

BENDROJO NAUDOJIMO IR ŽINYBINIO KROVININIO
AUTOTRANSPORTO FUNKCIJŲ PASISKIRSTYMO
KLAUSIMAI

A. Trilupaitis

Re z i u m ė

Pateikiama bendrojo naudojimo ir žinybinio autotransporto funkcijų analizė. Rekomenduojama krovinijų nomenklatūra šioms transporto rūšims. Iškeliami bendrojo naudojimo autotransporto pirmojo vystymo uždaviniai.

PROBLEMS OF FUNCTIONS DISTRIBUTION
BETWEEN COMMON USE AND DEPARTMENTAL
CARGO MOTOR TRANSPORT

A. Trilupaitis

S u m m a r y

The analysis of common use and departmental motor transport functions is presented. List of goods for these types of transport is recommended. Problems of immediate development of common use motor transport are raised.

НАУЧНЫЕ ТРУДЫ ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ
ЛИТОВСКОЙ ССР

А В Т О М О Б И Л Ь Н Ы Й Т Р А Н С П О Р Т, 1
ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ПЕРЕВОЗОК, 1986

УДК 756

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РЕСПУБЛИКИ
КАК САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕКТ НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ РАЗРАБОТОК

Р. Палшайтис

Транспорт играет огромную роль в развитии Советского Союза и отдельных его регионов. Перспективы развития транспортной системы отражаются в Комплексной программе единой транспортной системы СССР, в которую составными частями входят Комплексные программы развития единой транспортной системы союзных республик. Системы воздушного, железнодорожного, морского и трубопроводного транспорта республики ввиду специфики перевозок весьма тесно связаны как с аналогичными транспортными системами соседних республик, так и всей страны в целом [1].

Автотранспортная и дорожная системы менее взаимосвязаны с аналогичными системами других республик, вследствие чего при разработке долгосрочных программ развития возникает необходимость определить степень транспортной самостоятельности и ее связи с системами автомобильного транспорта соседних республик в единой системе автомобильного транспорта СССР.

Анализ отчетных и статистических материалов показывает, что наиболее интенсивная транспортная деятельность наблюдается в центральной части республики и вокруг крупнейших городов, где наибольшая интенсивность автомобильного движения и самая плотная сеть автомобильных дорог. Плотность автомобильных дорог на территориях, граничащих с соседними республиками, составляет около 25% от средней республиканской плотности, а грузонапряженность в граничной зоне составля-

от 25–35% от средней напряженности магистралей, пересекающих границу. Многочисленные опросные транспортные обследования показали, что в граничной зоне большинства дорог преобладают местные поездки. Исключение составляет лишь дорога Минск–Вильнюс (табл. 1), на которой преобладают межреспубликанские поездки. Это и не удивительно, поскольку эта дорога является основным звеном, связывающим республику с наиболее крупными транспортными узлами юго-восточной части СССР.

Таблица 1

Характеристики транспортных связей на границе с БССР

Цель поездки	Дорога Вильнюс–Минск	Дорога Вильнюс–Лида
	распределение транспортных связей, %	
а) местные поездки	5,6	51,6
б) соседние республики – ЛитССР	62,5	37,8
в) межреспубликанский транзит	31,9	10,6

В отличие от целевой структуры транспортных связей в граничной зоне, на дорогах в центральной части республики преобладают внутриреспубликанские связи. Межреспубликанский транзит и межреспубликанские транспортные связи незначительны и их интенсивность зависит от расположения дороги на территории республики.

Наиболее интенсивная транспортная деятельность наблюдается на дорогах, связывающих крупнейшие города Литовской ССР Каунас и Вильнюс с другими транспортными узлами республики.

