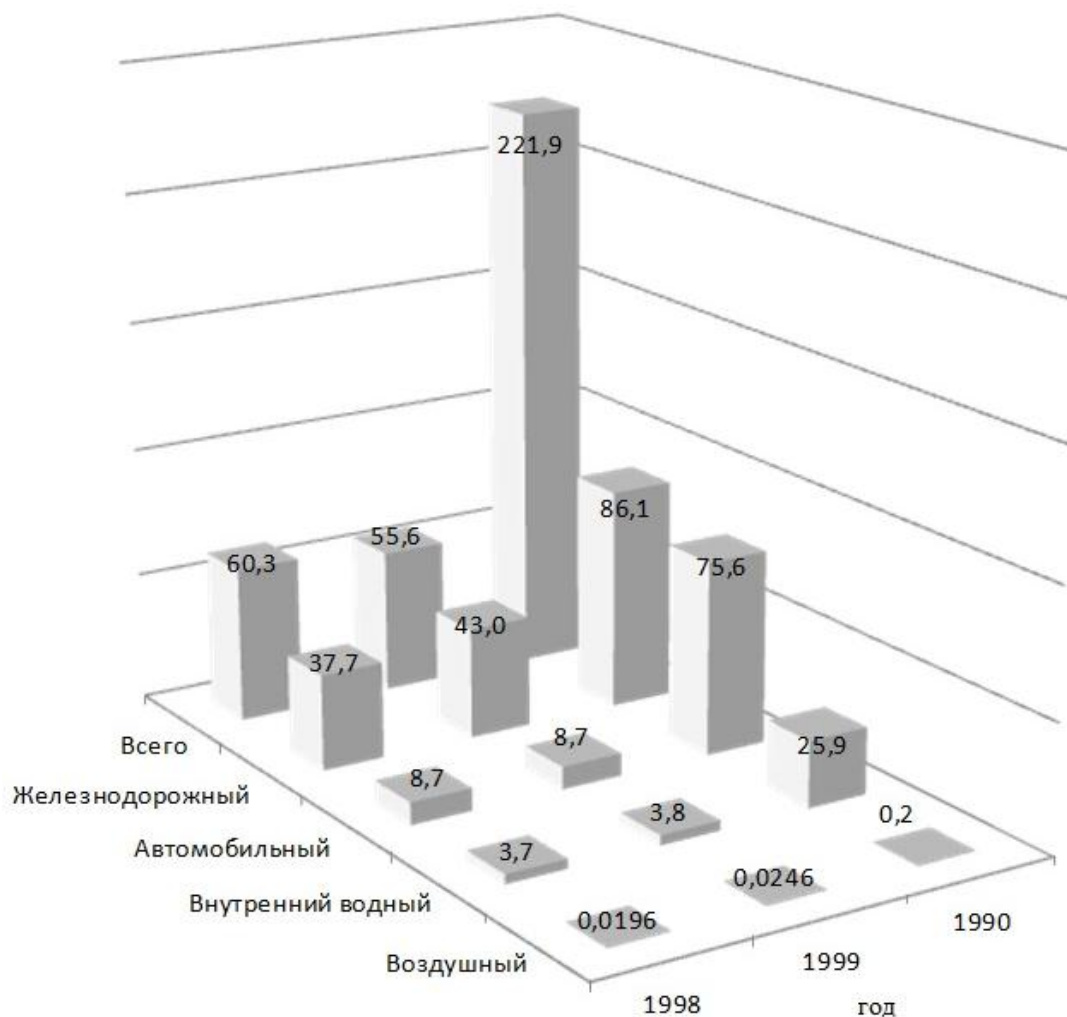


Рис. 3. Динамика объема перевозок грузов по всем видам транспорта общего пользования, млн т

В 1940 году грузовой автомобильный парк насчитывал около 3 000 тысяч единиц, которыми было перевезено 2830 тыс. т груза и выполнено 43607 тыс. т-км. В период послевоенного восстановления народного хозяйства был отмечен некоторый рост промышленной продукции, выпуск которой в 1955 году по сравнению с 1940 годом увеличился в 5 раз. За это время произошло коренное изменение отраслевой структуры промышленности края, что привело к росту автомобильного парка (табл. 5).

