

Устойчивое развитие территорий, отраслей и производственных комплексов

УДК 656.078

ББК 65.37

© Магруппова З.М., Еремеева А.С.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА



МАГРУПОВА ЗУЛЬФИЯ МАЗГАРОВНА

доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономики
Инженерно-экономического института
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования Череповецкий государственный университет
E-mail: mzm-68@mail.ru



ЕРЕМЕЕВА АННА СТЕФАНОВНА

младший научный сотрудник отдела исследования уровня и образа жизни населения
Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт социально-экономического развития территорий Российской академии наук
E-mail: ase-90@bk.ru

В статье представлены основные результаты исследования региональной автодорожной инфраструктуры, проведённого на примере Вологодской области. Выделена роль автодорожной инфраструктуры Вологодской области в экономическом развитии региона и страны в целом, повышении уровня жизни населения. Автомобильные дороги регионального значения обеспечивают межрегиональные и межрайонные перевозки, подъезды к городским и сельским поселениям, являются важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей, обеспечивая повышение качества жизни людей.

Дана характеристика динамики развития автодорожной сети, проведён анализ состояния и соответствия нормативным значениям автомобильных дорог Вологодской области. На сегодняшний день существующая сеть автомобильных дорог не соответствует по своим параметрам социально-экономическим потребностям, и в первую очередь темпам развития автомобилизации. Наличие природно-сырьевых ресурсов и ограниченность их освоения из-за отсутствия автомобильных дорог требует принятия неотложных мер по изменению состояния автодорожной сети, увеличению её протяжённости, капитальности покрытий как на федеральном, так и региональном уровне.

По мнению авторов, первоочередной задачей развития автодорожной инфраструктуры является выравнивание уровней дорожной обеспеченности регионов страны с учётом особенностей их территориальной организации. Для качественного осуществления перевозочного процесса недостаточно только наличия автодорог, необходима развитая автодорожная инфраструктура, соответствующая транспортным и грузовым потокам. Без решения проблем в дорожной отрасли невозможно добиться коренных изменений в экономической ситуации региона.

Автодорожная инфраструктура, транспортная инфраструктура, региональные автомобильные дороги, дорожная отрасль, дорожная сеть, дорожный фонд.

Автодорожная инфраструктура наряду с другими инфраструктурными отраслями является важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей, влияет на повышение качества жизни людей. Основу автодорожной инфраструктуры страны составляют федеральные автомобильные дороги, которые обеспечивают связи субъектов Российской Федерации со столицей, с другими регионами России, со странами дальнего и ближнего зарубежья, а также внутри региона [10].

Региональная автодорожная инфраструктура – это один из элементов региональной транспортной инфраструктуры, играющий важную роль в устойчивом поступательном экономическом развитии региона и страны в целом, повышении уровня жизни населения, интеграции автодорожной сети области в систему федеральных дорог и международную транспортную систему. Перспективы развития дорог регионального значения напрямую связаны с реализацией приоритетных национальных проектов в области образования, здравоохранения и приоритетных региональных проектов.

Автомобильные дороги регионального значения обеспечивают межрегиональные и межрайонные автотранспортные связи, подъезды к городским и сельским поселениям. При повышении качества дорог в регионах будет повышаться качество дорог и во всей федерации. Для качественного осуществления перевозочного про-

цесса недостаточно только наличия автодорог, необходима развитая автодорожная инфраструктура, соответствующая транспортным и грузовым потокам.

По мнению авторов, главной целью развития автодорожной инфраструктуры является выравнивание уровней дорожной обеспеченности регионов страны с учётом особенностей их территориальной организации. Для достижения этой цели необходимо решение следующих стратегических задач:

1. Создание системы стратегического планирования, ориентированной на достижение целевых показателей состояния и развития автодорожной инфраструктуры и повышение результативности деятельности федеральных государственных органов, осуществляющих управление дорожно-транспортным комплексом.

2. Формирование системы финансирования дорожного хозяйства на основе программно-целевого подхода и повышение эффективности использования бюджетных средств.

3. Повышение эффективности использования государственного имущества в дорожно-транспортной сфере.

4. Совершенствование системы мониторинга состояния и развития сети автомобильных дорог, оценки эффективности управленческих решений.

5. Внедрение системы контроля за реализацией принятых решений и достигнутыми результатами.

Основной проблемой в развитии федеральной и региональной автодорожной инфраструктуры является несоответствие между уровнем развития экономики и качеством функционирования существующей сети автомобильных дорог. На сегодняшний день существующая сеть автомобильных дорог не соответствует по своим параметрам социально-экономическим потребностям и, в первую очередь, темпам развития автомобилизации. В полной мере не используется транзитный потенциал региона и страны в целом. Основные фонды в виде специализированной дорожной техники обновляются недостаточными темпами, их износ достиг 55 – 70% и продолжает нарастать. Ухудшение технического состояния автодорог и снижение их пропускной способности влияют на рост дорожно-транспортных происшествий.

Во многих регионах Российской Федерации, в том числе и Северо-Западном, отсутствуют автомобильные дороги с твёрдым покрытием между соседними населенными пунктами (рис. 1) и связь осуществляется через дороги районных центров, что приводит к перепробегу автотранспорта и перегрузке дорог. Прочностные характеристики территориальных дорог и мостовых сооружений не позволяют осуществлять движение тяжеловесных транспортных средств, в свою очередь, увеличение объёмов автомобильных перевозок при плохом качестве дорог негативно влияет на окружающую среду. Ограниченность освоения имеющихся природно-сырьевых ресурсов в связи с отсутствием автомобильных дорог требует принятия неотложных мер как на федеральном, так и на региональном уровне по изменению состояния автодорожной сети, увеличению её протяжённости, капитальности покрытий.

