

РОЛЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ. ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

ВАСИЛЬЧИШИН С.С.

«Южно-Уральский государственный университет (Национальный исследовательский университет)», Челябинск, Россия

Аннотация. В работе рассматривается техническое состояние отечественных автомобильных дорог, выявляются существующие проблемы дорожного хозяйства страны, и их влияние на экономику. Показаны перспективы развития дорожной отрасли, обеспечивающих повышение конкурентоспособности российской экономики.

Ключевые слова: автомобильные дороги, техническое состояние, экономическое развитие.

Введение

Автомобильные дороги являются важнейшей частью транспортной инфраструктуры, способствующей экономическому росту, решению социальных задач и обеспечению национальной безопасности. Именно дороги определяют транспортную доступность внутри системы, обеспечивая территориальную целостность страны, а также оказывают прямое влияние на скорость и динамику взаимоотношений элементов экономики в целом.

Рост внутреннего спроса и повышение доходов населения вызвали увеличение парка автотранспортных средств (7-10% в год). И это не удивительно, ведь именно автомобильный транспорт имеет ряд существенных преимуществ:

1. маневренность и большая подвижность, мобильность;
2. доставка грузов (пассажиров) «от двери до двери» без дополнительных перегрузок или пересадок в пути следования;
3. автономность движения транспортного средства;
4. высокая скорость доставки;
5. широкая сфера применения по территориальному признаку, видам и типам груза, расстояниям их перевозки, системам сообщения;
6. более короткий путь прохождения по сравнению с естественными путями водного транспорта;

7. в условиях нашей страны, автомобильный транспорт играет большую роль в освоении малонаселенных районов, поскольку способен не только обеспечить перевозки грузов при меньших затратах, но и дорожное строительство сопутствует всем видам работ по освоению сельскохозяйственных территорий, разработке больших месторождений, строительству новых крупных промышленных районов.

Ежедневно автотранспортом перевозится около 17 млн. тонн грузов и более 62 млн. пассажиров. Если сравнивать с аналогичным показателем железнодорожного транспорта, то это почти в 6 раз больше по объемам перевозок грузов, и в 17 раз – по перевозкам пассажиров. Грузовые перевозки – это один из наиболее «рыночных» секторов экономики. С помощью автомобильного транспорта перевозится около 80% грузов страны.

В настоящее время автодорожная сеть страны не удовлетворяет социальным и экономическим потребностям общества. Что в первую очередь препятствует развитию межрегиональных и хозяйственных связей.

Существующее техническое состояние автомобильных дорог

1. Дороги федерального значения. Согласно официальным данным (1) 60% федеральных дорог (ФД) не соответствуют нормативным требованиям. Протяженность ФД с 4 и более полосами движения составляет только 8%. Протяженность ФД, имеющих

гравийное или щебеночное покрытие, также равна около 8%. Большинство ФД рассчитаны на нагрузку 6–10 тонн на ось, что намного ниже международных стандартов Евросоюза (во Франции расчетная нагрузка равна 13 тонн на ось). На ФД 19% мостов нуждаются в реконструкции.

2. Дороги регионального и муниципального значения. В настоящее время примерно 50 тыс. сельских населенных пунктов не имеют дорог с твердым покрытием, связывающих их с сетью дорог общего пользования. Стоимость таких перевозок по грунтовым дорогам примерно в 2 раза выше, чем по дорогам с твердым покрытием. В отдельных регионах Сибири опорная сеть автодорог полностью отсутствует. Достаточно много соседних населенных пунктов сельской местности не связаны между собой общей автодорогой, в них связь осуществляется через дороги районных центров, тем самым увеличивается пробег автотранспорта, также это приводит к перегрузке дорог.

3. Улично-дорожная сеть. Значительные объемы перевозок осуществляются по территории жилой застройки, что приводит к образованию заторов, а соответственно и к увеличению себестоимости перевозок. Эта проблема возникает из-за недостаточного количества объездных дорог. Также в городах зачастую отсутствуют магистрали скоростного и непрерывного движения, а технические характеристики существующих улиц часто не соответствуют уровню транспортной загрузки. Всё это приводит к снижению безопасности дорожного движения (по статистике 70% ДТП происходит именно в городах).

Актуальные проблемы автодорожной сети

Из-за низкого качества автомобильных дорог и недостаточной развитости сети наблюдаются следующие проблемы:

1. Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к неоправданно огромным расходам бюджета. По оценкам экспертов, еже-

годные потери Российской Федерации, обусловленные неразвитостью и низкой пропускной способностью сети автомобильных дорог, оцениваются в 450–500 млрд. руб., это более 3 % ВВП, что в 6 раз выше, чем в странах Евросоюза (2).

