

## РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

### ВЛИЯНИЕ СОСТОЯНИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

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

**Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы влияния дорожной сети на социально-экономическое развитие территорий. Дана общая характеристика состояния дорожно-транспортной сети. Выделены проблемы и определены некоторые направления развития дорожной сети.

**Ключевые слова:** дорожная сеть, дорожная инфраструктура, плотность дорожной сети, уровень финансирования, неналоговые поступления, доходы от платных дорог.

Проблема развития дорожно-транспортной сети по-прежнему остается актуальной. Недостаток дорог в сельской местности, их плохое качество приводит к нарушению хозяйственных связей между территориями, отрицательно сказывается на развитии межрегиональных связей, замедляет развитие рынка труда и увеличивает транспортные затраты в этой отрасли, а также создает напряженность в социальной сфере работников села.

Жизнедеятельность человека обеспечивается социальной инфраструктурой, которая включает в себя учреж-

дения образования, здравоохранения, обеспечения правопорядка, дорожное хозяйство и т.д. К одной из составляющих сельской инфраструктуры следует отнести дорожную сеть. Автомобильные дороги занимают важное место в единой транспортной сети страны. Перевозки автомобильным транспортом ежегодно возрастают. Ни одна отрасль народного хозяйства не может нормально функционировать без участия транспорта. Маневренность, сравнительно высокая скорость сообщения, сокращение объемов погрузо-разгрузочных работ являются основными преимуществами автомобильного по сравнению с другими видами транспорта.

В настоящее время дорожная инфраструктура не справляется с растущими потребностями и не успевает за ростом автомобилизации. Прочностные характеристики автомобильных дорог Российской Федерации не соответствуют современным требованиям. Неудовлетворительная транспортная доступность значительной части территории страны являются причиной целого ряда негативных социальных последствий, таких как:

- повышение смертности населения из-за несвоевременного оказания медицинской помощи. Это относится как к надомному обслуживанию, так и к несчастным случаям на дорогах;

- сдерживание развития культуры и образования в труднодоступных регионах, снижение подвижности населения и рост безработицы;

- ухудшение экологической обстановки, увеличение вредных выбросов и шумового воздействия от автомобилей и другие.

Улучшение состояния и развитие сети автомобильных дорог способствует снижению нагрузки на бизнес и население. При существующем техническом состоянии дорожной сети российских дорог автомобили расходуют

почти в 1,5 раза больше горючего, чем в развитых зарубежных странах. В плохих дорожных условиях стоимость обслуживания автомобилей возрастает в 2 - 3 раза, срок службы автопокрышек сокращается в 1,5 - 2 раза, срок службы автомобиля сокращается на 30 %.

По территории РФ проходят 34 автодорожных маршрута европейской и азиатской сети международных автомобильных дорог общей протяженностью 32 тыс. км, из которых 5,1 тыс. км. находится в ведении субъектов РФ. Конкурентоспособность этих маршрутов во многом уступает альтернативным направлениям, проходящим по территории других государств. Свыше четверти протяженности этих дорог требуют реконструкции с повышением технической категории. Из общей протяженности маршрутов многополосную проезжую часть имеют лишь 9 %.

Проезжая часть дорог рассчитана в основном на пропуск автомобилей, имеющих осевую нагрузку 6 - 10 т., поэтому такие дороги не способны пропускать обычные для международных перевозок автомобили с нагрузкой на ось 11-13 тонн, так как они разрушают дороги. Увеличивается интенсивность перевозок тяжелых крупногабаритных контейнеров. С учетом международных тенденций темпы роста контейнерных перевозок по автодорогам в течение ближайших 5 лет будут составлять 10 - 15 % в год. Сейчас принято решение о повышении прочности дорожных одежд при реконструкции и капитальном ремонте основных федеральных дорог. Однако темпы обновления дорожных конструкций низки, и лишь 19 % протяженности федеральных дорог соответствуют современным нагрузкам. В результате активно развиваются альтернативные маршруты в обход России. Это может обернуться не только потерей доходов от обслуживания международных транзитных потоков, но и ущербом во всех отраслях эко-

номики и сельского хозяйства, вплоть до интересов национальной безопасности страны.

