

ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИИ

Герасимова Н.Е.

научный руководитель: канд. экон. наук, доцент Лихтер А. В.

Сибирский федеральный университет

Институт управления бизнес-процессами и экономики

Вопрос дорожного строительства для нашей страны очевидно достаточно актуален, учитывая современный уровень автомобилизации и состояние дорожных коммуникаций. Необходимо отметить, что последние десятилетия характеризовались не только крайне бурным ростом информационных технологий, космических технологий, очень бурно шло развитие транспорта и в первую очередь, автомобильного транспорта.

Дорожное хозяйство России является одним из основных элементов транспортной инфраструктуры, который обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и перемещение товаров и услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог общего пользования определяется территориальная целостность и единство экономического пространства РФ.

Становление рыночных отношений в российской экономике, формирование рынка автотранспортных услуг с развитием предпринимательства и конкуренции изменили условия функционирования автомобильного транспорта. Эффективность работы автотранспорта непосредственно зависит от уровня содержания и развития сети автомобильных дорог.

Согласно положениям Транспортной стратегии РФ развитие дорожной сети должно соответствовать темпам социально-экономического развития страны и обеспечивать потребности в перевозках в соответствии с ростом автомобилизации. Из-за несоответствия уровня развития дорожной сети спросу на автомобильные перевозки хозяйство и население страны несут значительные экономические потери.

Россия существенно отстает от ведущих зарубежных стран по показателям подвижности населения, скорости доставки грузов, плотности и качеству дорожной сети, что приводит к снижению конкурентоспособности отечественных производителей, высокой доле транспортной составляющей в себестоимости продукции, сдерживанию роста производительности труда и объемов инвестиций.

Отставание в развитии автомобильных дорог и плохое состояние отдельных участков дорожной сети, перегрузка дорог у важнейших транспортных узлов выступают факторами, сдерживающими развитие ряда городов, регионов и национальной экономики в целом.

Многочасовые дорожные заторы в улично-дорожной сети (УДС) — привычное явление для водителей многих российских городов. Несмотря на то что по уровню автомобилизации Россия пока отстает от развитых государств в 3-4 раза, в ближайшие годы, по мнению экспертов, число зарегистрированных транспортных средств будет только расти.

Главные причины проблем в УДС, как правило, лежат в двух основных областях. Во-первых, используется советская модель улично-дорожной сети, разработанная около 30 лет назад. Она не соответствует современным запросам крупных городов. Во-вторых, неэффективность УДС усугубляется хаотичным развитием городов и транспортной культуры в последние полтора десятилетия.

Опыт показывает, что экономическая отдача средств, вложенных в ремонт и содержание дорог, в два-три раза превышает экономический эффект от каждого рубля,

вложенного в строительство новых дорог. Состояние дорожной сети России таково, что задача повышения транспортно-эксплуатационных характеристик существующих дорог, приведения их в соответствие с требованиями движения и дальнейшего совершенствования становится в большинстве регионов страны более важной, чем строительство новых дорог.

В современных же условиях центр тяжести деятельности дорожных организаций постепенно и неуклонно переходит от строительства новых дорог к преимущественному сохранению, поддержанию и повышению технического уровня и эксплуатационного состояния существующих автомобильных дорог методами содержания, ремонта и реконструкции.

Главной стала задача повышения капитальности дорожных одежд, обеспечения высокой скорости, удобства и безопасности движения, инженерного оборудования и обустройства дорог, архитектурно-эстетического оформления и другие задачи, составляющие комплекс эксплуатационного обеспечения функционирования дорог.

Научное обеспечение дорожного хозяйства в России осуществляют, прежде всего, два ведущих государственных научно-исследовательских института: СоюздорНИИ, специализирующийся в области нового строительства (подведомственен Госстрою РФ) и РосдорНИИ, призванный, прежде всего, заниматься проблемами, связанными с эксплуатацией дорог (подведомственен Минтрансу РФ) [2, с. 10-11].

Среди современных российских экономистов нет единства в вопросах формирования рыночных механизмов комплексного развития дорожного хозяйства, которые отражали бы системную взаимообусловленность целей и средств максимизации его социально-экономической эффективности в переходный период.

Слабо развиты теоретические разработки в построении методологии и законодательного регулирования нормативов фиксирования источников и объемов финансирования дорожной программы, отвечающих рыночным условиям хозяйствования.

Определение понятия «автомобильно-дорожный комплекс» (АДК), как научной категории не сформулировано, хотя и используется в программе «Дороги России XXI века», а также в экономической, технической и другой литературе.

Серьезные изменения, происходящие в механизмах финансового обеспечения дорожного хозяйства, далеко не всегда учитывают проблему его комплексного развития, что также не находит достаточного отражения в трудах отечественных ученых.

Список источников литературы:

1. Троцкая, Н.А. Единая транспортная система / Н.А.Троцкая, А.Б.Чубуков. – М.: Академия, 2008 – 450 с.
2. Каримов А.А. Дороги: связь времен. / А.А. Каримов. – М.: ООО «Трансдорнаука», 2008. – 272 с.
3. Кадочников П., Синельников-Мурылев С., Трунин И. Система федеральной финансовой помощи//Вопросы экономики. 2002. - №8.
4. Транспортная стратегия РФ на период до 2020 года (http://www.mintrans.ru/DOCUMENTS/detail.php?ELEMENT_ID=13024)
5. <http://newtimes.ru/articles/detail/4961/>
6. <http://www.novayagazeta.ru/data/2010/077/00.html>
7. <http://www.aif.ru/auto/article/31438>
8. <http://yagazeta.com/news10537.html>
9. <http://www.inosmi.ru/economic/20100629/160946495.html>