

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА

© 2009 М.М. Сидоренко*

Ключевые слова: автомобильная дорога, дорожно-строительный комплекс, модель стратегического развития дорожно-строительного комплекса, стратегическое планирование, экономический потенциал региона.

Рассматриваются тенденции и проблемы развития дорожного хозяйства региона. Представлена методология формирования единой стратегии развития дорожно-строительного комплекса региона. Особое внимание уделено функциональным составляющим модели стратегического планирования.

В рыночной экономике стратегическое планирование выступает одной из главных функций управления.

Основной целью стратегии развития дорожно-строительного комплекса является совершенствование сети автомобильных дорог, повышение их потребительских свойств для стимулирования экономического роста в субъектах Российской Федерации, повышения эффективности использования трудовых, природных и производственных ресурсов и обеспечения национальной безопасности и обороноспособности страны.

Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач:

1) улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог и сооружений;

2) формирование и развитие сети скоростных автомобильных дорог в составе транспортных коридоров;

3) формирование и развитие опорной сети автомобильных дорог за счет нового строительства и реконструкции существующих магистралей;

4) создание новых автодорожных направлений, обеспечивающих транспортно-экономические связи субъектов РФ с опорной сетью автомобильных дорог Российской Федерации;

5) развитие автомобильных дорог в приграничных районах с обустройством транспортных выходов в сопредельные государства;

6) реконструкция наиболее загруженных участков автомагистралей на подходах к круп-

ным городам и строительство обходов населенных пунктов;

7) завершение формирования сети территориальных автомобильных дорог, строительство новых широтных и соединительных дорог, дополняющих сложившуюся структуру региональной дорожной сети.

На формирование стратегического плана развития дорожно-строительного комплекса региона особое влияние оказывают следующие факторы: прогноз транспортных потоков и оценка степени соответствия параметров дорог интенсивности движения; технологический уровень материально-технической базы для обеспечения развития дорожного хозяйства; анализ финансовых источников и обеспеченности инвестиционными ресурсами для реализации сформулированной стратегии.

На перспективу до 2025 года на формирование транспортного спроса наибольшее влияние будут оказывать следующие факторы: изменение численности и структуры населения региона (Свердловской области), повышение экономической активности населения, увеличение занятости и рост объемов производства, увеличение валового регионального продукта и доли сферы услуг в нем, повышение покупательной способности населения, рост международной торговли.

Спрос на автомобильные перевозки формируют следующие факторы:

◆ рост уровня автомобилизации;

◆ развитие малых и средних предприятий и увеличение мелкооптовых перевозок;

* Сидоренко Михаил Михайлович, аспирант Уральского государственного экономического университета.
E-mail: michail_tsr@mail.ru.

♦ опережающее развитие производств, тяготеющих к автомобильному транспорту (сфера услуг, торговля, легкая промышленность и др.);

♦ повышение требований грузоотправителей к скорости доставки грузов и их сохранности и др.

Значительное влияние на развитие дорожно-строительного комплекса оказывают темпы автомобилизации населения. Численность парка транспортных средств на территории Российской Федерации отражена в табл. 1.

Анализ уровня соответствия технических показателей дорожной сети существующим и перспективным транспортным потокам подтверждает, что для обеспечения нормативных требований необходимо проведение значительных объемов реконструкции и ремонта дорог округа.

Для обеспечения соответствия дорожной сети УрФО нормативным требованиям, установленным с учетом существующей интенсивности движения, необходимо реконструировать 4835,4 км дорожной сети, в том числе

Таблица 11

Парки транспортных средств России, тыс. шт.

Вид транспорта	1995 г.	2000 г.	2004 г.	2006 г.	2010 г.	
					Полугодия	
					I	II
Автомобильный, всего	17786	24993	29308	30720	37550	40980
В том числе:	3078	4122	4470	4500	4800	5200
- грузовые автомобили (включая пикапы)						
- автобусы	513	624	747	720	750	780
- легковые автомобили	14195	20247	24091	25500	32000	35000

В настоящее время уровень автомобилизации в Уральском федеральном округе составляет 154 легковых автомобиля на 1000 жителей, по прогнозам к 2025 г. данный показатель увеличится до 350 автомобилей на 1000 жителей. Увеличение парка легковых автомобилей приведет к существенному росту интенсивности движения на дорогах, особенно на подходах к крупным городам.

В зависимости от назначения дороги и вида обслуживаемых транспортных связей изменится и структура грузового движения. На федеральных дорогах, по которым реализуется большой объем международных и межобластных связей, в структуре грузового движения будут преобладать автомобили грузоподъемностью 5-10 т и выше. На территориальных дорогах, обслуживающих преимущественно внутриобластные связи, возрастет доля легковых автомобилей грузоподъемностью до 5 т.