К 1974 году парк увеличился на 32,1 %, в том числе грузовые автомобили составили 51 %. От общего количества грузооборот автомобильного транспорта народного хозяйства увеличился в 5,9 раза, а объем перевозок в 5 раз по сравнению с 1956 годом. Среднегодовые темпы прироста объема перевозок в разные периоды были неодинаковые.

Таблица 5

**Динамика изменения наличия автомобилей
с 1930 по 1960 г.**

Показатель	Год							
	1930	1950	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Списочный состав парка, ед.	3000	7300	1850	2122	2567	26580	28276	33443

Характеризуя тенденцию развития грузового парка с 1964 по 1974 г., следует отметить улучшение некоторых технико-эксплуатационных показателей работы автомобильного транспорта. Так, среднегодовой пробег автомобилей увеличился на 35 %, а пробег автомобилей с грузом на 43 %, что говорит о повышении эффективности использования автомобилей. Наблюдается рост грузоподъемности среднесписочного автомобиля и времени пребывания автомобилей в наряде. Увеличение среднего срока службы автомобилей (табл. 6) оказывает отрицательное влияние на коэффициент использования подвижного состава.

В технико-эксплуатационных показателях с 1964 по 1974 г. отмечается тенденция улучшения по автомобильному транспорту общего пользования в сравнении с ведомственным транспортом. Доля грузоперевозок транспорта общего пользования составляла всего 16,7 %, но подвижной состав использовался значительно эффективнее. При условии некоторого сокращения роста количества подвижного состава и увеличения среднего возраста автомобилей объем перевозок груза за десятилетие возрос в 2,13 раза, а грузооборот – в 1,56 раза.

Таблица 6

Средний срок службы автомобильного парка, %

Показатель	1966 г.	1974 г.
Автомобили, всего	100,0	100,0
Из них: до 3 лет	17,6	28,4
от 3 до 8 лет	50,3	34,0
от 8 до 10 лет	18,0	6,5
свыше 10 лет	14,1	31,1

В таблице 7 приведены показатели объема перевозок грузов по Красноярскому транспортному управлению, по которым прослеживается стойкая тенденция увеличения. Первое автотранспортное предприятие, официально зарегистрированное в Красноярском крае (в Краснояр-

ске) в 1936 г., имело 7 автобусов. Автопредприятия территориального объединения «Красноярскавтотранс» к середине 70-х годов выполняли перевозки грузов в городском, межобластном и межреспубликанском сообщениях, а также частично осуществляли международные перевозки.

Таблица 7

**Объемы перевозок грузов по территориальному
объединению «Красноярскавтотранс»**

Год	Объем перевозок, млн т	Среднегодовой темпы роста
1966	37,6	1,000
1967	41,2	1,090
1968	42,8	1,139
1969	42,5	0,993
1970	44,3	1,042
Итого	208,4	1,042
1971	49,7	1,000
1972	54,4	1,094
1973	59,1	1,085
1974	67,0	1,136
1975	74,3	1,109
Итого	304,5	1,106
1976	80,0	1,000
1977	86,8	1,085
1978	95,5	1,100
1979	106,6	1,116
1980	122,0	1,114
Итого	490,9	1,119

В период с 1966 по 1980 г. наблюдается постоянное улучшение технико-эксплуатационных показателей транспортной работы в целом по краю. Значительно расширилась география межобластных перевозок [6]. Среднее расстояние перевозок в 1983 г. превысило значение 1976 г. более чем в 7 раз, а грузооборот за этот период увеличился в 10 раз. Резкий рост грузооборота объясняется увеличением перевозок в Туву и на запад страны. Объемы перевозок в межобластном сообщении стали расти быстрыми темпами. В 1983 г. объем перевозок увеличился в 2,5 раза по сравнению с 1976 г. В междугородном сообщении объем перевозок и грузооборот за этот период увеличился соответственно в 1,5 и 2 раза.

В 80-е годы транспорт Красноярского края играл важную роль в транспортной системе страны и в экономике Восточно-Сибирской зоны. Внутрикраевые перевозки, осуществляемые всеми видами транспорта,

имели высокий удельный вес в общем объеме транспортно-экономических связей. Долевое участие в этих перевозках автомобильного транспорта составляло 82 %, железно-дорожного – 11, речного – 7 %.