Плотность дорожной сети РФ в расчете на единицу площади территории и на одного жителя от 2 до 25 раз ниже, чем в странах Европейского сообщества, США и ряде быстро развивающихся стран Азии. Уровень финансирования дорожного хозяйства в РФ существенно ниже, чем в других странах мира: даже в Белоруссии и Монголии доля расходов на дорожное хозяйство в валовом внутреннем продукте выше, чем в РФ. Это не позволяет ликвидировать разрыв в показателях развития дорожной сети.

Сеть дорог общего пользования прирастает в России весьма медленно: в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)» в 2010 г. плотность дорог на 1000 жителей в России практически осталась на уровне 2005 г. В то же время уровень автомобилизации страны вырос в 1,5 раза. Необходимо разработать норматив, дающий право руководителям субъектов вводить ограничения и плату за въезд в центры городов. Данная норма должна носить унифицированный стандарт, а также распространяться на использование автомобилей, не соответствующих требованиям национальных экологических стандартов. В 2009 г. только 37 % федеральных и 24 % территориальных дорог соответствовали нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию. Если ситуация будет развиваться в том же направлении, то к 2011 г. на дорожной сети, с учетом территориальных дорог, в нормативном состоянии останется не более 15 % протяженности. По расчетам специалистов недостаточные темпы улучшения состояния российской дорожной сети уже сейчас вызывают экономические потери, эквивалентные 6 % ВВП РФ. При сохранении существующих тенденций эти потери к 2025 г. увеличатся в сопоставимых ценах еще бо-

лее чем в 2 раза. Российская дорожная сеть не способствует повышению конкурентоспособности отечественной продукции, в том числе, реализации транзитного потенциала транспортной системы, решению задач социально-экономического развития страны. Для решения перечисленных проблем необходимо:

1. Довести общую протяженность дорожной сети страны до 1,5 млн км, в том числе дорог общего пользования

- до 1,2 млн км. Задача должна решаться не только за счет строительства новых магистралей, но и за счет включения в сеть дорог общего пользования муниципальных, ведомственных и бесхозных дорог. В настоящее время их состояние по условиям безопасности движения не позволяет открыть не только движение общественного транспорта, но и вообще регулярное движение автомобилей.

2. Довести долю протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, до 90 %.

3. Увеличить долю дорог федерального значения, позволяющих обслуживать движение тяжеловесных транспортных средств, до 75 %.

4. Наконец, важнейшей задачей является существенное уменьшение аварийности на дорогах.

Решение первых трех задач позволит снизить долю ДТП, происходящих из-за неудовлетворительного качества дорог с 24 % (на сегодняшний день) до 9 %. Все эти задачи имеют для РФ огромное значение. Их решение требует концентрации усилий всех уровней государственной власти, местного самоуправления, бизнеса. С учетом реальных возможностей финансирования, недопустимости разбалансирования рынка подрядных работ, индустрии строи-

тельных материалов, других факторов, перечисленные задачи могут быть поэтапно решены.

Решение задачи существенно осложняется влиянием опережающего роста рыночных цен на дорожно-строительные материалы и топливо для дорожно-строительной и эксплуатационной техники. На закупку этих ресурсов идет до 60 % стоимости дорожных работ. Цены на эти ресурсы за последние 5 лет росли в 1,3 - 1,5 раза быстрее, чем средняя инфляция в стране. Потери инвестиционных возможностей дорожного хозяйства из-за этого за прошедшие пять лет составляют 250 млрд руб., что сопоставимо с годовым объемом финансирования из бюджетов всех уровней. Удельный вес затрат, не связанных со строительством (выкуп земель, перевод лесных земель в нелесные, переустройство коммуникаций, а также компенсационные выплаты), в общем объеме стоимости строительства и реконструкции отдельных автомобильных дорог достигает в ряде случаев 44 %. Решение столь масштабной задачи возможно только на основе коренного реформирования всех сторон деятельности дорожного хозяйства. Этот вариант развития можно назвать «целевым инновационным». Для его реализации необходимо создать систему условий, которые обеспечили бы на рыночных принципах коренное улучшение потребительских качеств автомобильных дорог и повышение привлекательности индустрии дорожных работ для частных инвестиций.