по приоритетным участкам, имеющим загрузки более 0,7.

Другим, не менее важным аспектом, оказывающим существенное влияние на выбор стратегии развития дорожно-строительного комплекса региона, является технологический уровень материально-технической базы.

По уровню обеспеченности минерально-сырьевыми ресурсами для дорожного хозяйства и наличию крупных месторождений природных строительных материалов с объемом запасов более 10 млн. куб. м Свердловская область занимает лидирующие позиции среди регионов Российской Федерации.

Общая потребность в основных дорожно-строительных материалах для обеспечения работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог и дорожных сооружений, а также работ по ремонту покрытий на дорогах общего пользования, представлена в табл. 2.

Таблица 2

Потребность в основных дорожно-строительных материалах по Свердловской области

Материал	Ед. изм.	2005 г.	2006-2010 гг.	2011-2015 гг.	2016-2025 гг.	2005-2025 гг.
Щебень	тыс. м ³	3424	13630	17038	25557	59649
Цемент	тыс. т	25	112,5	141	211	489
Металл	тыс. т	1	53	66	98	228
Бетон	тыс. м ³	36	160	200	300	696
Битум	тыс. т	125	550	668	1031	2374

Техническое обеспечение работ по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в настоящее время осуществляется в основном средствами механизации, находящимися на балансе государственных дорожных предприятий.

Парк дорожной техники, используемой для содержания и ремонта дорог, характеризуется наличием морально и технически устаревших машин и технологического оборудования, имеющих значительный износ, хотя за последнее время парк современных машин и технологического оборудования в Свердловской области возрос на 10%.

Существующие технологические параметры и техническое состояние производственных баз не отвечают современным требованиям. В рамках разработки стратегии развития дорожно-строительного комплекса необходимо внести существенные изменения в существующую схему размещения и оснащения баз дорожно-эксплуатационных предприятий региона для более рационального их расположения в соответствии с реальными

потребностями в работах по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог.

Общая потребность в основных средствах механизации приведена в табл. 3.

Третий аспект, формирующий внешний контур стратегии развития дорожно-строительного комплекса региона, - выявление стабильных источников финансирования дорожного хозяйства. Доля затрат на дорожное хозяйство в целом по России неуклонно падает. Динамика расходов на дорожное хозяйство из бюджетов различных уровней в России представлена на рис. 1.

Как показывает практика, ощущается острая нехватка финансовых ресурсов для реализации важнейших проектов развития федеральной дорожной сети. Так, за 2006 год в результате выполнения объемов дорожно-строительных и дорожно-ремонтных работ, соответствующих выделенным бюджетным финансовым ресурсам, доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, была доведена до 37,8%.

Таблица 3

Потребность в основных средствах механизации, шт.

Машины и механизмы	Потребность в основных средствах механизации			
	2003 г.	2005 г.	2010 г.	2025 г.
Автогрейдеры	1038	1090	1122	1178
Автогудронаторы	140	147	151	158
Автокраны	220	231	238	250
Асфальтоукладчики	366	384	396	416
Бульдозеры	1200	1260	1298	1363
Катки	410	430	443	465
Погрузчики	486	510	525	551