В территориальном объединении «Красноярскавтотранс» велась последовательная работа по переключению короткопробежных перевозок грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный. Всего с 1980 года переключено 1400 тыс. т народно-хозяйственных грузов.

Опыт минувших лет показал, что согласованная работа всех транспортных предприятий повышала эффективность использования трудовых и материальных ресурсов, улучшала качество обслуживания клиентуры. В практической работе мешала только ведомственная разобщенность.

Транспортные предприятия края поддержали инициативу коллективов Ленинградского транспортного узла, которые противопоставили ведомственной разобщенности принципиально новую систему управления перевозками. Ее отличительная особенность – единый и обязательный для всех смежников непрерывный план-график работы.

Работу Красноярского транспортного узла, в состав которого вошли отделение железной дороги, территориальное объединение «Красноярскавтотранс», Красноярский речной порт, Енисейское управление пароходства, возглавила координационная группа под руководством начальника Красноярского речного порта. Было утверждено «Временное положение об организации работы смежных предприятий транспортного узла на основе взаимоувязанного непрерывного планирования». Контроль выполнения плана и подведение итогов производился ежемесячно.

В результате за период внедрения непрерывного плана-графика работы транспортного узла в Красноярском речном порту объем перевозок грузов по прямому варианту увеличился на 24 %, срок хранения грузов сократился на 18 %, время обработки вагонов ускорилось на 1 ч, сократилось время обработки автомобилей.

В условиях отсутствия свободных трудовых ресурсов большую роль в развитии автотранспортной отрасли играет интенсификация производства через повышение производительности труда. На автомобильном транспорте в этот период в стране были заняты более 16 млн человек.

Совершенствование отечественного транспорта, как единой системы с высокой степенью координации взаимодействия всех его видов, имеет весьма благоприятные возможности для осуществления контейнеризации. Контейнеризация – один из эффективных способов не только повышения транспортной обеспеченности страны, но и экономичности грузовых перевозок и качества доставки грузов.

Перевозка грузов в контейнерах имеет целый ряд существенных преимуществ, основные из которых сокращение грузовых операций и

товарно-транспортной документации; надежность тары и обеспечение сохранности грузов в пути, особенно при перевалке на смежные виды транспорта независимо от климатических условий; полная механизация погрузочно-разгрузочных работ; значительное сокращение сроков доставки грузов и маневровой грузовой работы. В этой связи понятен резкий рост объема контейнерных перевозок. Общий объем контейнерных перевозок в стране увеличится с 75 млн т в 1980 г. до 135 млн т в 1985 г.

В Красноярском крае перевозки грузов в универсальных и специализированных контейнерах в прямом автомобильном сообщении в 1975 году составили 177,6 тыс. т, а в 1983 году объем перевозок увеличился более чем в 2,02 раза.

Всего в контейнерах, включая завоз груза с железно-дорожных станций и речного порта, в 1983 г. было перевезено 2,19 млн т. На поддонах и пакетами в прямом и смешанном сообщениях перевозилось около 1,6 млн т груза.

На начало 1985 года по объединению парк контейнеров составлял более 2000 единиц. От всего парка универсальных контейнерной 93 % приходилось на контейнеры массой брутто 3 т и менее. Крупнотоннажные 20-тонные контейнеры поступали с контейнерного производственного объединения «Абаканвагонмаш».

Однако производственные площади, занятые контейнерными отделениями и складами для переработки и хранения грузов, не отвечали действительной потребности края. В перспективе планировалось создание сети узловых грузообразующих и грузополагающих пунктов – грузовых автостанций и терминалов, обеспечивающих прием, хранение, накопление, комплектацию грузов и т. д.

В 1987 г. по заданию Министерства транспорта был разработан инновационный проект контейнерно-транспортной системы (КТС) Красноярского края, которая являлась элементом разрабатываемого проекта «Единая контейнерно-транспортная система Российской Федерации». КТС была предназначена для оптимизации затрат производителей контейнеро-пригодных грузов, транспортных организаций различных ведомств и других участников товародвижения.