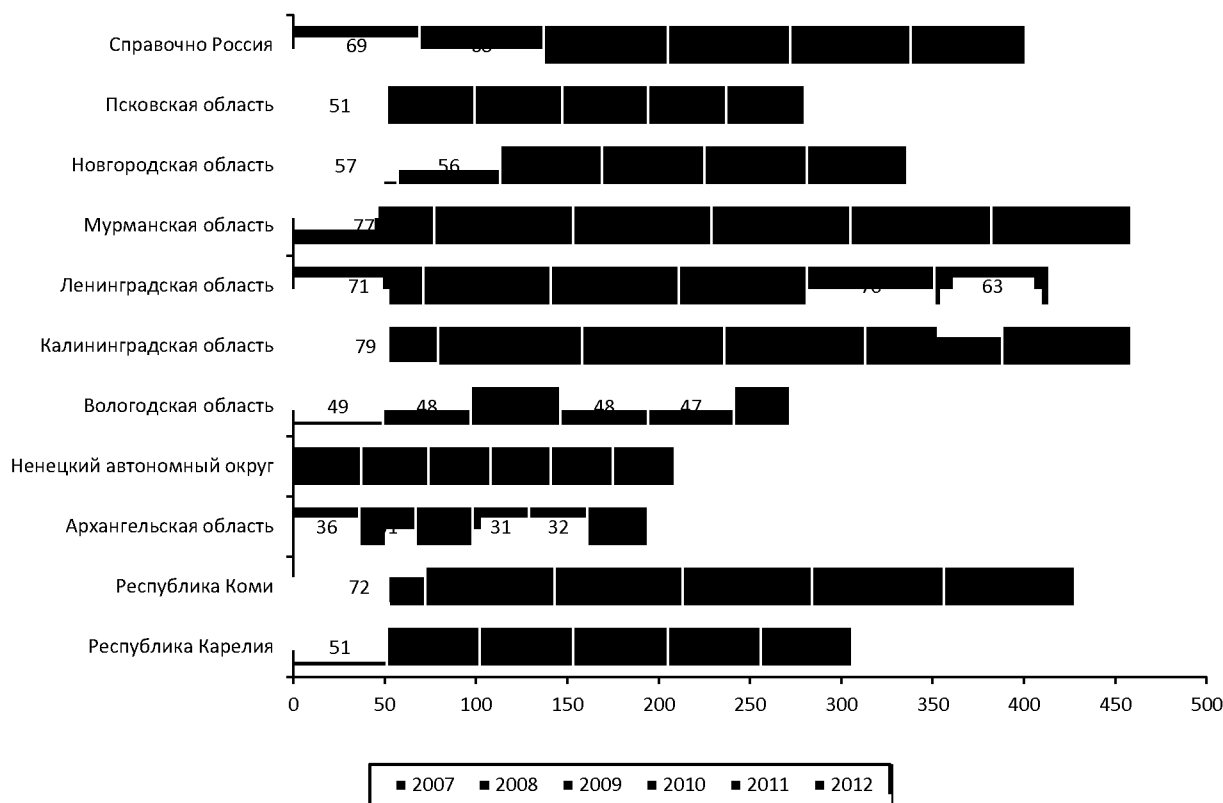


Рис. 1. Удельный вес автомобильных дорог с твёрдым и усовершенствованным покрытием в общей протяжённости автомобильных дорог общего пользования, % на конец года [5]

Перечисленные выше проблемы создают угрозу замедления экономического роста и социального развития региона. Их решение позволит достигнуть следующих результатов в процессе модернизации региональной автодорожной инфраструктуры [12]:

- снижение уровня транспортных издержек;
- рост мобильности населения;
- снижение аварийности на дорогах;
- повышение уровня доступности основных транспортных коммуникаций для населения и хозяйствующих субъектов;
- увеличение вклада автомобильно-дорожного комплекса в формирование ВРП.

По данным Российской ассоциации территориальных органов управления дорогами не отвечают нормативным требованиям дорожные покрытия автодорог в РФ: до 20% – 6 субъектов РФ; от 20% до 50% – 17 субъектов РФ; от 50% до 80% – 42 субъекта РФ; за гранью нормативных требований 80% – 18 субъектов РФ; выше 90% – Вологодская область (рис. 2).

При реализации социально-экономической политики в Вологодской области особое место занимает направление по обеспечению выходов в другие регионы в целях увеличения транзитных перевозок,

в связи с чем первостепенной задачей является развитие сети автомобильных дорог и обеспечение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования. Использование транзитного потенциала должно быть не только приоритетом развития сети автодорог, но и самостоятельной точкой роста экономики регионов.

Вологодская область расположена на севере Европейской части России и входит в Северо-Западный федеральный округ, площадь области – 144,5 тыс. кв. км, протяжённость с севера на юг – 385 км, с запада на восток – 650 км [9]. Удобное географическое положение позитивно влияет на развитие экономики области, через её территорию проходят основные транспортные магистрали, соединяющие южную и центральную Россию с северными и восточными регионами: транспортные коридоры «Север – Юг», «Западная Европа – Западный Китай», «Транссиб», Волго-Балтийский водный путь и Северо-Двинская шлюзованная система, воздушный коридор Европа – Азия. Выгода положения заключается также в близости к главным промышленным центрам страны: Москве и Санкт-Петербургу. Волго-Балтийский канал позволяет в течение ше-



Рис. 2. Соответствие нормативным требованиям по автомобильным дорогам в РФ

сти месяцев навигации отправлять грузы в порты Балтийского, Белого, Каспийского, Черного и Средиземного морей.

Дорожно-транспортная инфраструктура области включает [9]:

- железнодорожные пути общего пользования протяженностью 769 км; плотность их составляет 53 км на 10 тыс. кв. км при среднероссийском уровне – 50 км; по железным дорогам в пределах Вологодской области отправляется более 17 млн. тонн грузов, поступает для области 32 млн. тонн грузов, пропускается более 60 млн. тонн транзитных грузов;

- автомобильные дороги общего пользования протяженностью порядка 19 тыс. км, в том числе с твердым покрытием – 13,4 тыс. км, плотность их – 79 км на 1 тыс. кв. км при среднероссийском уровне – 38 км (50-е место в России);

- внутренние водные судоходные пути – 2,1 тыс. км;

- действующие авиалинии гражданской авиации – более 2 тыс. км;

- главные региональные автомобильные дороги: Сухонский тракт (Тотьма – Нюксеница – Великий Устюг), Р5 (Вологда – Вытегра – Медвежьегорск), Р6 (Череповец – Белозерск – Липин Бор), Р7 (Чекшино – Тотьма – Никольск); протяженность региональных автомобильных дорог на территории Северо-западного региона составляет 11009,6 км, на которых находятся 606 мостов протяженностью 26,7 км;

- федеральную магистраль – М8 «Холмогоры» (Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск), федеральную дорогу – А114 (Вологда – Новая Ладога – а/д М18); протяженность федеральных автомобильных дорог на территории Северо-Западного региона составляет 643 км, на которых расположено 42 моста и путепровод.