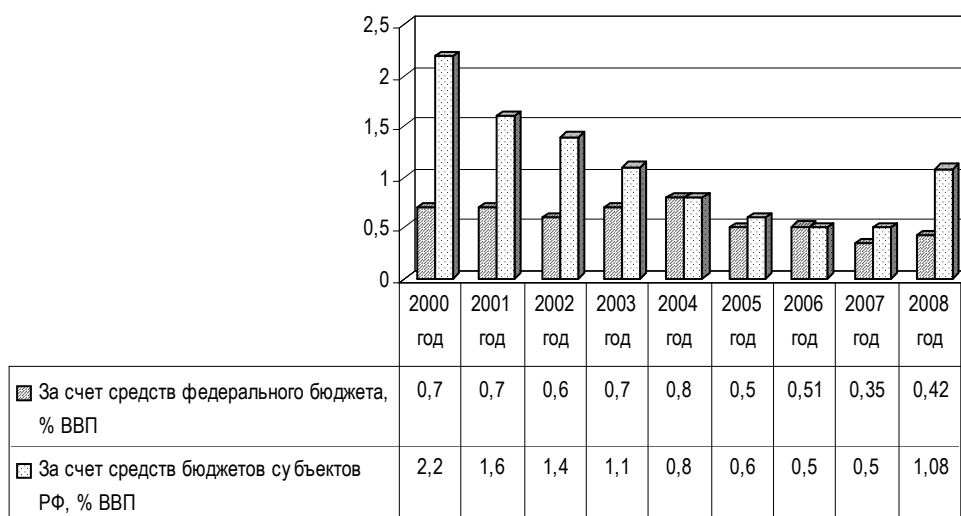


Рис. 1. Объемы финансирования дорожного хозяйства РФ

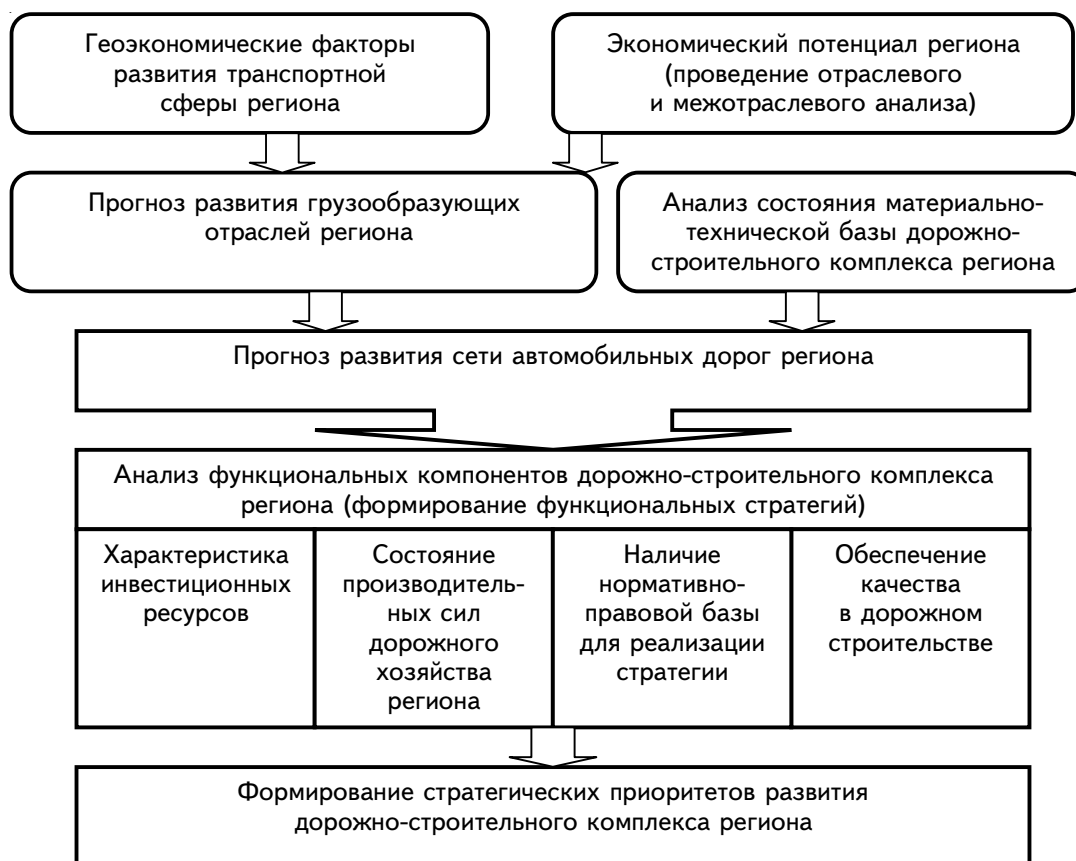


Рис. 2. Модель формирования стратегии развития дорожно-строительного комплекса региона

В условиях недофинансирования дорожно-строительного комплекса из средств государственного бюджета, необходимо стимулировать использование следующих механизмов привлечения внебюджетных средств в дорожное хозяйство:

1) привлечение заемных средств через целевые государственные долговые обязательства (облигационные займы). Этот механизм целесообразно использовать для финансирования отдельных крупных строительных проектов федерального или регионального уровня;

2) введение института частных дорог и использование механизма государственно-частного партнерства при строительстве дорог;

3) привлечение средств международных финансовых организаций на развитие автомобильных дорог - трансконтинентальных трасс, эксплуатация которых позволит снизить издержки транспортировки грузов по маршрутам между Европой и Азией;

4) привлечение частного капитала, заинтересованного в развитии транспортной сети в зоне своих интересов;

5) финансирование работ по дорожному строительству на долевых началах с использованием бюджетных средств и средств частных компаний.

Таким образом, выделенные выше аспекты оказывают существенное влияние на формирование единой стратегии развития дорожно-строительного комплекса на региональном уровне. Общую модель формирования стратегии развития регионального дорожно-строительного комплекса можно представить следующим образом (рис. 2).

Представленная модель позволяет систематизировать работу по выработке мер реализации эффективного функционирования дорожно-строительного комплекса и его производственных компонентов на федеральном, субфедеральном и муниципальном уровнях.

Поступила в редакцию 18.03.2009 г.