Экономика – в гору, колесам – надежные дороги

обеспеченность инфраструктурой: дорожное хозяйство России по сравнению с показателями других стран

В последние годы Россия демонстрирует интенсивные темпы экономического развития, однако на фоне благоприятных общих тенденций существуют проблемы, которые, если их не решить уже сейчас, могут стать серьезным тормозом для дальнейшего развития. К их числу можно отнести недостаточную развитость транспортной системы и дорожного хозяйства.

Дементьев А.В.
соискатель
Академия народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации

Общая протяженность автомобильных дорог мира составляет 32,3 млн км, из которых 60% имеют твердое покрытие[1]. Доля дорог с твердым покрытием сильно варьируется по странам. Она составляет 70%-100% в промышленно развитых странах и Китае, 40%-70% в большинстве развивающихся стран, и, как правило, не превышает 40% в остальных странах мира. В России доля дорог с твердым покрытием составляет 85,2%[2].

Автомобильные грузоперевозки

В случае России важным фактором становится также неоднородность спроса на услуги дорожной инфраструктуры в отдельных регионах и территориях в зависимости от районов проживания и направлений перевозок автомо-

[1] United States Central Intelligence Agency, 2007 World Fact Book (www.cia.gov), данные за 2002 год.
[2] Транспорт в России, 2007, данные за 2006 год.

для России важным фактором становится также неоднородность спроса на услуги дорожной инфраструктуры в отдельных регионах и территориях

бильным транспортом. Для небольших стран ключевыми факторами развития дорожной инфраструктуры становится размещение ключевых транспортных коридоров и транспортных узлов.

Спрос на услуги дорожной инфраструктуры в значительной степени зависит от структуры грузовых и пассажирских перевозок и от преобладающего вида транспорта. Так, в большинстве стран центральной Европы основная часть грузооборота приходится именно на автомобильные перевозки: например, в Италии автомобильный транспорт занимает 87% в структуре грузооборота, в Великобритании – 84%, во Франции – 75%, в Германии – 65%.

В странах с большей территорией автомобильные перевозки зачастую не играют столь существенной роли. Например, в США основной грузооборот связан с железнодорожным транспортом (42%), в то время как на автомобильные дороги приходится только 33% грузоперевозок, в Китае по имеющейся статистике 62% грузооборота приходится на морской транспорт, и только 11% – на автомобильные дороги. В России в перевозках грузов преобладают железнодорожный и трубопроводный транспорт (60% и 53% грузооборота, соответственно).

Доля автомобильных грузоперевозок по статистике в России составляет только 1,3%, уступая внутреннему водному (1,8%) и морскому транспорту (1,5%), что существенным образом отличает Россию от развитых европейских стран, где грузооборот на автомобильном транспорте превышает грузооборот на железнодорожном в несколько раз: в 10,5 раз в Италии, в 7,6 раз в Великобритании, в 5 раз во Франции, в 2-3 раза в Германии и странах Восточной Европы (Румынии, Болгарии, Польше и Венгрии).

Структура грузо – и пассажирооборота, численность и плотность населения, а также развитость дорожной инфраструктуры оказывают непосредственное влияние на объем автомобильного парка. Самым большим автомобильным парком в мире располагают США

Новые дороги

(237,4 млн автомобилей, в том числе 212,7 млн легковых автомашин, 8,0 млн грузовых автомобилей и 0,7 млн автобусов). Автопарк остальных стран в 5-6 и более раз меньше, – в Германии 48,8 млн автомобилей, в Японии – 43,0 млн шт., во Франции – 36 млн шт., в России и Великобритании – по 32 млн, в Канаде – 8 млн, в Польше – 16 млн шт.

Россия, существенно отставая по удельным показателям численности автомобильного парка на душу населения, достаточно быстро наращивает количество автомобилей, особенно – автомобилей в личном пользовании граждан. За последние 5 лет число легковых автомобилей в собственности граждан выросло более чем на 25% при сокращении общей численности населения, в первую очередь, за счет городского населения.

Качество дорог и уровень ДТП

Важным показателям, чрезвычайно сильно различающимся в разных странах, является качество дорог, в первую очередь, – состояние дорожного покрытия. В целом можно отметить достаточно высокое качество дорог в развитых странах Европы и США.

