

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

Захаренко В.В.

Научный руководитель – старший преподаватель Голуб Н.В.

Сибирский федеральный университет

Оценивая состояние транспортной системы России в целом, можно констатировать, что наиболее сложный период ее развития остался позади. Транспортная система функционирует достаточно стабильно.

Однако рост объемных показателей транспортного сектора привел к возникновению ряда дисбалансов в развитии транспортной инфраструктуры и основных фондов в целом, которые, как показывает опыт зарубежных стран, будут усугубляться по мере экономического роста. Эти дисбалансы являются не просто причиной неудобств, они неприемлемы для растущего общественного сознания, противоречат концепции устойчивого развития.

Основные проблемы развития транспортной системы России следующие:

1) Отсутствует необходимая комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы. В период реформ транспорт фактически не рассматривался как единый объект государственного управления. Для первого поколения программ развития транспорта был характерен традиционный отраслевой подход. Элементы комплексного планирования развития транспорта, которое применялось в советский период, были утрачены;

2) На транспорте не завершены структурные преобразования. В значительной мере сохранились организационные структуры и экономические механизмы, присущие плановой экономике. В важнейшем секторе железнодорожного транспорта рыночные реформы находятся на начальном этапе. Присутствие государства в сфере транспортного бизнеса и государственное регулирование отдельных видов транспортной деятельности избыточны. Не завершено создание правовой базы транспорта, адекватной рыночным условиям. Экономические и административные механизмы не всегда учитывают специфику транспортной деятельности в рыночных условиях. Отдельные виды транспортной деятельности имеют низкую экономическую эффективность, непривлекательны как сфера инвестиций и предпринимательства. Многие транспортные предприятия, относящиеся к государственному и муниципальному секторам, плохо приспособлены к эффективному функционированию в рыночных условиях;

3) Несоответствие темпов развития автомобильных дорог тенденциям устойчивой автомобилизации. Отставание в развитии автомобильных дорог всегда было традиционной проблемой для России. С началом рыночных реформ, зарождением основ рыночной экономики эта проблема еще более усугубилась. Слаборазвитая дорожная сеть страны стала оказывать негативное влияние на экономику страны, сдерживая развитие целого ряда богатых природными ресурсами регионов, в которых не обеспечено круглогодичное транспортное сообщение, и резко усугубила социальные проблемы населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих круглогодичной постоянной связи с внешним миром по дорогам с твердым покрытием.

Рост объемов транспортной деятельности, обусловленный экономическим ростом, недофинансирование транспортной инфраструктуры усугубили несоответствие транспортной инфраструктуры растущим транспортным потребностям, особенно в северных территориях. Сегодня бездорожье и неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние сети дорог мешают продвижению экономических реформ и подъему экономики России, в частности:

- не завершено формирование опорной сети дорог, связывающих субъекты Рос-

сийской Федерации, как между собой, так и с центральной частью страны. Почти 40 тысяч населенных пунктов, в которых живет более 10 миллионов россиян, лишены круглогодичного выхода на опорную транспортную сеть;

- более трети федеральных автомобильных дорог работает в системе перегрузки, что резко сокращает скорость движения по ним, увеличивает транспортные издержки производителей товаров и услуг, способствует снижению конкурентоспособности отечественных товаров и услуг;

- древовидная конфигурация сети дорог, сформировавшаяся в 60-80-е годы XX века, приводит к значительному перепробегу автотранспорта и, следовательно, потерям финансовых и материальных ресурсов;

- не завершено развитие рокадных дорог вдоль границ страны и крупных водных преград, а также автомагистралей, связывающих морские порты Северного ледовитого океана, Балтийского, Черного и Каспийского морей;

- из-за отсутствия дорог с твердым покрытием около десяти процентов населения страны в период весенней и осенней распутицы остаются практически отрезанными от транспортных коммуникаций;

- прочностные характеристики территориальных дорог и мостовых сооружений на них не позволяют осуществлять движение тяжеловесных транспортных средств;

- сформировавшаяся в Советское время сеть автомобильных дорог страны не учитывает произошедшие политические изменения, связанные с распадом СССР, что отрицательно сказывается на обороноспособности и экономической безопасности Российского государства;

- состояние автомобильных дорог общего пользования и улично-дорожных сети стало одной из причин, оказывающих негативное влияние на наметившийся в последние годы рост дорожно-транспортных происшествий, от которых ежегодно погибают более 30 тыс. человек;

- в неудовлетворительном состоянии находится значительная часть мостовых сооружений (например, на федеральных дорогах свыше тысячи мостовых сооружений требуют неотложного ремонта, а три тысячи – проведения профилактических работ).

Таким образом, существующая сеть автодорог по своим параметрам не соответствует реалиям сегодняшнего дня и, в первую очередь, тенденциям устойчивой автомобилизации. По расчетам специалистов, потребность страны в дорогах составляет 1,5 млн. км или почти в два раза больше, чем имеющаяся сеть дорог. До 20% автомагистралей работают в режиме перегрузки, а подходы ко многим крупным городам стали постоянным «узким местом» в движении пассажиров и грузов. При этом растущая нагрузка на дорожную сеть ведет к ускоренному разрушению дорожных покрытий. Отставание в развитии дорог все более ограничивает мобильность населения, тормозит развитие экономики, снижает конкурентоспособность отечественных товаров и производителей транспортных услуг.