Город Вологда – один из крупнейших транспортных узлов Северо-Западного федерального округа. Через него проходят федеральные транспортные коридоры, такие как автомобильный «Юг – Север» (Москва – Ярославль – Архангельск), железнодорожный «Транссиб» (Владивосток – Челябинск – Киров – Вологда – Санкт-Петербург) [11].

Автомобильными дорогами Вологда связана с такими городами, как Москва, Ярославль, Архангельск (трасса М8), Череповец и Санкт-Петербург (трасса А114), Петрозаводск и Мурманск (трасса Р5), Вытегра, а также со всеми районными центрами Вологодской области. В городе начинаются дороги местного значения на Норобово (Пошехонское шоссе), Вологда – Фетинино, Вологда – Ростилово (Старое Московское шоссе) [11]. Участок железной дороги в черте Вологды является самым грузонапряженным на всей сети железнодорожных дорог Российской Федерации – более 240 поездов в сутки. В городе расположен аэропорт, проходит судоходная река Вологда. Городской общественный транспорт представлен автобусами, троллейбусами и маршрутными такси.

Основной объем грузов, отправляемых с предприятий и организаций области, составляют черные металлы, строительные материалы, химические и минеральные удобрения, продукция предприятий лесного комплекса. Развитие сети улиц с усовершенствованными покрытиями, увеличение интенсивности транспортного движения, рост жилищного строительства, повышение уровня жизни населения в городах Вологодской области требуют повышения оперативности и качества выполнения работ и оказания услуг по ремонту и содержанию городских территорий, своевременной санитарной уборке дорог и улиц. Состав работ по ремонту и содержанию улично-дорожной сети определен приказом Минтранса Российской Федерации от 12 ноября 2007 года № 160 «Об утверждении Классификации работ по капитальному

ремонт, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них».

Качество оказываемых услуг по текущему содержанию и ремонту территорий общего пользования контролируется департаментом жилищно-коммунального хозяйства мэрии, контроль производится ежедневно в рабочие дни. Контроль за качеством осуществляется в соответствии с ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы».

По автомобильным дорогам Вологодской области осуществляется более трети всего объема грузовых перевозок, бо-

лее 90% всех перевозок пассажиров, что в 10 раз больше, чем по всем другим путям сообщения, и в 26 раз больше, чем по железным дорогам. Практически все крупные населённые пункты соединены с областным центром дорогами с твёрдым покрытием, при этом большинство дорог не отвечает требованиям по технико-эксплуатационному состоянию (рис. 3). За период с 2007 по 2013 год несоответствие увеличилось с 93,50% до 96,65%, то есть требуется их ремонт [8].

Несоответствие большинства дорог местного значения нормативным требованиям объясняется отсутствием у му-

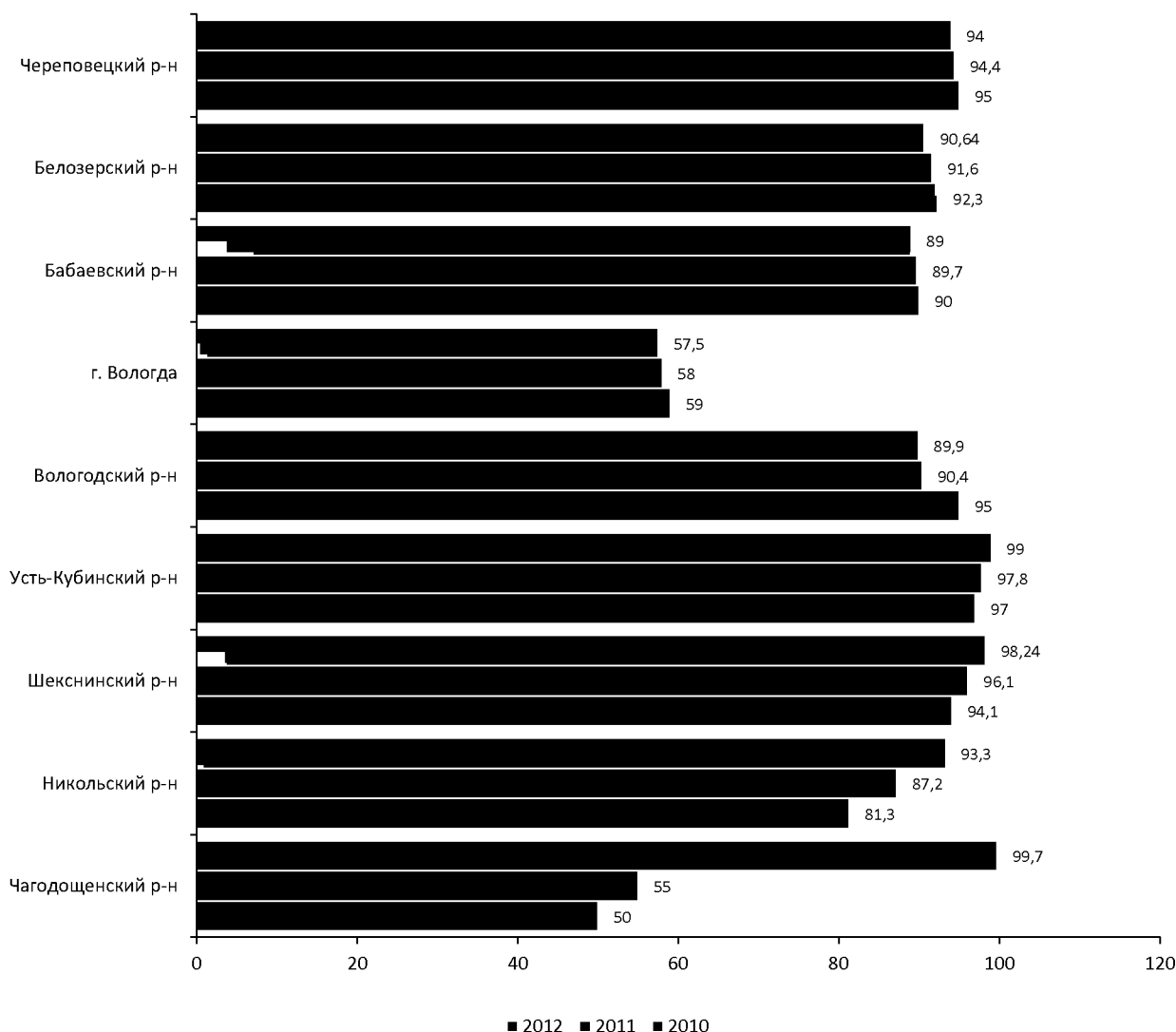


Рис. 3. Доля не отвечающих нормативным требованиям автомобильных дорог общего пользования местного значения, % [8]

ниципалитетов финансовых ресурсов на выполнение капитального и текущего ремонта. За период 2010 – 2013 гг. на содержание автомобильных дорог выделялось не более 33,1% от нормативной потребности [8].