2. Повышается себестоимость перевозимой продукции. Так в России расход топлива больше на 20-30%, что влияет на себестоимость перевозок, которая в 1,5 раза выше чем в развитых зарубежных странах. Размер транспортной составляющей в себестоимости продукции достигает 15–20% против 7–8% в странах с развитой экономикой. Это делает неконкурентоспособными отечественные товары на мировых рынках. В первую очередь на увеличение себестоимости перевозки при низком качестве автодорог оказывают влияние: снижение скоростей движения (себестоимость перевозки увеличивается в 1,45-1,6 раз); затраты на эксплуатацию автомобиля при плохом состоянии дорог возрастают в 1,6–2 раза.

3. Увеличиваются заторы на дорогах. На настоящий момент в России 26% дорог общего пользования федерального значения работают в режиме перегрузки. В американских городах расходы, вызванные заторами, в среднем для автотранспорта возрастают в 6,5 раз (3).

4. Увеличение объемов перевозок при низком техническом уровне дорог негативно влияет на окружающую среду. Ущерб от негативного воздействия автодорожного транспорта на окружающую среду оценивается в 100 млрд. руб. ежегодно.

5. Неудовлетворительное состояние дорог сдерживает темпы социально-экономического развития. В нашей стране не в полной мере используется транзитный потенциал, так как отсутствует система скоростных автомагистралей, позволяющих за относительно короткое время пересечь всю территорию страны. Наблюдается тенденция перераспределения бюджетных средств в пользу реконструкции и ремонта дорог. Однако из-за ограниченности средств суть реконструкции или капитального ремонта за-

частую сводится к незначительному расширению проезжей части. Но, обычно, уже через 3-4 года дополнительная пропускная способность исчерпывается, так как автомобильный парк растет на 7-10% в год, а обеспеченность населения автомобильными дорогами увеличивается всего на 0,5-1,5%. И все можно повторять сначала.

6. Неравномерность развития дорожной сети сдерживает выравнивание уровней социально-экономического развития субъектов РФ. За последние 20 лет число населенных пунктов в России сократилось на 52 тыс., по большей части из-за отсутствия регулярных транспортных связей.

Пути решения выявленных проблем

Для обеспечения эффективного развития экономики, полноценной работы транспортного сообщения и повышения конкурентоспособности необходимо реформирование дорожного хозяйства страны, включающее изменение системы финансирования. Стратегия развития автомобильных дорог России должна быть направлена на решение следующих задач:

1. Сохранение и улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей автодорожной сети с помощью программно-целевого подхода. Реализация проектов строительства скоростных автодорог федерального значения, с обеспечением следующих требований: по 2-4 полосы движения в каждом направлении, наличие разделительных полос, пересечения дорог должны осуществляться только в разных уровнях, установка дополнительных защитных ограждений обеспечивающих безопасность движения.

2. Уменьшение затрат на содержание и ремонт автодорог, увеличение межремонтных сроков, а также повышение прочности дорожного покрытия. Все эти задачи можно решить преимущественно с помощью перехода на строительство дорог из цементобетонных оснований и покрытий. Анализ показал, что каждые пять лет цены на материалы и горючее для дорожных машин возрастают в среднем в 2,5–3 раза. Что в свою оче-

редь существенно влияет на стоимость ремонтных и восстановительных работ асфальтобетонного покрытия, которое зачастую нужно ремонтировать чуть ли не каждый год. Частой причиной износа покрытия является перегруз фур, из-за чего возникает колеиность полос движения.

3. Совершенствование и развитие сети региональных и муниципальных автомобильных дорог для обеспечения связи населенных пунктов дорожной сетью с твердым покрытием, решения социальных проблем сельского населения. В перспективе рост нагрузки на дорожную сеть будет все больше определяться процессами субурбанизации (выхода производства и населения из больших городов в пригороды) и дезурбанизации (полномасштабной децентрализации городского расселения). Одним из перспективных направлений обеспечения строительства дорог регионального значения является использование при строительстве дорог сборных железобетонных преднапряженных плит, связанных в единое целое полотно металлическими канатами в оболочке. Плюсами этой технологии является: ускоренное строительство, уменьшение трудозатрат, загрузка существующих железобетонных заводов, заводское качество плит.