Наступивший экономический кризис «перестроечного периода» не дал возможности для реализации этого проекта. Пятидесятилетний период автотранспортной отрасли с начала образования характеризовался бурным развитием в технологическом и экономическом отношении. В конце XX века показатели работы всех типов автомобильного транспорта оказались неутешительны. С трудом удалось стабилизировать спад основных технико-экономических показателей.

Структурирование автотранспортных средств по типам, форме собственности выполнено нами по региональному парку автомобилей, в том числе в сельской местности. Производственная база автотранспортной инфраструктуры в части подвижного состава представлена разными

типами автомобилей. Прослеживается тенденция к увеличению подвижного состава всех типов автомобилей за последнее десятилетие (рис. 4).

ТЫС. ШТ.

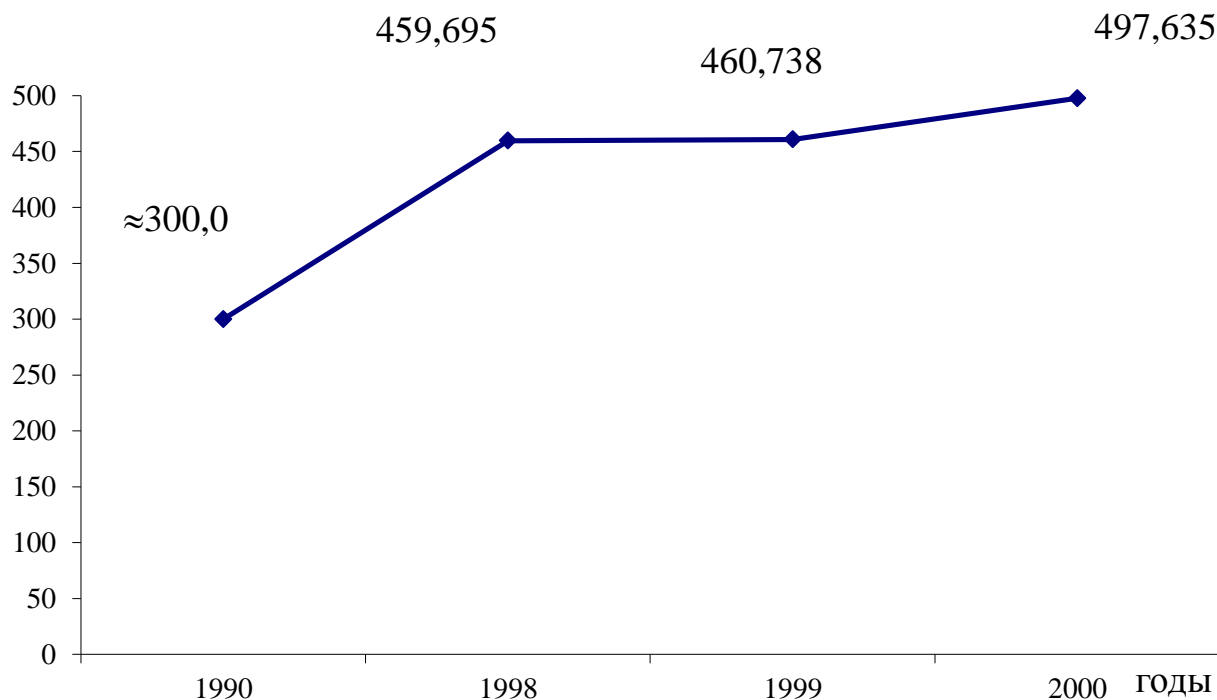


Рис. 4. Динамика наличия регионального парка автомобилей

Структура регионального парка автомобилей по типам и форме собственности приведена в таблице 8 [6, 7]. Процентное содержание автомобилей рассчитано от общего количества по типам. Автомобили иностранной собственности включены в группу “Прочая”, так как их на учете 37 единиц.