Многолетние опросные транспортные обследования показали, что г. Каунас имеет тесные транспортные связи с другими городами ЛитССР. Наиболее тесные связи наблюдаются с Вильнюсом, Алитусом, Клайпедой, Шяуляй и Паневежисом. С соседними республиками автомобильным транспортом он связан менее тесно. Это отражается на количестве межреспубликанских перевозок (табл. 2). Интенсивность межреспубли-

Таблица 2

Динамика характеристик межреспубликанских перевозок по дорогам Каунасской зоны

Дорога	Количество межреспубликанских перевозок от общего количества поездок (%)					
	Из соседних республик в соседние республики			Соседние республики – ЛитССР		
	1973г.	1978г.	1980г.	1973г.	1978г.	1980г.
Каунас – Алитус	-	-	-	0,70	2,04	-
Каунас – Капсукас	2,80	2,60	-	2,00	3,50	1,30
Каунас – Клайпеда	0,30	0,60	-	3,40	2,50	1,30
Каунас – Вильнюс	1,8	1,9	1,30	3,1	3,2	3,3
Каунас – Ионава	1,60	1,50	-	2,50	5,9	-
Каунас – Юрбаркас	1,80	-	0,85	0,60	7,40	0,42

канских связей стабильна и растет одинаковыми темпами с внутриреспубликанскими связями.

Вильнюс расположен эксцентрично по отношению к центру республики недалеко от границы с Белорусской ССР. Тем не менее самые интенсивные транспортные связи наблюдаются в северно-западном направлении – с другими промышленными центрами республики.

Интенсивность межреспубликанских автотранспортных связей очень неравномерна на пригородных участках дорог г. Вильнюса.

Выделяются дороги Вильнюс–Укмерге, Вильнюс–Минск, Вильнюс–Лида, по которым осуществляются межреспубликанские автотранспортные перевозки с соседними республиками и транзитные межреспубликанские перевозки людей и грузов.

Удельный вес межреспубликанских перевозок на подходах

Таблица 3

Динамика карантийских межреспубликанских перевозок по дорогам Вильнюсской зоны

Дорога	Количество межреспубликанских перевозок от общего количества перевозок (%)											
	Из соседних республ. их - в сос. республики					Соседние республики - ЛитССР						
	1972	1978	1979	1980	1982	1984	1972	1978	1979	1980	1982	1984
Тракай-	0,70	0,33	0,83	0,99	1,22	0,67	0,90	1,67	0,83	1,70	1,21	0,67
Вильнюс	1,70	1,87	3,33	3,03	1,65	0,89	1,5	7,34	1,66	5,04	4,30	5,33
Каунас-	4,6	2,76	2,50	8,17	2,33	2,00	2,4	1,83	1,26	6,49	2,00	3,33
Вильнюс	1,60	1,43	1,26	0,60	0,66	0,67	2,2	2,14	2,51	1,79	0,66	-
Молетай-	1,00	0,42	0,42	-	-	-	-	0,83	2,9	0,35	1,00	1,33
Вильнюс	10,60	10,48	12,50	14,50	14,14	7,33	20,90	19,65	23,33	26,20	21,88	24,33
Минск-	7,10	4,80	8,09	3,86	2,34	3,33	4,60	6,40	7,61	7,37	1,67	7,27
Лиде-												
Вильнюс												

к г. Вильнюсу в период с 1972 по 1984 г. почти не изменялся (табл. 3).

Аналогичные результаты получены и при обследованиях, проведенных вокруг г.г. Паневежис, Шяуляй, Капсукас, Утяна и др.

Анализ транспортной структуры межреспубликанских связей показал, что более 70% всех автомобилей составляют грузовые автомобили, в основном большой грузоподъемности. Наблюдаются определенные различия между структурой грузов по маршрутам "Соседние республики - Литовская ССР" и "Из соседних республик - в соседние республики".

По более длинным транзитным маршрутам перевозятся оборудование и грузы специального назначения.

Эффективность использования грузовых автомобилей, осуществляющих межреспубликанские перевозки, довольно высока.