4. Создание системы стратегического планирования, совершенствование структуры и технологии управления дорожным хозяйством. Включающая: планирование программ строительства и реконструкции автодорог на год вперед; установление четких сроков проведения закупок и разыгрывания тендеров на строительство автомобильных дорог (не позднее мая месяца текущего года) для обеспечения своевременного окончания и планомерного хода работ; ограничение количества подрядчиков и субподрядчиков в дорожной сфере на федеральном уровне.

5. Переход на долгосрочные контракты, нацеленные на достижение качественных показателей состояния и развития дорожной сети.

Выводы

Для решения выявленных проблем транспортно-дорожной сети и развития экономики потребуется реформирование дорожного хозяйства и увеличение объемов финансирования строительства и реконструкции автомобильных дорог с 0,6% до 1,2–1,5% ВВП. Результатами направления существенных объемов инвестиций в развитие сети автомобильных дорог Российской Федерации станут:

1. повышение конкурентоспособности отечественной продукции за счет уменьшения транспортной составляющей в конечной цене продукции (до 7–10%);
2. сокращение энергоемкости ВВП России за счет снижения удельного потребления топлива на 15–20% из-за улучшения дорожных условий и сокращения перепробега автомобильного транспорта;
3. рост мобильности рабочей силы и расширение конкуренции на рынке труда;
4. сокращение нерациональных потерь времени населения на автотранспортные передвижения, повышение уровня доступности всех видов услуг;
5. достижение мультипликативного эффекта в других отраслях экономики, увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

Литература:

1. Состояние автомобильного транспорта и дорожного хозяйства /ГП РосдорНИИ. – М., 2003.
2. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 г. № 377.
3. Transportation Cost and Benefit Analysis II— Congestion Costs Victoria Transport Policy Institute (www.vtpi.org).
4. Концепция Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 октября 2005 г. № 1707-р.
5. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденная приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 мая 2005 г. № 45.
6. Родионова, И.А. Региональная экономика. – М.: Изд-во «Экзамен», 2005.
7. Падилья, Л.Ю. Система государственного и муниципального планирования // Управление развитием территории. — 2008. – № 4. – С.22–26.

Васильчишин С.С. – Высшая школа экономики и управления, «Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)», Челябинск, Россия.

Дата поступления 20 июня 2017 г.

DOI: 10.14529/iimj170207

THE ROLE OF AUTOMOBILE ROADS IN THE NATIONAL ECONOMY. THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT AND ROAD NETWORK AND THE WAYS OF THEIR SOLUTIONS

VASILCHISHIN S.S.

“South Ural State University (National Research University)”, Chelyabinsk, Russia

Abstract The paper considers the technical condition of domestic roads, identifies the existing problems of the country's road economy, and their impact on the

economy. The prospects for the development of the road industry, ensuring the competitiveness of the Russian economy, are shown.

Keywords: highways, technical condition, economic development.

References

1. The state of motor transport and road facilities / State Enterprise RosdorNII. - M., 2003.
2. The federal target program "Development of the transport system of Russia (2010-2015)" approved by the Decree of the Government of the Russian Federation of May 20, 2008 No. 377.
3. Transportation Cost and Benefit Analysis II-Congestion Costs The Victoria Transport Policy Institute (www.vtpi.org).
4. Concept of the Federal Target Program "Improving road safety in 2006-2012", approved by the decree of the Government of the Russian Federation of October 17, 2005, No. 1707-r.
5. Transport strategy of the Russian Federation for the period until 2020, approved by the decree of the Ministry of Transport of the Russian Federation of 12 May 2005 No. 45.
6. Rodionova I.A. Regional economy. - Moscow: Publishing house "Exam", 2005.
7. Padilla L.Yu. System of state and municipal planning // Management of territory development. – 2008. – No. 4. – P.22 – 26.

Vasilchishin S.S. – Higher School of Economics and management, “South Ural State University (National Research University)”, Chelyabinsk, Russia.

Received 20 June 2017

ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Васильчишин, С.С. Роль автомобильных дорог в национальной экономике. Проблемы транспортно-дорожной сети и пути их решения / С.С. Васильчишин // . – 2017. – №2. Стр. 44 – 48.

DOI: 10.14529/iimj170207.

FOR CITATION

Vasilchishin S.S. The role of automobile roads in the national economy. The problems of the transport and road network and the ways of their solutions. *Investment and innovation management journal*. – 2017. – No. 2. Pp. 44 – 48.

DOI: 10.14529/iimj170207.