Фактически за последние годы проводился ремонт не более 37,4 км автодорог ежегодно, несоблюдение межремонтных сроков по выполнению работ оценивается в 30 миллиардов рублей [9]. Таким образом, многие виды работ, направленные на сохранение транспортно-эксплуатационных характеристик дорог, не были выполнены.

За счёт средств ОАО «Газпром», выделенных на компенсацию ущерба автодорогам Вологодской области при строительстве газопровода Ухта – Торжок и Северо-Европейского газопровода в 2013 году, выполнен ремонт участков автодороги Тотьма – Нюксеница – Великий Устюг (табл. 1). На территории Тотемского, Тарногского и Нюксенского районов выполнен ремонт суммарной протяженностью 43,11 км, а также ремонт автодороги Чекшино – Тотьма – Никольск в Тотемском районе протяженностью 6,0 км [8]. Однако этого явно недостаточно. Стоимость дорожных объектов должна быть экономически обоснованной, удешевить строительство может внедрение в практику контрактов жизненного цикла с подрядчиками на проектирование, строительство и обслуживание дорог [2]. Успешная реализация затратных, капиталоемких проектов невозможна, если объём выделяемых ресурсов может в любой момент измениться, поэтому нужно более чётко определиться с бюджетными и частными источниками финансирования дорожной инфраструктуры. Причём речь идёт как о финансировании крупных, стратегических объектов, так и о выполнении текущих обязательств по ремонту [2].

С 1 января 2012 года вступил в силу областной закон от 2 сентября 2011 года № 2578 «О Дорожном фонде Вологодской

области». Основная часть доходов дорожного фонда формируется за счёт акцизов на автомобильный бензин, горюче-смазочные материалы и транспортного налога.

Создание фонда позволило не только выполнять ежегодные нормативы по реконструкции и ремонту дорожных сетей (это 200 км), но и существенно увеличить расходы областного бюджета на областные и внутрирайонные дороги [2]. Как отметили депутаты, фонд позволяет выделять субсидии районам и муниципалитетам на реконструкцию автодорог (рис. 4). При этом каждый город или район вправе создать свой дорожный фонд, в который будут отчисляться транспортные налоги и штрафы физических лиц.

Порядок формирования и использования бюджетных ассигнований Дорожного фонда Вологодской области утверждён постановлением Правительства Вологодской области от 30.12.2011 № 1747. На его основании устанавливается возможность использования в очередном финансовом году остатков неиспользованных бюджетных ассигнований фонда текущего года. В целях сохранения действующей дорожной сети подавляющая часть средств в 2013 году была направлена на содержание региональных автомобильных дорог – 1050,997 млн. рублей, что составляет 83,5% (1259,368 млн. рублей) к 2012 году [9]. Для обеспечения нормативного содержания автодорог и выполнения всего комплекса работ в соответствии с утверждёнными нормативами необходимо 4025,262 млн. рублей или 26,1% от потребности [9]. На период 2014 – 2015 гг. в целом по области прогнозируется положительная динамика показателя – в среднем на 1% в год, в первую очередь за счёт средств субсидий, выделяемых в 2013 – 2014 гг. из дорожного фонда области, а также за счёт формирования с 1 января 2014 года муниципальных дорожных фондов [9].

Таблица 1. Ввод в действие автодорог и мостов

Показатель	Факт за 2012 г.	План на 2013 г.	Факт за 2013 г.	В % к плану
Строительство и реконструкция автодорог, км	8,8	6	6	100
В том числе строительство и реконструкция мостов, пог. м	8	105,3	105,3	100

Источник: Публичный доклад о результатах деятельности Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области за 2013 год. Утверждён 14.01.2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://okuvshinnikov.ru/files/ocenka/guslinskij_new.pdf

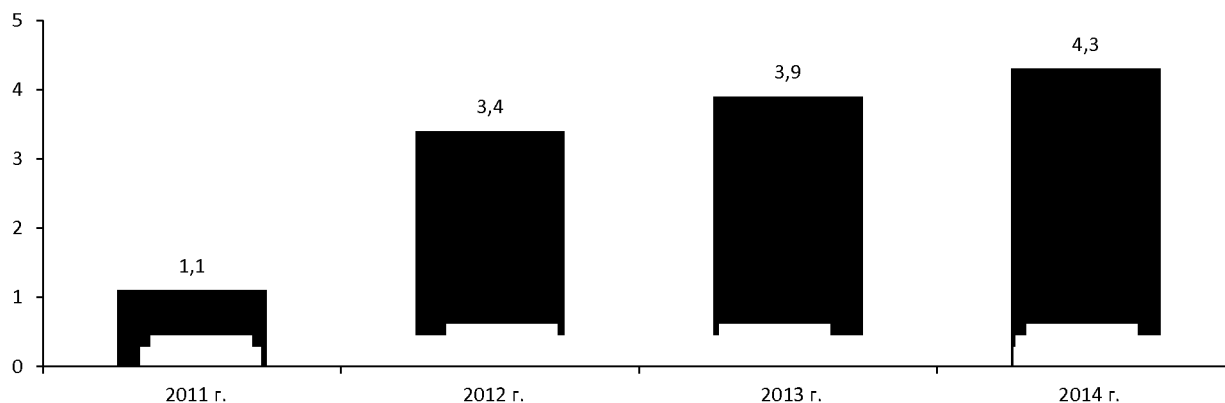


Рис. 4. Объём бюджетных ассигнований дорожного фонда Вологодской области (объём доходов дорожного фонда), млрд. руб. [2]

Неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние большинства автомобильных дорог области приводит к росту транспортных издержек и снижению скорости доставки грузов и пассажиров. Возникает цепная реакция, когда рост транспортных издержек ведёт к снижению конкурентоспособности произведённой продукции, что является сдерживающим фактором для развития экономики области. Рост цен на топливо, электрическую энергию, эксплуатационные материалы, а также изношенность подвижного состава различных видов транспорта не позволяют повысить качество и доступность транспортных услуг для населения. Из-за отсутствия дорог с твёрдым покрытием 1956 (32%) населённых пунктов, в которых проживает 2,8% от населения области, не имеют круглогодичной транспортной связи с районными центрами [9]. Ограниченность транспортной доступности сельских населённых пунктов приводит к отсутствию возможности предоставления необходимых социальных услуг, своевременной квалифицирован-

ной медицинской помощи населению. Недостаточное развитие региональной системы автодорог также является причиной ослабления внутренней связанности территорий Вологодской области и неравномерного развития региона: так, от 30 до 40% сельских поселений области не имеют круглогодичной связи с районными центрами по автодорогам с твёрдым покрытием. Плотность автомобильных дорог сократилась на 6%, при этом автомобильных дорог с твёрдым покрытием – почти на 2% (табл. 2).