Структура автомобилей по типам, моделям и форме собственности в Красноярском крае и Красноярске. Легковые автомобили. Преимущественной моделью в региональной структуре парка легковых автомобилей являются автомобили марки ВАЗ (51,0 %). К этой группе отнесены и модели “ОКА” (0,7 %), их увеличение по сравнению с 1998 г. произошло в 5 раз, “Нива” (5,0 %). Доля автомобилей “Москвич” составляет 18,0 %, “Волга” – 7,7, УАЗ – 4,1 %. Всего автомобилей отечественного производства 330250 единиц, или 83,6 %. Иномарки составляют 30022 единицы (16,4 %), из них 60 % со сроками службы свыше 8 лет [6].

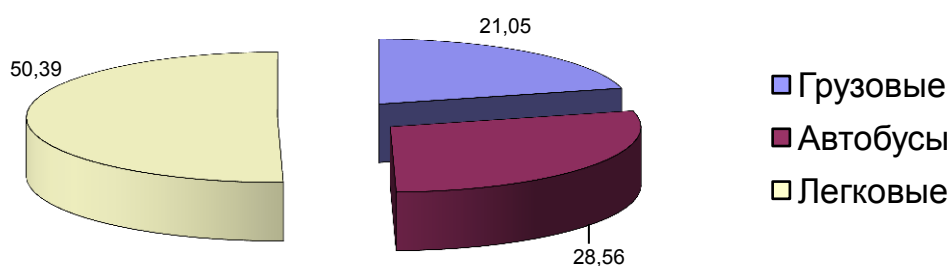
Таблица 8

**Структура автомобильного парка Красноярского края
по типам и форме собственности**

Тип авто- мобилей	Форма собственности						Всего
	государственная и муниципальная		частная		прочая		
	шт.	%	шт.	%	шт.	%	
Грузовые	39432	45,5	26950	31,1	20349	23,4	86731
Автобусы	7765	49,8	4027	25,8	384	24,4	15603
Легковые	11632	2,9	378208	95,7	5461	1,4	395301
Итого	58829	11,8	409185	82,2	29621	6,0	497635

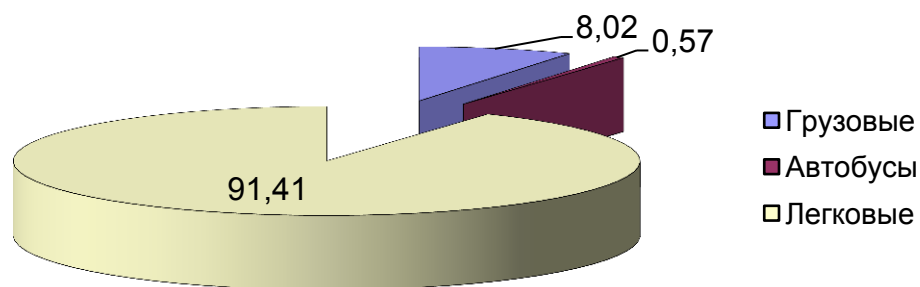
В Красноярске эксплуатируются 39,4 % автомобилей от краевого уровня, что на 2,9 % больше 1998 г. Грузовые автомобили. Среди отечественных автомобилей больше машин Горьковского автозавода (31,0 % в 2000 г., 35,2 % в 1998 г.), ЗИЛ – 18,7 %, КамАЗ – 14,5 %. Общее количество грузовых автомобилей в регионе составляет 86731 единиц, в том числе в Красноярске 19128 единиц (22,0 %).

Автобусов в крае насчитывается 15603 единицы, изменений по сравнению с 1998 г. практически не произошло. Автобусы отечественного производства составляют 12344 единицы (79,1 %), в Красноярске – 5426, что составляет 34,8 % от регионального парка. Резкое сокращение сочлененных автобусов «Икарус – 280» связано с их износом переоборудования в модель «Икарус – 260 ». В сельской местности зарегистрировано 154965 автомобилей, или 31,1 % от краевого уровня. Структура регионального парка автомобилей в сельской местности имеет следующие значения: легковых автомобилей – 128630 ед. (83 %), грузовых – 21671 (14 %), автобусов – 4664 ед. (3 %) [7, 8]. Ниже приведены диаграммы структуры автомобилей по форме собственности (рис. 5–7).



Государственная собственность

Рис. 5. Количество грузовых (2034 ед.), легковых автомобилей (2760 ед.) и автобусов (4870 ед.)