Выводы

1. По сети автомобильных дорог Литовской ССР в подавляющем большинстве осуществляются внутриреспубликанские перевозки грузов и людей. Параметры сети зависят от интенсивности внутриреспубликанских автотранспортных связей.

2. Регулярные межреспубликанские автотранспортные связи незначительны и не оказывают существенного влияния как на функционирование, так и на перспективное развитие дорожно-транспортной системы ЛитССР.

3. При разработке долгосрочных программ развития и фундаментальных научных работ автотранспортную и дорожную системы республики можем рассматривать как взаимосвязанную самостоятельную отдельную единицу, основное внимание уделяя внутриреспубликанским проблемам. Такая постановка вопроса позволит достичь наилучших результатов.

Вильнюсский инженерно-строительный институт Поступила
Кафедра экономико-автомобильного транспорта 1985 06 27

ЛИТЕРАТУРА

1. ПАЛШАЙТИС Р. Исследование межреспубликанских автотранспортных связей ЛитССР. - В кн.: Материалы конференции по вопросам развития технических наук в республике и использования их результатов. - Вильнюс, 1981, с. 18-21.

RESPUBLIKOS KELIŲ-AUTOTRANSPORTO
SISTEMA - SAVARANKIŠKAS MOKSLINIŲ
TYRIMŲ OBJEKTAS

R. Palšaitis

Re z i u m ė

Ilgalaikiai tyrimai parodė, kad tarprespublikiniai autotransporto ryšiai respublikoje yra stabilūs, tačiau nedaro didesnės įtakos respublikos autotransporto bei kelių tinklo vystymuisi. Todėl, sudarant respublikos autokelių ir autotransporto sistemų perspektyvinio vystymo planus, pagrindinį dėmesį reikia skirti respublikos vidaus transporto problemoms.

REPUBLIC ROAD AND MOTOR TRANSPORT
SYSTEM AS INDEPENDENT OBJECT OF
SCIENTIFIC RESEARCH

R. Palshaitis

S u m m a r y

Permanent investigation showed that inter-republican motor transport communication is stable, but it has not a considerable influence on republic road and motor transport system development. While working out long-term plans of road and motor transport systems development attention should be paid to problems of local transport.

НАУЧНЫЕ ТРУДЫ ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ
ЛИТОВСКОЙ ССР

А В Т О М О Б И Л ь Н ы й Т Р А Н С П О Р Т , 1
П О В Ы Ш Е Н И Е Э Ф Ф Е К Т И В Н О С Т И Г Р У З О В Ы Х А В Т О М О Б И Л ь Н Ы Х
П Е Р Е В О З О К , 1986

УДК 658:656.13

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ РАЙОННЫХ
АГРОПРОМЫШЛЕННЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ ЛИТОВСКОЙ ССР

И. Лазаускас

В соответствии с почвенно-климатическими и экономическими условиями, а также исторически сложившимися традициями ведения отрасли сельское хозяйство республики специализируется на развитии молочно-мясного скотоводства и беконного свиноводства. Хозяйства получают от животноводства 85% валового дохода. В растениеводстве преобладают зерновые, сахарная свекла, лен, картофель, овощи и кормовые культуры.

Научно-технический прогресс во всех отраслях народного хозяйства ведет к более глубокой специализации и концентрации сельскохозяйственного производства. Этот процесс происходит планомерно, в соответствии с разработанными в республике схемами районной планировки. При определении специализации хозяйств предусмотрено, что в перспективе каждое из них будет возделывать зерновые культуры, корма для нужд собственного животноводства, одну из товарных культур, производить молоко и один вид мяса или выращивать племенной молодняк крупного рогатого скота.

Главнейшая задача сельскохозяйственного предприятия — производство сельскохозяйственной продукции. Поэтому значительная часть капитальных вложений направляется на развитие сельскохозяйственной отрасли. Для развития обслуживающих отраслей производства сельскохозяйственное предприятие не в силах выделить столько средств, чтобы можно было бы применять современную технику и технологию. Если бы сельскохозяйственное