Остаётся низким уровень безопасности, особенно на автомобильном транспорте. Сильная изношенность и недостаточная прочность дорожного покрытия способствуют повышению уровня аварийности. Ситуация по дорожно-транспортным происшествиям (рис. 5), вызванным плохим качеством автомобильных дорог в Вологодской области, с каждым годом ухудшается [7]. С начала 2014 года погибло 50 человек, различные травмы получили 578 участников дорожного движения [8].

Таблица 2. Плотность автомобильных дорог (на конец года), км на 1000 кв. км территории

Вид дорожно-транспортной инфраструктуры	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2011 г. к 2006 г., %
Автомобильные дороги – всего, в том числе:	110,1	107,9	108,2	99,2	102,3	103,4	93,9
общего пользования	95	90,4	91,8	88,9	91,5	94,2	99,2
ведомственные	15,1	17,5	16,4	10,3	10,8	9,2	60,9
Из общей протяженности автомобильных дорог – дороги с твердым покрытием, в том числе:	90,4	93,5	92,8	87,7	89,9	89	98,5
общего пользования	80,9	81,2	81,3	79,3	81	81,9	101,2
ведомственные	9,5	12,3	11,5	8,4	8,9	7,1	74,7

Источник: Проблемы инфраструктурного развития Вологодской области по итогам 2012 года и перспективы на период 2013 – 2014 гг. Секция 3. Проблемы развития транспортного комплекса Вологодской области / Пленарное заседание Общественной палаты Вологодской области, 14 марта 2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.op35.ru/file.php?module=Articles&action=view&file=article&aid=477>

Кроме того, в связи с неудовлетворительным состоянием и низкими темпами развития автомобильных дорог и улично-дорожной сети возникают заторы на автомобильных дорогах, уменьшается скорость движения транспорта, что приводит к ухудшению экологической обстановки.

Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна (рис. 6), а в шумовом воздействии на население городов доля автомобильного транспорта достигает 85% [7]. Кроме того, ужесточение требований безопасности дорожного движения, особенно в зимнее время, влечёт загрязнение придорожных территорий химическими веществами, применяемыми для борьбы с гололедицей. Велика энергоёмкость строительства автомобильных дорог и работ по их содержанию, что также приводит к значительным объёмам вредных выбросов в атмосферу.

Сложившаяся сеть основных региональных автодорог в отдельных частях области имеет недостаточную густоту, зачастую состоит из участков, не связанных между собой в единое целое, что не обеспечивает межрайонные (межмуниципальные) сообщения и выходы в соседние регионы. Сеть автодорог общего пользования местного значения в основном представлена автодорогами с низшим (грунтовым) покрытием. Состояние улично-дорожной сети большинства населённых

пунктов области не соответствует нормативным требованиям. Поэтому для вывода транспорта с улично-дорожной сети возникает острая необходимость в строительстве дорог в обход крупных населённых пунктов.

Для обеспечения целостности и единства региона, ликвидации диспропорций в развитии поселений и формирования доступного экономического пространства необходима единая сеть автомобильных дорог, которая должна формироваться на основе долгосрочного плана, разработанного в увязке с концепцией Стратегии социально-экономического развития Вологодской области.

На фоне стабильно развивающейся экономики Вологодской области остро проявляются дисбалансы в развитии автомобильно-дорожного комплекса, на основании чего можно выделить ряд кардинальных проблем [12]:

1) рост спроса на автомобильные перевозки и отставание в развитии дорожной сети;

2) рост международных, межрегиональных и областных перевозок и несоответствие нормативным требованиям значительной части автодорог общего пользования области;

3) необходимость значительных капиталовложений в развитие дорожной отрасли наряду с её низкой инвестиционной привлекательностью.

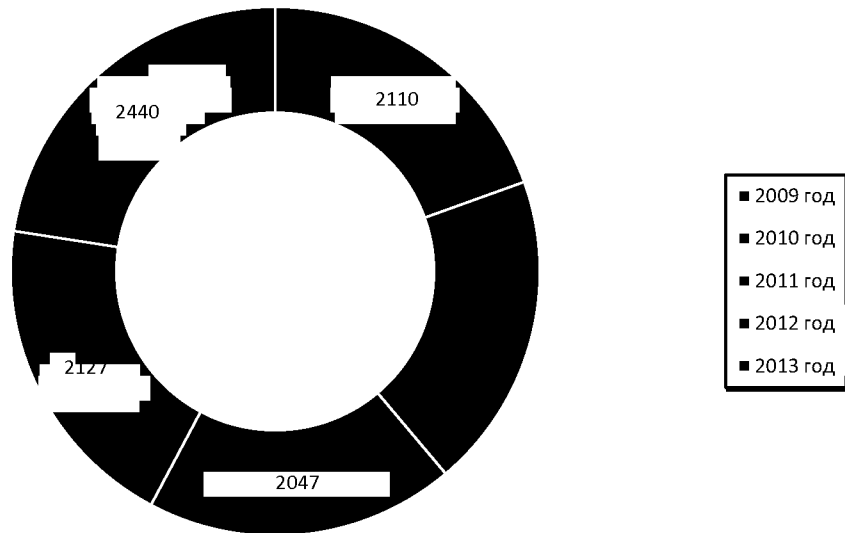


Рис. 5. Динамика дорожно-транспортных происшествий в Вологодской области в 2009 – 2013 гг., шт. [7]