Частная собственность

Рис. 6. Количество грузовых (10695 ед.), легковых автомобилей (121914 ед.) и автобусов (756 ед.)

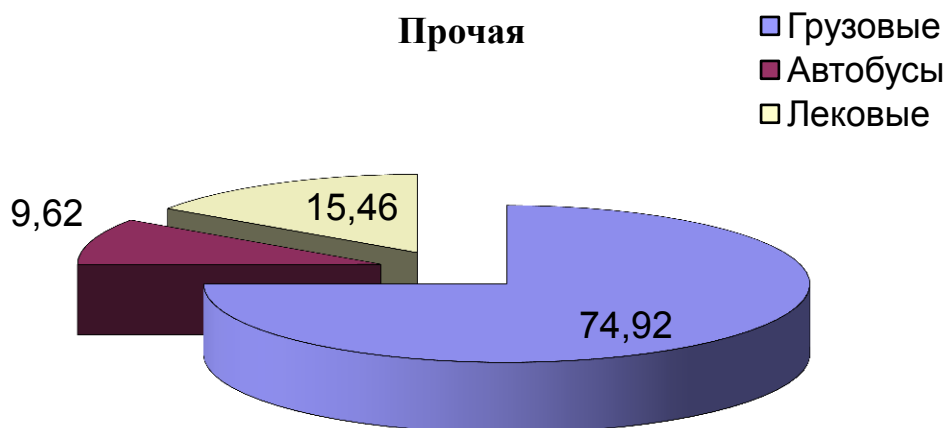


Рис. 7. Количество грузовых (8942 ед.), легковых автомобилей (1846 ед.) и автобусов (1148 ед.)

Глобальные изменения произошли в структуре принадлежности автопарка по типам, форме собственности и техническому состоянию. Кризисные ситуации в XX веке были связаны с политическим, социальным и экономическим положением в стране, что отрицательно влияло на транспортную отрасль. К концу XX века наблюдается некоторая стагнация наличия подвижного состава и улучшение его технико-эксплуатационных показателей.

Решение проблемы повышения эффективности технической эксплуатации автотранспортных средств и транспортной работы возможно только через организационную реконструкцию структуры управления транспортом, то есть через использование логистического подхода.

