

РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

О ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Е. Н. Бобышев, преподаватель кафедры «Физико-математические науки» НГИЭИ

Аннотация. В данной статье рассмотрена дорожная политика Нижегородской области. Дана характеристика интегральной транспортной доступности Нижегородской области, которая в свою очередь должна формироваться на основе важных показателей, таких как рентабельность транспорта, средняя региональная стоимость, коэффициент надежности начертания сети и т. д.

Предложены мероприятия по модернизации существующей сети дорог в регионе. Для осуществления мероприятий по совершенствованию и развитию сети территориальных дорог определены основные направления их развития.

Ключевые слова: дорожная сеть, автомобильная дорога, рентабельность транспорта, транспортная доступность, техническое состояние.

Дорожная отрасль, лишенная прежних источников финансирования, переживает не лучшие времена. Проводимые муниципальные реформы способны еще более усугубить положение. Поэтому на данный момент очень важно определить вектор развития инфраструктурной отрасли для устойчивого развития региона.

Транспорт и дороги должны рассматриваться не только как отрасль, перевозящая грузы и пассажиров, а как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. Применительно к дорожной сети и транспорту, это означает последовательное улучшение потребительских индикаторов дорог и транспорта, закрепленных в первую очередь в свойствах территории.

В основе Программы развития дорожной сети Нижегородской области лежат неотраслевые цели (рентабельность, ввод дорог,

сокращение удельного потребления материалов и т.д.). Достижение этих целей, по большому (государственному) счету, не является конечной целью функционирования отрасли. Конечными целями должны являться показатели роста благосостояния в той части, что зависит от функционирования дорог.

Программа развития сети дорог Нижегородской области должна носить инновационный характер. Это должно касаться такого показателя, как дорожная (транспортная) обеспеченность. Вместо деления длины дорог на площадь региона (коэффициент Энгеля), должна оцениваться надежность сети, которая должна складываться из двух составляющих – технической и топологической (ресурсный характер начертания сети).

Интегральная транспортная доступность (ИТД), представляющая собой средневзвешенные затраты времени на пассажиро- и грузоперевозки, выводит на потребительские свойства сети (экономия времени, рост экономики, снижение террористической опасности и т.д.). Однако, этот показатель не одинаков по районам области.

Рентабельность транспорта, средняя региональная стоимость, коэффициент надежности начертания сети автодорог и другие являются частными показателями транспортной среды, которая свидетельствует о преобладающей доле дорожной сети в формировании ИТД.

Дорожная политика Нижегородской области формируется на основе целей и приоритетов социально-экономического и транспортного развития региона. Характер Программы развития должен заключаться в учете следующих основополагающих моментов:

1. Капитализация территорий. Предполагает стоимостную оценку не только фактических ресурсов всех видов, но и потенциальных, в наибольшей мере влияет на инвестиционную, геополитическую, социально-культурную привлекательность регионов и обеспечивает их экономический рост. Благодаря территориальной капитализации должно повышаться влияние транспорта на экономический рост через мультипликативный эффект инвестиций и внутреннего потребления.

2. Эффективность бюджетирования. Необходим переход от сметного принципа формирования бюджета к планированию бюджета по конечным целям, когда эффективность затрат будет определяться по приросту значимых для налогоплательщиков индикаторов. Эффективное бюджетирование позволит перейти на новый уровень конкуренции между видами транспорта за финансовые ресурсы и выдвинет

дорожную отрасль на передовые позиции в межотраслевой конкуренции.

3. Обратное влияние в связке «транспортная (дорожная) сеть – окружающая среда». Традиционно оценивается негативное влияние транспорта на окружающую среду, однако, и последняя может негативно влиять на работу транспортно-дорожной сети за счет неблагоприятных климатических характеристик.

4. Угроза терроризма. Требуется просчета возможных чрезвычайных ситуаций в транспортной системе в случае выхода из строя отдельных участков транспортной сети.

5. Синергетика транспорта. Полезные эффекты от функционирования дорог проявляются не синхронно с улучшением потребительских свойств, а накапливаются (иногда даже в отрицательную сторону). Например, накопленный недоремонт дорог может долго (в течение 2–4 лет) не давать положительного отклика в приросте ВВП, даже при значительном увеличении финансирования дорожного хозяйства в течение этого срока.

6. Государство должно взять на себя ответственность за минимальный транспортный стандарт (МТС). МТС даст возможность не тормозить развитие экономики и социума.

Важнейшим экономическим показателем, на который должны ориентироваться все транспортные отрасли, – грузоемкость валового регионального продукта (ВРП), т.е. насколько единица вновь созданных стоимостей в сельском хозяйстве, промышленности, услугах зависит от функционирования дорожной отрасли (измеряется в ткм/1 рубль ВРП). В целом по России этот показатель равен 9,5.