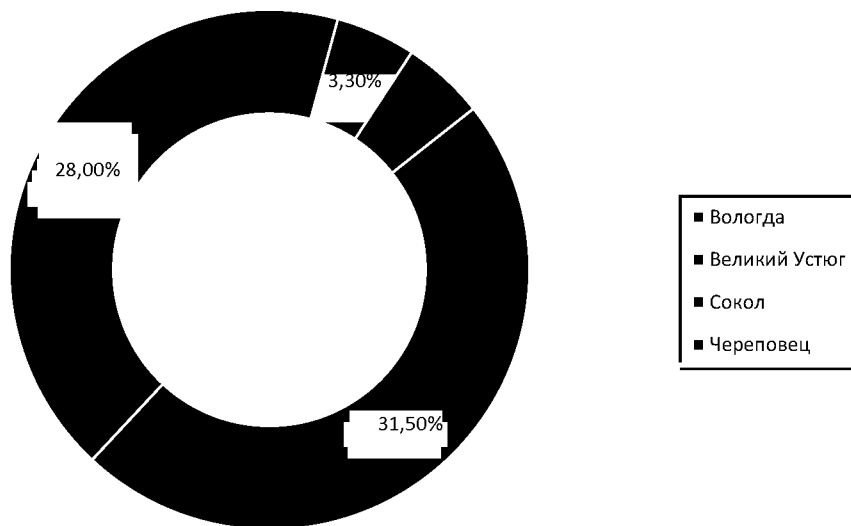


Рис. 6. Структура загрязнённости выхлопными газами в общем количестве выбросов по городам Вологодской области [7]

На сегодняшний день важнейшей проблемой в развитии транспортной системы области является отставание автодорожной инфраструктуры от потребностей экономики и населения, что выражается в неудовлетворительном транспортно-эксплуатационном состоянии, высокой степени износа и несоответствии современным техническим требованиям существующей сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения

и искусственных сооружений на них. Например, такие отрасли в Вологодской области, как лесопромышленный комплекс, в значительной степени зависят от состояния и уровня развития дорожно-транспортной сети, в особенности опорной сети автодорог и внутренних водных путей. Недостаточно развита транспортно-логистическая структура.

Без решения этих проблем невозможно добиться коренных изменений в экономической ситуации области. Прогно-

зируемые рост уровня автомобилизации, увеличение объёмов грузовых и пассажирских перевозок и, как следствие, рост интенсивности движения требуют соответствующего высокого уровня развития автодорожной инфраструктуры, поэтому необходимо создание опорной дорожной сети, отвечающей нормативным требованиям без разрывов и «узких мест» [12].

Важным направлением в развитии автодорожной инфраструктуры области является создание эффективной и современной системы обслуживания автомобильных перевозчиков на маршрутах, проходящих по территории области (техническое обслуживание, заправочная инфраструктура и наличие гостиниц и охраняемых стоянок и т. д.).

Таким образом, с учётом всех вышеперечисленных факторов одной из важнейших задач, определяющих возможности экономического развития области, является развитие автодорожной инфраструктуры по следующим ключевым направлениям:

- формирование единой опорной сети автомобильных дорог, обеспечивающей круглогодичное сообщение Вологодской области с соседними регионами, а также между муниципальными образованиями и городскими округами, в том числе за счёт расширения сети федеральных дорог;

- проектирование (восстановление) полноценной мультимодальной транспортной сети, обеспечивающей эффективную логистику движения грузов (в особенности сырьевых из районов добычи к основным перерабатывающим узлам) и круглогодичную доступность транспортных услуг для жителей;

- совершенствование существующей дорожно-транспортной сети: строительство обходов административных центров муниципальных образований и городских округов, искусственных сооружений (мосты, путепроводы, многоуровневые развязки);

- создание сети современных перегрузочных терминалов для переработки грузов.

Также следует подчеркнуть, что региональные программы развития дорог общего пользования должны опираться не только на формальное требование обеспечивать круглогодичную доступность всех населённых пунктов по суше, но учитывать приоритетные географические зоны в части расширения лесосырьевой базы. Дороги общего пользования с твёрдым покрытием служат основой для развёртывания сети лесовозных дорог. Речной водный транспорт в условиях наличия плотной сети рек является важным «дублёром» автодорожной сети как транспортной основы лесозаготовки, тем более что транспортировка леса по реке позволяет экономить и снимать избыточную нагрузку на дороги общего пользования. В целом программы развития дорог общего пользования и внутренних водных путей должны носить более комплексный (амбициозный в финансовом отношении) характер, нежели чем в последние годы [9].

В целом можно сказать что перспективы развития Вологодской области во многом зависят от состояния дорог, и в первую очередь необходимо провести обновление автодорожной сети, существенно увеличить объём ассигнований на дорожное строительство и содержание автодорог, добиться ритмичного финансирования работ в течение года, перейти к применению новых материалов, позволяющих кардинально увеличить срок эксплуатации дорожного покрытия. Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач в области экономики и социальной сферы:

- расширение сфер деятельности и усиление структуры экономики, обеспечивающей жизнестойкость транспортной инфраструктуры;

– сокращение потерь и упущенной выгоды от бездорожья;

– увеличение валового общественного продукта и доходов бюджета за счёт сокращения эксплуатационных затрат пользователей дорог;

– повышение жизненного и культурного уровня населения путём удовлетворения спроса на автомобильные перевозки, снижения стоимости товаров и услуг, повышения мобильности населения;

– снижение социальной напряжённости в обществе за счёт развертывания общественных работ с созданием дополнительных рабочих мест в дорожном секторе, других областях общественного производства и сфере услуг с привлечением к этим работам лиц, потерявших работу в других отраслях;

– сокращение дорожно-транспортных происшествий и отрицательного воздействия на окружающую среду за счёт повышения уровня качества дорожного покрытия, применения альтернативных видов топлива и экологичного общественного транспорта.

Поддержание такой важной для всей экономики Вологодской области отрасли, как автодорожная инфраструктура, способствует росту устойчивости и качества жизни членов гражданского общества, доминированию в структуре экономики области отраслей (машиностроение, металлургия, лесопромышленный комплекс), ориентированных на автомобильные грузоперевозки. Всё это наталкивает на мысль о разработке программы по осуществлению процесса модернизации автодорожной инфраструктуры в Вологодской области.

В результате модернизации региональной автодорожной инфраструктуры можно выделить следующие виды эффектов:

1. Транспортный эффект – отражает прямые выгоды для лиц, пользующихся автомобильными дорогами, получае-

мые в результате улучшения дорожных условий [1]. Этот эффект заключается в экономии затрат на эксплуатацию транспортных средств, сокращении времени нахождения в пути, повышении эффективности использования транспортных средств, снижении риска дорожно-транспортных происшествий, повышении комфортности движения и удобств в пути следования [1].