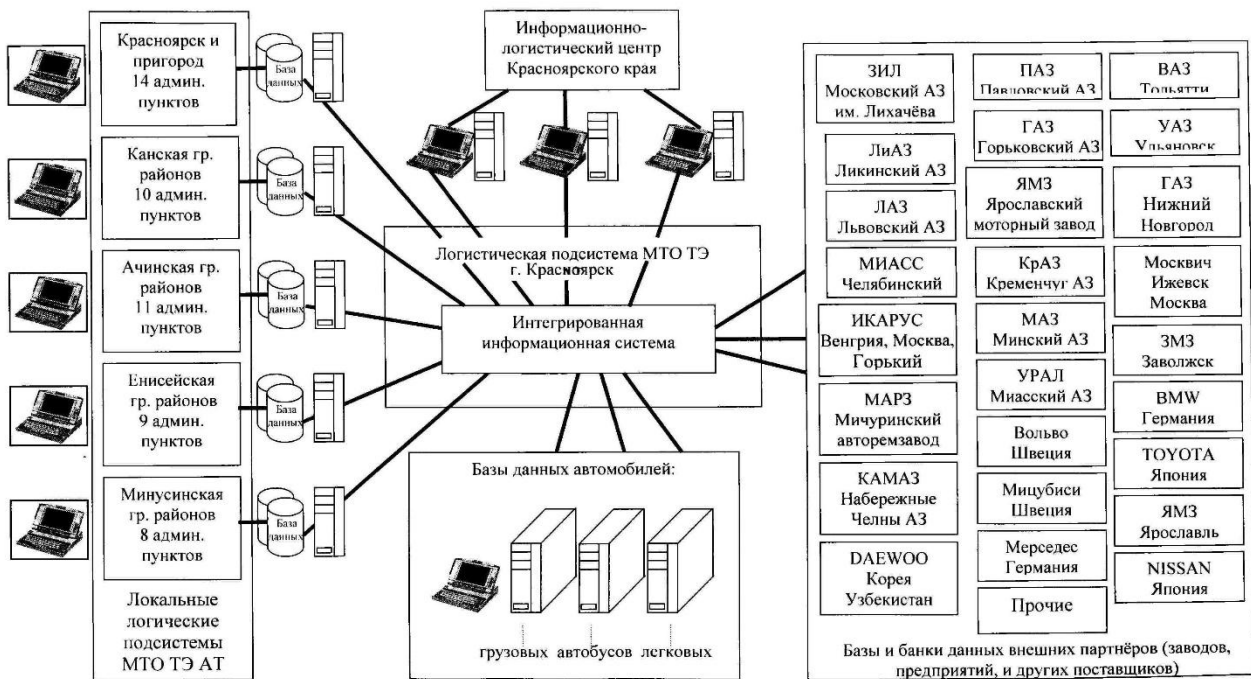


Рис. 8. Схема логистической системы «Материально-техническое обеспечение технической эксплуатации автомобильного транспорта» (фрагмент)

Ученые Красноярского Политехнического института разрабатывают проект региональной логистической системы материально-технического обеспечения запасными частями парка автомобилей, фрагмент которого представлен на рисунке 8 [7]. Это позволит в основном за счет организационных мероприятий и использования новых цифровых технологий повысить эффективность транспортной работы в целом по краю.

Таблица 9

Структура автомобилей Красноярского края по типам и форме собственности

Тип автомобиля	Форма собственности						Всего автомобилей
	Государственная и муниципальная		Частная		Прочая		
	Всего	В т.ч. в сельской местности	Всего	В т.ч. в сельской местности	Всего	В т.ч. в сельской местности	
1	2	3	4	5	6	7	8
Грузовые	39432	2034	26950	10695	20349	8942	<u>86731</u> 21671

Окончание табл. 9

1	2	3	4	5	6	7	8
Автобусы	7765	2760	4027	756	384	1148	<u>15603</u> 4664
Легковые	11632	4870	378208	121914	5461	1846	<u>395301</u> 128630
Итого, шт.	58829 (11,8%)	9664	409185 (82,2%)	133365	29621 (6,0%)	11939	<u>497635</u> 154965

В таблице 9 приведены результаты исследования структуры автомобилей Красноярского края по типам, форме собственности, в том числе в сельской местности.

Заключение. Исследования транспортной инфраструктуры Красноярского края показали нестабильность в экономической и социальной сфере народного хозяйства. Безусловно, такое положение дел было вызвано многочисленными кризисными ситуациями страны. Динамика изменения транспортной работы по всем видам транспорта характеризуется спадом объема перевозок, грузооборота и пассажирооборота, особенно в 90-е годы XX столетия.

Неразвитость рынка услуг по ремонту и техническому обслуживанию автомобилей в Российской Федерации привела к тому, что более 90 % отечественного парка машин ремонтировалось частными владельцами, которые не имели нормальных условий труда и специального оборудования.

Неисправные автомобили в общей структуре регионального парка составляют 21,3 %, в том числе грузовые 29,9 %, легковые – 20,1, автобусы – 20,0 %. В сельской местности зарегистрировано 31,1 % автомобилей всех типов от краевого уровня. Число автомобилей иностранного производства в общей структуре составляет 76329 ед. (15,3 %).

Резкий спад объемов перевозок грузов предприятий транспорта с 1990 г. (более чем в 3,6 раза) несколько стабилизировался в 1998–2000 гг. Наблюдается тенденция увеличения регионального парка автомобилей. В 2000 г. прирост составил 7,6 %. В Красноярске 180260 ед. (39,0%) автомобилей всех типов, в том числе легковых 155706 ед., автобусов – 5426, грузовых – 19128 ед.

Техническое состояние регионального парка автомобилей свидетельствует о неудовлетворительном материально-техническом обеспечении запасными частями, что подтверждается высоким уровнем неисправных автомобилей. К концу 1980-х годов проявилась стойкая тенденция уменьшения регионального парка автомобилей, однако к 2000 году наметилось его увеличение по годам, что свидетельствует о начале стабильности работы транспортной отрасли.