Реализация предлагаемых мер с переходом на долгосрочные контракты не только обеспечит коренное улучшение потребительских качеств автомобильных дорог и повышение привлекательности дорожных работ для частных инвестиций, но будет служить рычагом для снижения общих темпов инфляции в стране за счет устранения фактора сезонного (спекулятивного) характера спроса на го-

рюче-смазочные и строительные материалы, который имеет место при существующем порядке.

Создание устойчивых, долгосрочных источников финансирования дорожного хозяйства должно основываться на принципе «пользователь платит». Основные направления налоговой части этих источников должны включать налоги, зависящие от фактического пробега автомобиля (в первую очередь это акцизы на топливо); налоги, взимаемые по факту владения автомобилем (на приобретение и использование автомобиля). Неналоговые поступления должны включать доходы от платных дорог; поступления, связанные с компенсацией ущерба, наносимого дорогам тяжелыми автотранспортными средствами; выручку от договоров с владельцами объектов придорожного сервиса на «подключение» объекта к автомагистрали, других договоров с лицами, заинтересованными в дополнительных услугах дорог; доходы от реализации проектов с применением механизма государственно-частного партнерства; часть объема страховых премий по договорам ОСАГО и других видов автострахования; штрафы за нарушения правил дорожного движения.

Переход на новую систему должен сопровождаться совершенствованием механизма обеспечения открытости и прозрачности расходов, включающего в себя казначейскую систему исполнения расходных обязательств, независимый контроль потребительских качеств дорог с участием органов государственного надзора и саморегулируемых организаций пользователей.

Решение перечисленных задач невозможно без изменения законодательной базы, основой которой должен стать закон «Об автомобильных дорогах», определяющий права и ответственность за состояние и развитие автомобильных дорог органов государственной власти, пользователей автодорог и организаций, осуществляющих деятель-

ность в придорожной полосе; требования к системе финансирования дорожного хозяйства; особенности применения концессионного, градостроительного, земельного, имущественного законодательства в дорожном хозяйстве; взаимоотношения с собственниками объектов и территорий в придорожной зоне.

Необходимо принять решения по изменению земельного и градостроительного законодательства, направленных на ускорение обеспечения строительства дорог земельными участками. Сегодня подготовительные работы к строительству занимают два-три года, за это время земельные участки оказываются в руках спекулянтов, которые взвинчивают стоимость строительства. Выкуп земель и различные компенсации занимают 20 % в общей стоимости строительства. Однако органы управления дорожным хозяйством не имеют возможности влиять на эти процессы. У них нет полномочий и по использованию придорожных земель. Большую часть работы по реформированию дорожного хозяйства предстоит выполнить в ближайшие два - три года. Это чрезвычайно напряженный график. Однако ясно, что только такие меры могут привести к решению масштабной задачи по приведению сети автомобильных дорог в соответствие с экономическими и социальными потребностями общества, экономики, бизнеса и государства.

### *Литература*

1. Крыжаловский, Г. А. Управление транспортными системами / Г. А. Крыжаловский, В. В. Машкин. - СПбГУВК: 1998. - 260 с.
2. Мачульская, И. Г. Общие тенденции развития дорожного движения и обеспечения его безопасности в XXI веке / И. Г. Мачульская. - 2006. - С. 82

3. Новости Торгово-промышленной палаты. Заседание Всероссийского «круглого стола» на тему «Приоритетные национальные проекты и роль автомобильных дорог в их реализации» от 19 апреля 2007 г.

4. Сухов, П. Механизацией по бездорожью / Павел Сухов // На земле и в небесах. - 2006. - С. 19

### **INFLUENCE OF THE ROAD NET TO THE SOCIAL - ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE RURAL AREAS**

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

**Annotation.** In the article the questions of the road net to social-economic territory development are considered. The general characteristic of road-transport net is given. The problems and directions of the development of road net are defined.

**The keywords:** road net, road infrastructure, compactness of road net, the level of financing, non-tax investment, income from paid ifoads.