2. Внетранспортный эффект – отражает влияние совершенствования и развития сети автомобильных дорог федерального и регионального значения на социально-экономическое развитие страны и экологическую обстановку [1]. К числу наиболее значимых социально-экономических последствий модернизации сети автомобильных дорог регионального значения относятся: повышение уровня и улучшение социальных условий жизни населения, активизация экономической деятельности, расширение рынков сбыта продукции, снижение транспортной составляющей в цене товаров и услуг, улучшение транспортного обслуживания сельского хозяйства, ликвидация бездорожья в сельской местности [1].

Практический опыт показывает, что наибольший эффект от применения прогрессивных технологий достигается, если этот процесс распространяется на все стадии жизненного цикла автомобильной дороги – от её проектирования до строительства и последующей эксплуатации [7].

Подводя итог сказанному выше можно сделать вывод, что сложившийся уровень состояния автодорожной инфраструктуры в РФ требует перехода на новый уровень понимания качества, характеризуемый выдвиганием на первый план не отдельных параметров дорожных работ, а показателей состояния дорожной сети в целом. В достижении качества весьма эффективен переход от контроля к обеспечению. Наилучшие достижения в этой области

реализуются путём внедрения передовых технологий, современных материалов и изделий, что позволит перейти на инновационный путь развития отечественного дорожного хозяйства. В результате поиска и накопления теоретических знаний в различных смежных областях науки и техники, а также практического использования этих знаний будет возможно добиться мо-

дернизации автодорожной инфраструктуры. Осуществление работы по предложенным направлениям в Вологодской области может быть ориентиром для создания современной дорожной инфраструктуры, разгрузки основных транспортных узлов, снижения среднего времени перевозки, а следовательно, сокращения затрат и повышения качества оказываемых услуг [3].

ЛИТЕРАТУРА

1. Гасилов, В. В. Влияние вахтового метода осуществления дорожно-строительных работ на качество объектов [Текст] / В. В. Гасилов, Е. В. Григораш, М. А. Шибаета // Межд. ж-л «Предпринимательство». – 2006. – № 6. – С. 64–67.
2. Еремеева, А. С. Актуальные проблемы финансового обеспечения дорожной отрасли [Электронный ресурс] / А. С. Еремеева // Экономические исследования. – 2012. – № 3. – Режим доступа : <http://cyberleninka.ru/article/n/aktualnye-problemy-finansovogo-obespecheniya-dorozhnoy-otrasli>
3. Миронов, А. В. Тенденции развития региональной транспортной системы [Текст] / А. В. Миронов // Проблемы развития территории. – 2013. – № 6 (68). – С. 30–37.
4. О внесении изменений в постановление Правительства области от 28 июня 2010 года № 739 от 01.07.2013 № 653: постановление Правительства Вологодской области от 01.07.2013 N 653 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://vologda-oblast.ru/special/dokumenty/zakony_i_postanovleniya/16590
5. Основные показатели развития регионов Северо-Западного федерального округа [Текст] : стат. сб. – Вологда, 2013. – С. 203.
6. Проблемы инфраструктурного развития Вологодской области по итогам 2012 года и перспективы на период 2013 – 2014 гг. Секция 3. Проблемы развития транспортного комплекса Вологодской области [Электронный ресурс] // Пленарное заседание общественной палаты Вологодской области, 14 марта 2013. – Режим доступа : <http://www.op35.ru/file.php?module=Articles&action=view&file=article&aid=477>
7. Публичный доклад о результатах деятельности Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области за 2012 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://okuvshinnikov.ru/files/zip/kolin_ko_2.pdf
8. Публичный доклад о результатах деятельности Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области за 2013 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://okuvshinnikov.ru/files/ocenka/guslinskij_new.pdf
9. Сводный доклад Вологодской области о результатах мониторинга эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов по итогам 2012 года [Электронный ресурс] // Департамент развития муниципальных образований области. – Режим доступа : http://vologdaoblast.ru/dokumenty/mestnoe_samoupravlenie/doklady_glav/4252
10. Солодкий, А. И. Современные проблемы развития дорожной сети России [Электронный ресурс] / А. И. Солодкий // Евразийский международный научно-аналитический журнал «Проблемы современной экономики». – 2008. – № 1 (25). – Режим доступа : <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=1905>
11. Стратегия развития сети автомобильных дорог регионального значения на период до 2020 года [Электронный ресурс] // Департамент дорожного хозяйства Вологодской области, г. Вологда, 2007 год. – Режим доступа : <http://www.gosbook.ru/system/files/documents/2013/01/10>
12. Стратегия развития сети автомобильных дорог регионального значения на период до 2020 года [Электронный ресурс] // Департамент дорожного хозяйства Вологодской области, г. Вологда, 2007 год. – Режим доступа : http://vologda-portal.ru/oficialnaya_vologda/index.php?SECTION_ID=5732

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Магруппова Зульфия Мазгаровна – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономики Инженерно-экономического института. Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования Череповецкий государственный университет. Россия, 162622, г. Череповец, пр. Победы, д. 12. E-mail: mzm-68@mail.ru. Тел.: (8202) 50-38-68.

Еремеева Анна Стефановна – младший научный сотрудник отдела исследования уровня и образа жизни населения. Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт социально-экономического развития территорий Российской академии наук. Россия, 162622, г. Череповец, пр. Победы, д. 78. E-mail: ase-90@bk.ru. Тел.: (8202) 55-79-23.

Z.M. Magrupova, A.S. Eremeeva

DEVELOPMENT OF ROAD INFRASTRUCTURE IN THE REGION

The article presents the main findings of the research into the regional road infrastructure, carried out on the example of the Vologda Oblast. It highlights the role of the Vologda Oblast road infrastructure in economic development of the region and country as a whole, and its impact on the enhancement of the standard of living. Motor roads of regional significance are used for inter-regional and inter-district transportation, they also provide entrance to towns and villages; they are an important tool for achieving social, economic, foreign policy and other purposes, while also improving the quality of life.

The authors provide the characteristic of the dynamics of the road network development; they also analyse the current state of the Vologda Oblast roads and their compliance with road standards. To date, the existing road network does not meet the parameters, the socio-economic needs, and, first and foremost, the development rate of motorization. The availability of natural resources and their limited development due to the lack of roads requires the adoption of urgent measures to change the condition of the road network, to increase its length, the solidity of road surface, both at the federal and regional levels.