Основной целью дорожной политики Нижегородской области должно являться совершенствование и развитие сети автомобильных дорог, повышение их транспортно-эксплуатационных характеристик для интеграции в европейскую транспортную сеть, обеспечения экономического роста и спроса на автотранспортные перевозки, увеличения эффективности использования природно-ресурсного потенциала и повышения уровня жизни населения.

Реализация Президентской программы «Дороги России» в 1995–2000 гг. позволила решить задачу сохранения сети автомобильных дорог общего пользования и увеличения ее протяженности за этот период с 519 до 584 тыс. км, в том числе протяженность федеральных автомобильных дорог увеличилась с 41 тыс. км до 46,3 тыс. км.

В 1995–2000 гг. было построено и реконструировано 33,9 тыс. км, отремонтировано 183,2 тыс. км автомобильных дорог и 290 км

мостов и путепроводов на них, отремонтировано и принято в сеть дорог общего пользования более 47 тыс. км сельских автомобильных дорог. Это обеспечило жителям около 4 тыс. населенных пунктов связь по дорогам с твердым покрытием с опорной дорожной сетью.

Фактическое выполнение заданий президентской программы «Дороги России» по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования в целом составило 59,3 %, в том числе федеральных автомобильных дорог – 83,6 % и территориальных автомобильных дорог – 57,0 %, объем финансирования работ по строительству и реконструкции федеральных дорог составил 42,3 % от объемов, предусмотренных программой.

На данный момент правительством разработана национальная программа модернизации и развития автомобильных дорог РФ до 2025 года, которая состоит из 3-х этапов. На 1-ом этапе (2005–2010 гг.) предусматривается проведение институциональных изменений в дорожном хозяйстве, реорганизация системы управления дорожным хозяйством, изменение классификации автомобильных дорог, преобразование системы финансирования дорожного хозяйства и подготовка необходимой законодательной и нормативно-правовой базы, обеспечивающей условия реализации программы. Также на этом этапе предусмотрена реконструкция наиболее загруженных участков дорожной сети на подходах к крупным городам и строительство обходов населенных пунктов, развитие автомобильных дорог в составе транспортных коридоров, обеспечивающих геополитические интересы и безопасность государства, ввод объектов незавершенного строительства высокой степени готовности, завершение строительства внеклассных мостов, реализация пилотных проектов строительства платных дорог. Основными же работами будут являться проведение мероприятий по обеспечению сохранности автомобильных дорог и улучшению транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, уменьшению отставания по срокам ремонтов на федеральных, территориальных и муниципальных дорогах; обеспечение к 2010 г. регулярного восстановления ежегодного износа федеральных дорог, повышение технического уровня дорог путем их модернизации.

На 2-ом этапе (2011–2015 гг.) предусматривается реализация наиболее эффективных инвестиционных проектов строительства дорог и мостов, привлечение частных средств в дорожное хозяйство, создание системы объектов платной дорожной инфраструктуры. Будут развернуты работы по созданию сети многополосных автомобильных магистралей и скоростных дорог, завершение формирования сети терри-

ториальных автомобильных дорог, формирование сети муниципальных дорог. Планируется к 2015 г. начать обеспечение регулярного восстановления ежегодного износа территориальных дорог, повышение технического уровня территориальных и муниципальных дорог.

Третий этап (2016–2025 гг.) предусматривает создание сети многополосных автомобильных магистралей и скоростных дорог, строительство хордовых и соединительных дорог, дополняющих сложившуюся радиальную структуру дорожной сети. Также рационализация прохождения автомобильных магистралей и формирование новых автодорожных направлений, обеспечивающих пропуск транспортных потоков в обход перегруженных движением транспортных узлов, развитие сети территориальных и муниципальных автомобильных дорог, обеспечение круглогодичной связи всех населенных пунктов с сетью дорог общего пользования.

Нижегородская область в силу своего уникального географического положения играет важную роль в рациональной организации перевозок грузов в Приволжском федеральном округе России.

Несмотря на достаточно развитую дорожную сеть в Нижегородской области, по сравнению с другими субъектами Приволжского федерального округа, ее качественные характеристики на целом ряде дорог не соответствуют предъявляемым нормативным требованиям. Проведенный анализ технического состояния существующей сети автомобильных дорог и мостовых переходов, их загрузки движением, наличия объектов дорожного сервиса свидетельствует о том, что в ближайшие годы по мере возрастания интенсивности движения целый ряд дорог не сможет обеспечить пропуск ожидаемых транспортных потоков без улучшения технического состояния существующей транспортной сети и строительства новых магистралей, а также строительства соединительных дорог на наиболее загруженных направлениях.