Развитие рыночных отношений в России неизбежно приведет к увеличению доли автотранспорта в общем объеме транспортной работы. По расчетам к 2015 году доля автоперевозок увеличится примерно до 30-40%. Последствия роста интенсивности движения для существующей сети дорог предсказать нетрудно – сплошные транспортные пробки на подъездах к промышленным центрам, разрушение покрытий дорог, ухудшение экологической обстановки в зоне прохождения дорог, рост транспортных затрат и, соответственно, стоимости продукции. Таким образом, состояние дорожного хозяйства предопределяет уровень развития производственной и социальной сферы государства и обеспечивает надежную работу подавляющего большинства отраслей хозяйственного комплекса страны.

Опыт стран с рыночной экономикой свидетельствует, что темпы роста доли ав-

томобильного транспорта в транспортном балансе примерно соответствует темпам роста ВВП, поэтому экономический рост в России неизбежно будет сопровождаться автомобилизацией транспортного комплекса и экономики в целом. Это еще более обострит отставание дорожной инфраструктуры от роста автомобилизации. Прогнозом предусматривается дальнейший рост объемных показателей транспорта, увеличение количества автомобильного парка России, что еще более будет усугублять данную проблему. Другими словами, в настоящее время Россия имеет минимальный запас времени для создания нормальной сети автомобильных дорог, то есть последний шанс избежать экономического краха, вызванного парализацией путей сообщения;

4) Усиление неравномерности в использовании производственных мощностей действующих инфраструктурных объектов. Значительная часть инфраструктурных объектов работает с превышением номинальной загрузки. Так, специализация и оснащенность российских торговых портов не соответствуют сложившимся и перспективной структуре и объемам внешнеторговых и транзитных грузопотоков, в результате чего около 30% российских внешнеторговых грузов отправляются через иностранные порты.

Вместе с тем, существуют объекты, оптимальная загрузка которых не может быть достигнута в среднесрочной перспективе;

5) Во всех отраслях транспортного комплекса наметились устойчивые тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования. Основные фонды всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами, их износ достиг в настоящее время 55-70% и продолжает нарастать. При этом финансово - экономические механизмы, в том числе обеспечивающие воспроизводство основных фондов и инновации, недостаточно эффективны и не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли.

В результате нарушения воспроизводственных процессов в течение последних 10-15 лет на транспорте наблюдается устойчивая тенденция физического старения инфраструктуры транспорта и парка транспортных средств. Все большая доля их эксплуатируется за пределами установленного срока службы. В районах Крайнего Севера в ближайшие 2-3 года более 80% действующего парка транспортных средств будет выведено из эксплуатации по причине полного физического износа. Это влечет за собой снижение уровня безопасности транспортного процесса, рост транспортных издержек и может стать причиной возникновения определенного дефицита провозных и пропускных возможностей в отдельных элементах транспортной системы;

6) Существуют значительные региональные несоответствия в развитии транспортной сети. В настоящее время существует множество узких мест в развитых центральных районах и крупных городах (около 25% от общей протяженности дорог работают в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки) и проблема доступности периферийных областей (значительная часть населения, проживающая в 49 тыс. населенных пунктах, не имеет круглогодичного сообщения с основными транспортными коммуникациями страны).

Между тем, имеется тесное взаимодействие между развитием транспортной системы и пространственным распределением экономической активности, то есть надежная транспортная система является тем инструментом, который способен внести существенный вклад в исправление экономического и социального неравенства в развитии регионов, которые сложились под влиянием следующих обстоятельств:

- неравномерность существующего и потенциального уровня развития и размещения производительных сил;
- различия в структуре и объемах товарообмена регионов, связанных с территориальным разделением труда;

- различия в уровнях социально-экономического положения населения регионов;

- различия в структуре и начертании опорной сети.

Региональный подход позволяет более полно оценить преимущества транспортно-географического положения отдельных территорий;

7) Недостаточен технологический уровень транспортных систем. Технико-экономические характеристики большинства эксплуатируемых транспортных средств, в том числе и новых, поставляемых транспортным машиностроением, существенно ниже мирового уровня. В транспортной инфраструктуре наиболее существенно отставание в применении современных транспортных технологий, а также в информатизации транспорта.

Следствием этого на внутреннем рынке являются недостаточное качество предоставляемых услуг, высокий уровень издержек, сохранение недопустимо высоких показателей транспортной аварийности и негативного экологического воздействия транспорта.

На международных транспортных рынках в условиях постоянного ужесточения технических требований к транспортным средствам следствием является снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков.

Анализ современных тенденций и проблем развития транспортной инфраструктуры и основных фондов указывает на то, что они приняли системный характер и требуют комплексного подхода к их решению. Прогнозируемое возрастание спроса на перевозки всех видов транспорта с одной стороны, и негативные явления в транспортной системе в целом и отдельных ее подотраслях с другой, создают угрозу общеэкономическому росту России в целом и отдельных ее регионов, ослабления позиций России на мировом рынке транспортных услуг.