According to the authors, the primary task of the road infrastructure development consists in equalization of the availability of roads in Russia's regions taking into account the specifics of their territorial organization. The provision of high quality transportation requires not only the availability of roads, but also the developed road infrastructure that can ensure smooth transport and cargo flows. It is impossible to achieve fundamental changes in the economic situation of the region without handling road sector issues.

Road infrastructure, transport infrastructure, regional motor roads, road construction, road network, road fund.

REFERENCES

1. Gasilov V. V., Grigorash E. V., Shibaeva M. A. Vliyanie vakhtovogo metoda osushchestvleniya dorozhno-stroitel'nykh работ na kachestvo ob'ektov [The Influence of Shift Work in Road Construction on the Quality of the Objects]. *Mezhd. zh-l "Predprinimatel'stvo"* [Journal "Entrepreneurship"], 2006, no. 6, pp. 64–67.
2. Eremeeva A. S. Aktual'nye problemy finansovogo obespecheniya dorozhnoi otrasli [Topical Issues of Financial Support to the Road Sector]. *Ekonomicheskie issledovaniya* [Economic Research], 2012, no. 3. Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/aktualnye-problemy-finansovogo-obespecheniya-dorozhnoy-otrasli>
3. Mironov A. V. Tendentsii razvitiya regional'noi transportnoi sistemy [Trends in the Development of the Regional Transport System]. *Problemy razvitiya territorii* [Territorial Development Issues], 2013, no. 6 (68), pp. 30–37.

4. *O vnesenii izmenenii v postanovlenie Pravitel'stva oblasti ot 28 iyunya 2010 goda № 739 ot 01.07.2013 № 653: postanovlenie Pravitel'stva Vologodskoi oblasti ot 01.07.2013 № 653* [On the Introduction of Amendments into the Resolution of the Vologda Oblast Government of June 28, 2010 No. 739 of July 01, 2013 No. 653: Resolution of the Vologda Oblast Government of July 01, 2013 No. 653]. Available at: http://vologda-oblast.ru/special/dokumenty/zakony_i_postanovleniya/16590/
5. *Osnovnye pokazateli razvitiya regionov Severo-Zapadnogo Federal'nogo okruga: stat. sb.* [Main Indicators of Development of the Northwestern Federal District Regions: Statistical Digest]. Vologda, 2013. P. 203.
6. *Problemy infrastruktornogo razvitiya Vologodskoi oblasti po itogam 2012 goda i perspektivy na period 2013 – 2014 gg. Sektsiya 3. Problemy razvitiya transportnogo kompleksa Vologodskoi oblasti* [Issues of Infrastructure Development in the Vologda Oblast by 2012 and Prospects for the Period of 2013–2014. Section 3. Issues of Development of the Vologda Oblast Transport Complex]. *Plenarnoe zasedanie obshchestvennoi palaty Vologodskoi oblasti, 14 marta 2013* [The Plenary Session of the Public Chamber of the Vologda Oblast, March 14, 2013]. Available at: <http://www.op35.ru/file.php?module=Articles&action=view&file=article&aid=477>
7. *Publichnyi doklad o rezul'tatakh deyatel'nosti Departamenta dorozhnogo khozyaistva i transporta Vologodskoi oblasti za 2012 god* [Public Report on the Performance Results of the Vologda Oblast Department of Road Facilities and Transport for 2012]. Available at: http://okuvshinnikov.ru/files/zip/kolin_ko_2.pdf
8. *Publichnyi doklad o rezul'tatakh deyatel'nosti Departamenta dorozhnogo khozyaistva i transporta Vologodskoi oblasti za 2013 god* [Public Report on the Performance Results of the Vologda Oblast Department of Road Facilities and Transport for 2013]. Available at: http://okuvshinnikov.ru/files/ocenka/guslinskij_new.pdf
9. *Svodnyi doklad Vologodskoi oblasti o rezul'tatakh monitoringa effektivnosti deyatel'nosti organov mestnogo samoupravleniya gorodskikh okrugov i munitsipal'nykh raionov po itogam 2012 goda* [Consolidated Report of the Vologda Oblast on the Results of Monitoring of Efficiency of Activity of Local Government of Urban Districts and Municipal Districts by 2012]. *Departament razvitiya munitsipal'nykh obrazovaniy oblasti* [Department of Development of Municipal Entities of the Oblast]. Available at: http://vologdaoblast.ru/dokumenty/mestnoe_samoupravlenie/doklady_glav/4252
10. Solodkii A. I. *Sovremennye problemy razvitiya dorozhnoi seti Rossii* [Modern Issues of Development of the Road Network in Russia]. *Evrasiiskii mezhdunarodnyi nauchno-analiticheskii zhurnal "Problemy sovremennoi ekonomiki"* [Eurasian International Scientific-Analytical Edition "Problems of Modern Economics"], 2008, no. 1 (25). Available at: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=1905>
11. *Strategiya razvitiya seti avtomobil'nykh dorog regional'nogo znacheniya na period do 2020 goda* [Strategy for the Development of a Network of Motor Roads of Regional Significance for the Period up to 2020]. *Departament dorozhnogo khozyaistva Vologodskoi oblasti* [Vologda Oblast Department of Road Facilities]. Vologda, 2007. Available at: <http://www.gosbook.ru/system/files/documents/2013/01/10>
12. *Strategiya razvitiya seti avtomobil'nykh dorog regional'nogo znacheniya na period do 2020 goda* [Strategy for the Development of a Network of Motor Roads of Regional Significance for the Period up to 2020]. *Departament dorozhnogo khozyaistva Vologodskoi oblasti* [Vologda Oblast Department of Road Facilities]. Vologda, 2007. Available at: http://vologda-portal.ru/oficialnaya_vologda/index.php?SECTION_ID=5732

INFORMATION ABOUT THE AUTOR

Magrupova Zul'fiya Mazgarovna – Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Economics of the Engineering-Economic Institute. Federal State-Financed Educational Institution of Higher Professional Education “Cherepovets State University”. 12, Victory Avenue, Cherepovets, 162622, Russia. E- mail: mzm-68@mail.ru. Phone: +7(8202) 50-38-68.

Eremeeva Anna Stefanovna – Junior Research Associate at the Department for Studies of Lifestyles and Standards of Living. Federal State-Financed Scientific Institution the Institute of Socio-Economic Development of Territories of the Russian Academy of Sciences. 78, Victory Avenue, Cherepovets, 162622, Russia. E- mail: ase-90@bk.ru. Phone: +7(8202) 55-79-23.