В большинстве развивающихся стран и стран с переходной экономикой значительная часть дорог находится в неудовлетворительном состоянии (от 20 до 80%), причем это относится не только к дорогам регионального и второстепенного значения, но и к основным автомагистралям. Так, например, в Югославии в плохом состоянии находятся 25% автомагистралей, в Турции – 40%, в Македонии – около 60%, в Таджикистане – 80% автомагистралей[3].

Показатели уровня развития страны, состояния дорог непосредственным образом влияют на количество и последствия дорожно-транспортных происшествий. Россия имеет исключительно высокие показатели смертности на автомобильных дорогах, далеко опережая

для небольших стран ключевыми факторами развития дорожной инфраструктуры становится размещение ключевых транспортных коридоров и транспортных узлов

[3] По данным Infrastructure in Europe and Central Asia region approaches to sustainable services, WorldBank, 2006.

страны ОЭСР по отношению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях к общей численности населения.

В России на 1 млн жителей приходится 230 погибших в дорожно-транспортных происшествиях за год. В США данный показатель в 1,6 раз ниже (143 погибших на 1 млн жителей). В развитых европейских странах, Японии, Индии, Канаде и Новой Зеландии число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на душу населения примерно в 2,5 раза ниже, чем в России, и не превышает 100 погибших на 1 млн жителей в год. Среди стран ОЭСР самая низкая смертность на дорогах Нидерландов, Швейцарии и Швеции, где за год погибает в автокатастрофах не более 50 человек на 1 млн жителей.

Анализ динамики показателя смертности в дорожно-транспортных происшествиях за последние 10 лет показывает, что в большинстве стран смертность по отношению к численности автомобильного парка и населения значительно сократилась. Так, в Португалии, Эстонии и Люксембурге данные показатели улучшились на 40-70%, а в большинстве развитых стран Европы – на 20-40%. В России же число погибших в ДТП на одно транспортное средства сократилось только на 18%, в то время как число погибших на душу населения, наоборот, возросло на 16%. При этом из стран ОЭСР ухудшение показателя смертности в ДТП на душу населения отмечено только в Индии (-28%).

спрос на услуги дорожной инфраструктуры в значительной степени зависит от преобладающего вида транспорта, от структуры грузовых и пассажирских перевозок

Необходимость опережающего развития дорожного хозяйства

Особенностью России по сравнению с другими странами является более высокие транспортные издержки, даже с учетом климата, размера территории и расстояний перевозок автомобильным транспортом. При этом Россия по показателям развитости дорожной инфраструктуры, даже в густонаселенных районах уступает развитым странам (США, Канада и др.) по прочим сопоставимым характеристикам. Естественно, это в значительной

степени связано с историческими причинами, а также неэффективностью размещения производства и несоответствия инфраструктуры современному спросу на транспортные услуги. Однако в последние годы, несмотря на значительное продвижение вперед по уровню экономического развития и доходов, получаемых предприятиями и гражданами, дорожное хозяйство России по-прежнему в большей степени соответствует ситуации развивающихся стран. Проблемы состояния дорог, их перегрузка, планирование строительство и реконструкция становятся все более актуальными для перспективного экономического развития.

Все это обостряет необходимость опережающего развития инфраструктуры дорожного хозяйства, улучшения его состояния до уровня развитых стран для устранения соответствующих ограничений экономического роста, повышения безопасности перевозок и качества предоставления транспортных услуг.

Россия, существенно отставая по удельным показателям численности автомобильного парка на душу населения, достаточно быстро наращивает количество автомобилей

Литература

1. Economic, Environmental and Social Statistics, OECD, 2008.
2. Hirotada K. (1986) The Development of Japan's Road Network, Whell Extend, 1996.
3. Infrastructure in Europe and Central Asia region approaches to sustainable services, WorldBank, 2006.
4. OECD Factbook, OECD, 2007.
5. Ryburg Jon. Strategic Planning: Best FM Practices, Facility Performance Group, Ann Arbor. Michigan. 1995.
6. Value-Based Management Done Right (The EVA Implementation at Harsco). Stern Stewart Research, The Americas, 2003.
7. World Fact Book, United States Central Intelligence Agency, 2007.
8. World Road Statistics, International Road Federation, 2006.
9. Транспорт в России. – Росстат, 2007.

pn