присяжные экономики

автомобильный транспорт и дорожное хозяйство в транспортном комплексе Российской Федерации

В условиях формирования современных рыночных отношений в России проявилось несоответствие производственных мощностей предприятий транспортного машиностроения и структуры инвестиционного спроса со стороны транспортных предприятий. Сегодня модернизация российской транспортной системы напрямую зависит от динамики импорта оборудования. При общей тенденции к росту расходов на машины и оборудование в структуре инвестиций в основной капитал транспортнопроизводящих предприятий наблюдается систематический рост затрат на приобретение импортного оборудования.

Продолжение.

Начало в № 10, 11 /2003

В 2000 году импорт транспортных средств увеличился на 8,8%, в том числе автомобилей на 41,4% и, главное, он увеличивался опережающими темпами по сравнению динамикой роста отечественного транспортного машиностроения (табл. 1).

Проведенный сравнительный анализ динамики и структуры выпуска отечественных капиталоемких товаров, предназначенных для транспортного комплекса, и их импорта позволил описать оперативную реакцию российского бизнеса на конъюнктурные сдвиги на внутреннем рынке. С изменением экономической конъюнктуры и сужением спроса на дорогостоящую импортную продукцию отечественные производители сегодня успешно занимают рыночные ниши, предлагая на внутреннем рынке конкурентоспособные по цене и качеству виды техники. Рост инвестиционного спро-

Дементьев А.В.

Изряднова О.И.

Реус А.Г.

канд. экон. наук

Индексы грузооборота и динамики отраслей транспортного машиностроения, в %

	В среднем за год		К предыдущему году						
	1991-1995	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Транспортный грузооборот		99,0	95,4	96,6	96,7	105,3	105,0	103,1	105,6
Вся промышленность	87	97	96	102	95	108	109,0	104,9	103,7
Машиностроение	83	91	96	103	89	116	115,5	107,2	102,0
По отраслям:									
подъемно-транспортное машиностроение	80	87	67	90	70	119	142	121,8	90,1
железнодорожное машиностроение	85	91	98	81	87	109	107,4	126,0	121,7
автомобильная промышленность	87	94	100,2	113	89	115	103,3	101,7	97,8

Источник: Госкомстат России

са транспортных отраслей явился фактором восстановления положительной динамики производства железнодорожного, подъемно-транспортного машиностроения, а также сопряженных с ними отраслей металлургического комплекса и спроса на услуги строительства. Таким образом, на фоне экономического подъема ярко проявилась системообразующая роль транспорта в структуре национальной экономики. Интенсивное развитие инвестиционной деятельности в транспортной отрасли ориентирована на формирование транспортной инфраструктуры внутренних, внешнеторговых и транзитных перевозок. Вместе с тем, с развитием сети автомобильных дорог повысились требования к согласованному развитию инфраструктуры других видов транспорта. Существует необходимость координации развития автомобильных и железных дорог, создания подходов к портам, развития припортовых железнодорожных станций, трубопроводов и морских терминалов, аэропортов и инфраструктуры наземного транспорта. Решение этих проблем сопровождается постепенным перераспреде-

**на фоне
экономического
подъема ярко
проявилась
системо-
образующая роль
транспорта
в структуре
национальной
экономики**

лением инвестиций. Под влиянием изменения конъюнктуры внешнего и внутреннего рынка эти вопросы особенно актуализировались в последние три года.

Проблемы развития автомобильного транспорта и развития сети дорог.

В единой транспортной системе России автомобильный транспорт занимает важное место. Его отличает высокая маневренность, возможность доставки грузов до места назначения без дополнительных перегрузок в пути и, следовательно, высокая скорость доставки и лучшая сохранность грузов. Во многих городах и районах России автомобильный транспорт является единственным видом пассажирского транспорта. С оживлением экономики и ростом спроса на транспортные услуги проблемы состояния, эксплуатации и развития дорожной сети приобретают особую значимость. Растет интенсивность движения, особенно на международных автомагистралях. Автомобильные дороги становятся важнейшей составляющей транспортной инфраструктуры. В этой ситуации недостаточно развитая сеть транспортных коммуникаций выступает фактором, ограничивающим перспективы развития территорий. На долю автотранспорта приходится 75% объемов перевозок грузов и 73% внегородских пассажирских перевозок. Парк автотранспортных средств увеличивается на 7-10% в год. Кроме традиционных перевозок на расстояние до 300 км, в последнее время получили развитие перевозки на дальние расстояния. За последние пять лет число автомобилей в стране выросло в 1,6 раза, объем международных перевозок вырос в 3 раза, интенсивность движения на дорожной сети страны в среднем возросла на 5%, а на основных автомагистралях – на 26,2%. Развитие дорожной сети является актуальной проблемой повышения эффективности национальной экономики.

Общая протяженность всех автомобильных дорог Российской Федерации составляет 909,5 тыс. км. В соответствии с действующей класси-

во многих городах и районах России автомобильный транспорт является единственным видом пассажирского транспорта

фикации, в целях разграничения полномочий и ответственности в сфере развития и эксплуатации сети дорог, а также упорядочения использования финансовых средств, выделяются автомобильные дороги общего пользования и ведомственные дороги. Дороги общего пользования являются государственной собственностью и подразделяются на федеральные автомобильные дороги, содержание и развитие которых является сферой ответственности Государственной службы дорожного хозяйства (Росавтодор), и территориальные дороги, относящиеся к сфере ответственности субъектов Федерации.

Основу дорожной сети составляют федеральные автомобильные дороги общей протяженностью 47 тыс. км, значительная часть которых – это автомобильные дороги, соединяющие столицу Российской Федерации г. Москву со столицами республик в составе Российской Федерации, административными центрами краев и областей. На долю перевозок грузов и пассажиров по федеральным дорогам приходится почти 45% услуг, оказанных автомобильным транспортом. Доля международных автомобильных перевозок по федеральным дорогам превышает 80%. Магистральные автомобильные дороги федерального значения являются составной частью международных и российских транспортных коридоров.

В условиях рыночной экономики повышается роль автомобильных дорог как одного из показателей, определяющих уровень жизни населения. Развитая сеть дорог становится одним из ключевых материальных элементов, обеспечивающих для граждан свободу выбора места жительства, приложения труда, стандартов самостоятельного и активного экономического и социального поведения.

Неудовлетворительная транспортная доступность значительной части территории страны и низкое качество автодорог являются причиной целого ряда негативных социальных последствий, включая:

– повышенную смертность населения из-за несвоевременного оказания «скорой» медицинской помощи;

**на долю перевозок
грузов
и пассажиров
по федеральным
дорогам
приходится почти
45% услуг**

- сдерживание развития культуры и образования в труднодоступных регионах;
- сокращение свободного времени за счет увеличения времени пребывания в пути к месту работы, отдыха, торговым центрам и т.д.;
- снижение качества и увеличение стоимости товаров и услуг из-за трудностей их доставки;
- снижение подвижности населения и увеличение безработицы;
- высокую смертность в ДТП и большое количество людей, получающих инвалидность после увечий, или продолжительное время пребывания на излечении в больницах;
- увеличение вредных выхлопов и шумового воздействия от автомобилей из-за низкого качества дорог;
- снижение продуктивности сельскохозяйственного производства и доходов работников, занятых в сельском хозяйстве;
- дополнительное уничтожение посевов и растительности из-за образования объездов на грунтовых дорогах в период распутицы.

**доля
международных
автомобильных
перевозок
по федеральным
дорогам
превышает 80%.**

Окончание следует

Dementjev A.V.

Izrjadnova O.I.

Reus A.G.

The candidates of Economy Science

One of the main forces of economy

Motor transport and road economy in a transport complex
of the Russian Federation

The continuation. The beginning is in № 10, 11 /2003

In conditions of market relation's formation the inconsistency between productive capacity of transport mechanical engineering enterprises and the structure of an investment demand of transport enterprises. Nowadays the Russian transport system modernization directly depends on dynamics of the equipment import. Regular increase of costs for buying the import equipment is observed in transport area.

рп