Совершенствование сети территориальных автомобильных дорог будет способствовать решению проблем функционирования и развития агропромышленного комплекса и улучшению социальных условий жизни населения региона.

Таким образом, из всего вышесказанного можно предложить следующее:

1. В Нижегородской области необходима скорейшая модернизация автомобильных дорог, которые не требуют повышения категории, но с увеличением интенсивности транспортного потока и доли тяжелых автомобилей требуют усиления дорожных одежд, а также ремонта мостов, совершенствования системы водоотвода, пере-

стройки отдельных участков для обеспечения нормативных требований, устройства дорожной разметки, ограждений, другого инженерного обустройства дороги.

2. На всех дорогах региона должно проводиться эффективное содержание, обеспечивающее уход и сохранность сооружений при оптимальном расходовании выделенных средств и материально-технических ресурсов.

3. Развитие основных автодорожных коридоров через Нижегородскую область должно осуществляться, в основном, посредством реконструкции существующих магистральных дорог с приведением их технического уровня в соответствие с требованиями к скоростным дорогам международного значения. Создание международных транспортных коридоров является одной из важнейших задач экономической политики страны, решение которой позволит интегрировать Россию в мировую систему грузовых перевозок, обеспечить независимые транспортные связи России с ее зарубежными партнерами, а также привлечь к транзиту через ее территорию дополнительные грузопотоки и увеличить доходы от транзитных операций.

4. Сохранение существующей сети дорог области. Это предусматривает необходимость выполнения работ по содержанию и ремонту территориальных автомобильных дорог общего пользования.

5. Необходимо обеспечить развитие дорожной сети до минимально необходимого уровня, способствующего развитию экономики и решению социальных проблем региона.

6. На территориальной сети должна увеличиваться доля автомобильных дорог III–II категорий, также должен быть продолжен перевод экономически и социально важных ведомственных дорог (в частности, связывающих крупные сельские населенные пункты) в сеть дорог общего пользования. Необходимо формирование и развитие региональной сети автомобильных дорог, строительство хордовых и соединительных дорог, дополняющих сложившуюся радиальную структуру сети, с целью ликвидации излишнего пробега транспортных средств и обеспечения связей между административными районами по кратчайшим маршрутам.

Мероприятия по совершенствованию и развитию существующей сети территориальных дорог должны включать в себя следующие задачи:

– совершенствование начертания и повышение пропускной способности основных территориальных дорог;

– совершенствование существующих и создание новых выходов в соседние области;

– обеспечение связей всех населенных пунктов области с опорной сетью дорог по дорогам с твердым покрытием путем совершенствования сети внутрихозяйственных дорог и строительства соединительных направлений, позволяющих сократить перепробег транспорта и связать населенные пункты, не обеспеченные в настоящее время дорогами с твердым покрытием, с сетью дорог общего пользования.

Решение всех перечисленных выше задач с учетом прогнозируемых финансовых возможностей можно достичь за счет реализации оптимальной инвестиционной политики, концентрации финансовых и иных ресурсов на приоритетных направлениях развития дорожной сети и проектах, обеспечивающих наибольший эффект от инвестиций.

По мере улучшения транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог необходимо совершенствовать воспроизводственную структуру инвестиций в автомобильные дороги с переходом к увеличению доли средств, направляемых на капитальный ремонт, реконструкцию и строительство автомобильных дорог.

ЛИТЕРАТУРА

1. Васильев, А. П. Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения. – М.: Транспорт, 1990. – 139 с.
2. Виноградова, М. В. Комплексный подход к формированию дорожного сервиса в России. – М.: изд. Московского государственного университета леса, 2003. – 220 с.
3. Концепция развития и совершенствования сети автомобильных дорог общего пользования на территории Нижегородской области на перспективу до 2025 г. Разработчик: НИПИ территориального развития и транспортной инфраструктуры, г. Санкт-Петербург, 2005.
4. Новости Торгово-промышленной палаты. Заседание Всероссийского «круглого стола» на тему «Приоритетные национальные проекты и роль автомобильных дорог в их реализации»

THE PROGRAM OF DEVELOPMENT OF A ROAD SYSTEM IN THE NIZHNIY NOVGOROD REGION

E. N. Bobyshev, the teacher of the chair «Physics and Mathematics»

Annotation. The road policy of the Nizhniy Novgorod region is considered in given article. The characteristic of integrated transport availability of the Nizhniy Novgorod region is given in this article which in turn should be formed on the basis of important indicators, such as profitability of transport, average regional cost, factor of reliability of a tracing network and etc.

Actions of modernization of existing road system in the region are offered. For realization of actions of perfection and development of territorial roads the basic directions of their development are defined.

The keywords: road system, automobile highway, profitability of transport, transport accessibility, technical condition.