Решение проблемы повышения эффективности технической эксплуатации автотранспортных средств и в целом работы транспорта зависит от организационной реконструкции структуры управления транспортом. Ученые Красноярского Политехнического института разрабатывают проект региональной логистической системы материально-технического обеспечения запасными частями парка автомобилей. Это позволит за счет организационных мероприятий, а также использования новых цифровых технологий разработанных инновационных программных продуктов, повысить эффективность транспортной работы в крае.

Список источников

1. Госкомстат России. Красноярский краевой комитет государственной статистики. Красноярскому краю 65 лет. Красноярск, 1999.
2. Госкомстат России. Красноярский краевой комитет государственной статистики. Социально-экономические положения Красноярского края в 2000 году. Красноярск, 2001.
3. Госкомстат России. Красноярский краевой комитет государственной статистики. Красноярск в цифрах. Красноярск, 2001.
4. *Кучеренко П.Г.* Красноярская железная дорога в период структурной реформы железнодорожного транспорта // Проблема демополизации отдельных сфер деятельности федерального железнодорожного транспорта и доступной инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности. Красноярск, 2000.
5. *Родикова Л.Н.* Транспортный комплекс Красноярского края на рубеже XXI века// Транспортные средства Сибири: межвуз. сб. науч. тр. с междунар. участием. Красноярск, 2001. Вып. 7.
6. *Родикова Л.Н.* Транспортный паспорт Красноярского края 2000 года. Красноярск, 2001. 238 с.
7. *Родикова Л.Н., Бондаренко Ж.Е.* Моделирование региональной ресурсной потребности запасных частей для автомобильного парка Красноярского края// Транспортные средства Сибири: межвуз. сб. науч. тр. с междунар. участием Красноярск, 2000. Вып. 6.

References

1. Goskomstat Rossii. Krasnoyarskii kraevoi komitet gosudarstvennoi statistiki. Krasnoyarskomu krayu 65 let. Krasnoyarsk, 1999.
2. Goskomstat Rossii. Krasnoyarskii kraevoi komitet gosudarstvennoi statistiki. Sotsial'no-ehkonomicheskie polozheniya Krasnoyarskogo kraya v 2000 godu. Krasnoyarsk, 2001.

3. Goskomstat Rossii. Krasnoyarskii kraevoi komitet gosudarstvennoi statistiki. Krasnoyarsk v tsifrakh. Krasnoyarsk, 2001.
4. *Kucherenko P.G.* Krasnoyarskaya zheleznaya doroga v period strukturnoi reformy zheleznodorozhnogo transporta // Problema demonopolizatsii otdel'nykh sfer deyatel'nosti federal'nogo zheleznodorozhnogo transporta i dostupnoi infrastruktury zheleznykh dorog dlya pol'zovatelei razlichnykh form sobstvennosti. Krasnoyarsk, 2000.
5. *Rodikova L.N.* Transportnyi kompleks Krasnoyarskogo kraya na rubezhe XXI veka // Transportnye sredstva Sibiri: mezhvuz. sb. nauch. tr. s mezhdunar. uchastiem. Krasnoyarsk, 2001. Vyp. 7.
6. *Rodikova L.N.* Transportnyi pasport Krasnoyarskogo kraya 2000 goda. Krasnoyarsk, 2001. 238 s.
7. *Rodikova L.N., Bondarenko ZH.E.* Modelirovanie regional'noi resursnoi potrebnosti zapasnykh chastei dlya avtomobil'nogo parka Krasnoyarskogo kraya // Transportnye sredstva Sibiri: mezhvuz. sb. nauch. tr. s mezhdunar. uchastiem Krasnoyarsk, 2000. Vyp. 6.

Статья принята к публикации 18.04.2022 /
The article has been accepted for publication 18.04.2022.

Информация об авторах:

Родикова Лидия Николаевна, доцент кафедры транспортных и технологических машин

Зеер Владимир Андреевич, заведующий кафедрой транспортных и технологических машин, кандидат технических наук, доцент

Information about the authors:

Rodikova Lidia Nikolaevna, Associate Professor at the Department of Transport and Technological Machines

Zeer Vladimir Andreevich, Head of the Department of Transport and Technological Machines, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor

