

УДК 005.331: 625.7

UDC 005.331: 625.7

**ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ  
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СТРУКТУР  
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА**

**WAYS OF INCREASE OF EFFICIENCY OF  
BUSINESS STRUCTURES OF ROAD-BUILDING  
COMPLEX**

Белых Владимир Иванович  
к.т.н., профессор  
*Омский государственный технический  
университет, Омск, Россия*

Belykh Vladimir Ivanovich  
Cand.Tech.Sci., professor  
*Omsk State Technical University, Omsk, Russia*

Белых Илья Владимирович  
аспирант  
*Сибирская государственная автомобильно-  
дорожная академия, Омск, Россия*

Belykh Iliya Vladimirovich  
postgraduate student  
*Siberian State Automobile and Highway Academy,  
Omsk, Russia*

В статье рассматриваются проблемы развития сети автомобильных дорог и поиск путей их решения за счет развития предпринимательства в дорожно-строительной отрасли

In the article, the problems of development of road network, the ways of their solution at the expense of development of entrepreneurship in the road construction industry are considered

Ключевые слова: ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО, ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС, РОСАВТОДОР, ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО

Keywords: ENTREPRENEURSHIP, ROAD-BUILDING COMPLEX, ROSAVTODOR, PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Основной целью развития предпринимательства в дорожно-строительном комплексе России является ускорение роста экономики страны, улучшение качества жизни населения, увеличение мобильности населения и повышения конкурентоспособности российских товаров и услуг за счет снижения транспортной составляющей в себестоимости конечной продукции.

Дорожно-строительное хозяйство представляет собой обслуживающую систему, обеспечивающую экономику страны транспортными взаимосвязями и включающую в себя автомобильные дороги общего пользования, а также юридических и физических лиц, образующих единый комплекс, осуществляющий все виды работ по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автодорог общего пользования [2]. Классификация дорог по режиму пользования представлена на рисунке 1.

Одной из главных проблем дорожной отрасли России в современных условиях является поддержание нормативного уровня эксплуатационного

состояния автомобильных дорог. В условиях, когда интенсивность и грузонапряженность возрастают опережающими темпами, необходимо обеспечить работоспособность дорог на весь период эксплуатации.

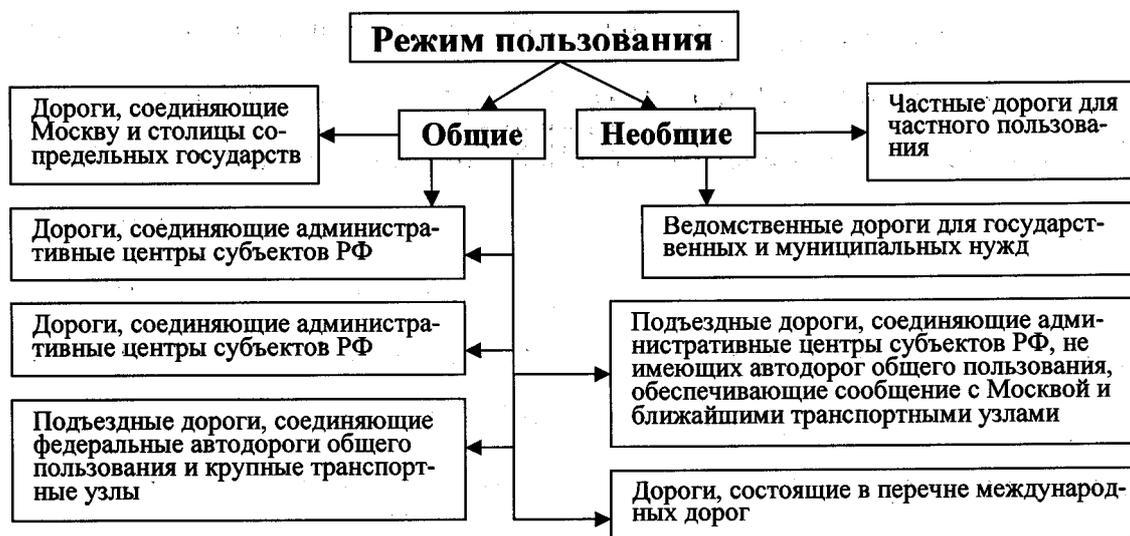


Рисунок 1. Классификация дорог по режиму пользования

От качества работы пассажирского и грузового автотранспорта зависит себестоимость товаров и услуг, производительность труда, конкурентоспособность и эффективность работы всех отраслей экономики страны.

Развитие сети автодорог определяет интенсивность обмена товарами и услугами, возможность освоения новых территорий и ресурсов, способствует повышению инвестиционного потенциала регионов и росту качества жизни населения. Российский внутренний рынок не может успешно развиваться без развития сети автомобильных дорог. Развитая дорожная сеть стимулирует повышение конкурентоспособности отечественных товаров за счет снижения затрат на производство и транспортировку продукции.

На долю автомобильных перевозок приходится порядка 80% от общего объема грузоперевозок (порядка 7 млрд. тонн в 2011г.) и 60%

пассажироперевозок (27,3 млрд. пасс. в 2011г.). Учитывая высокий вклад автомобильно-дорожного комплекса в формирование ВВП Российской Федерации, стимулирование его развития становится одним из ключевых факторов роста экономики страны.

Рост уровня автомобилизации, увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок и, как следствие, рост интенсивности движения требуют развития и совершенствования дорожно-строительного комплекса. В таблице 1 приведена сравнительная характеристика показателей развития дорожной сети, которая позволяет сделать вывод, что Россия значительно отстает по показателям обеспеченности автомобильными дорогами от промышленно развитых стран [3].

Таблица 1

Характеристика дорожной сети России и зарубежных стран

Страна	Площадь страны, кв.км	Численность населения, млн.чел	Протяженность дорог, тыс.км	Плотность покрытия по площади территории, км на кв.км	Плотность покрытия по численности населения, км на тыс. чел.
Россия	17 млн.	143	584	0.03	4
США	9 млн.	276	6308	0.67	22.9
Канада	10 млн.	31.3	902	0.09	28.8
КНР	9.5 млн.	1261.8	1278	0.13	1
Франция	561 тыс.	59.3	893	1.62	15.1
Италия	301 тыс.	57.6	308	1.02	5.3
Испания	505 тыс.	40	347	0.69	8.7

Примечание:\* Дороги общего пользования. Данные приведены на начало 2009 года.

Существующая дорожная сеть не отвечает потребностям экономики Российской Федерации. Из-за несоответствия уровня развития дорожной сети спросу на автомобильные перевозки экономика и население страны несут значительные потери.

Ежегодные исследования, проводимые Российским Дорожным Агентством «Росавтодор», показывают, что низкий технический уровень дорог и неудовлетворительные дорожные условия, в значительной мере являются следствием низкого качества работ при строительстве, реконструкции и содержании дорог.

В России около 9% федеральных автомобильных дорог имеют покрытия переходного и низшего типа. Свыше трети протяженности федеральных дорог требуют капитального ремонта и реконструкции для пропуска современных автомобилей, осевые нагрузки которых превышают принятые международные стандарты. Одной из основных причин неудовлетворительного состояния сети автомобильных дорог является ускоренное старение дорожных конструкций в условиях существенного несоответствия темпов дорожных работ по модернизации используемых технологий строительства и роста транспортных нагрузок на ось. Также неразвитость сети автомобильных дорог в России можно объяснить особенностями природно-географических условий. В виду сурового климата, наличие большого количества препятствий (леса, заболоченные территории, районы с вечной мерзлотой) технология строительства должна видоизменяться и подстраиваться к климатическим условиям, что сопрягается со значительными трудностями и удорожаниями строительства.

По территории России проходит 25 магистральных дорог, из них самая короткая М-11 «Нарва» (Санкт-Петербург – граница с Эстонией) имеет в длину 140 км, самая длинная М-56 Лена/Колыма (Невер-Якутск/Якутск-Магадан) – 3 720 км. Кроме того в РФ насчитывается 107 прочих дорог (без подъездов до транспортных узлов от Петропавловска-Камчатского, Анадыря, Дудинки, Нарьян-Мара, Салехарда, Паланы и Туры). Из Европейских маршрутов по России пролегают 25.

По данным Росавтодора, протяжённость федеральных дорог на начало 2008 года составляла 48,8 тыс. км, это менее 5 процентов от общей протяжённости дорожной сети страны, при этом на федеральные дороги приходится более 40 процентов всех пассажирских и грузовых перевозок. В том числе, протяжённость магистральных дорог составила 30 тыс. км.

На начало 2009 г. протяженность автомобильных дорог составила 939 700 км, из них общего пользования – 754 483 км. Из них с твердым покрытием насчитывалось 629 373 км, в том числе федеральных – 49 694 км, региональных и муниципальных – 455 610 км, местных – 124 068 км.

На начало 2010 г. протяженность федеральных автомобильных дорог общего пользования составила 50 127 км, в том числе с твердым покрытием – 49 931 км. С усовершенствованным покрытием – 44 927 км. Протяженность региональных автомобильных дорог насчитывалось 493 342 км, в том числе с твердым покрытием – 449 859 км, 309 433 км с усовершенствованным покрытием. Общая протяженность автодорог в РФ по состоянию на январь 2010 г. – 983,1 тыс. км.

До 2003 г. включительно протяженность автомобильных дорог в РФ практически не менялась. Далее наметилась тенденция к спаду: за 2003-2005 г. данный показатель сократился на 4,5%. Однако уже в 2006 г. имел место 8-ми процентный прирост. В 2007 г. рост протяженности дорог сохранился, но в 2008 г. по причине кризиса произошел спад. В 2009 году количественный прирост оказался положительным, хотя построено за этот период было меньше дорог, чем в 2008 г. Положительный прирост мог произойти за счет введения в эксплуатацию достроенных дорог, начатых в предыдущие годы.

Соотношение дорог общего и необщего пользования в России нельзя назвать стабильным, так как заметна устойчивая тенденция к повышению доли дорог общего пользования. Так, если в 2002 г. это соотношение составляло 1,9 раза, то в 2009 г. – 4,2 (рис. 2) с разделением

на дороги общего и необщего пользования по новой классификации, 2003–2010 гг.

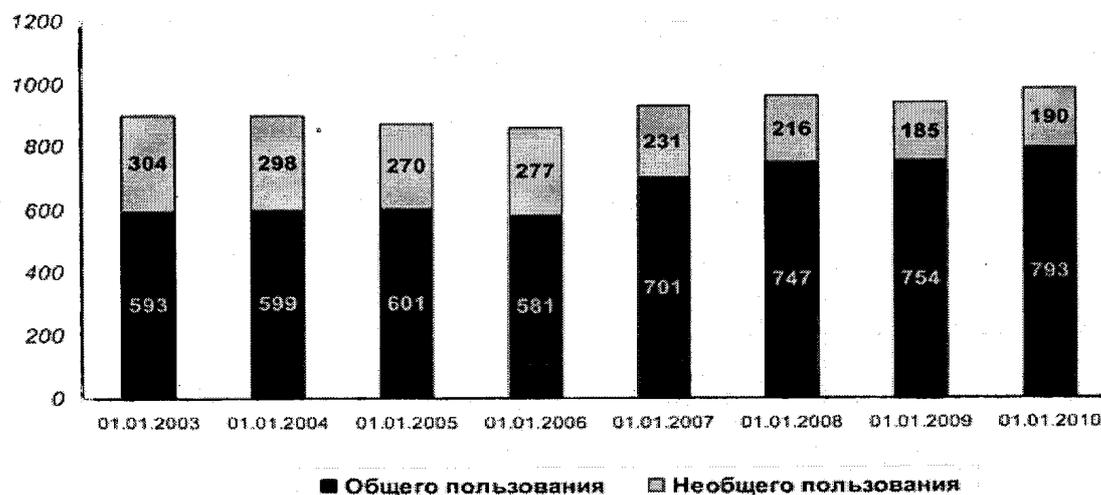


Рисунок 2. Общая протяжённость автомобильных дорог в РФ

Соотношение дорог общего и необщего пользования с твердым покрытием также увеличивается на протяжении последних лет. В 2002 г. данный показатель был равен 2,51, в 2009 г. – 5,02 (рис. 3)

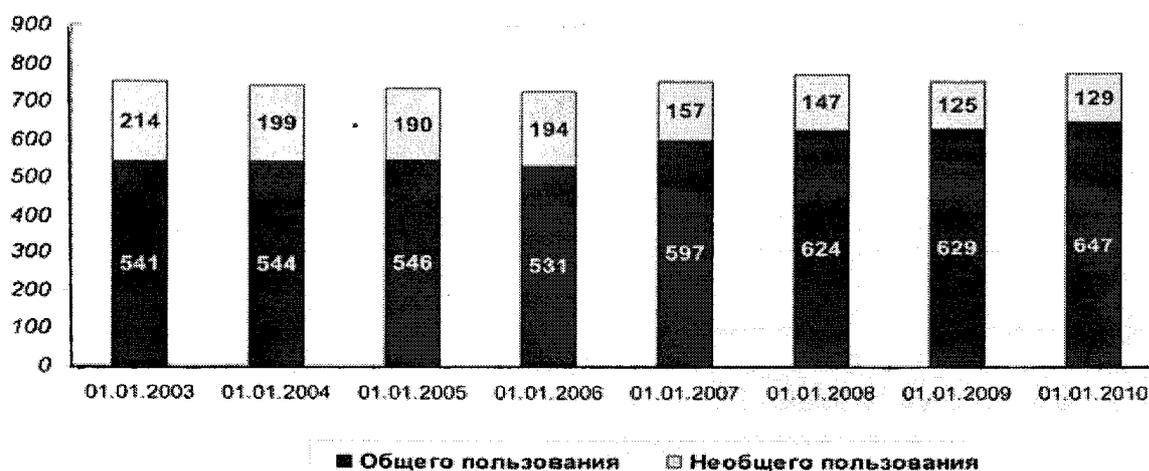


Рисунок 3. Протяжённость дорог общего и необщего пользования с твёрдым покрытием в новой классификации, 2003–2010 гг.

Однако приведенные выше цифры демонстрируют, что хотя дороги общего пользования и увеличиваются в количественном выражении, но прирастают они в большей степени за счет дорог с нетвердым покрытием. Если в 2002 году доля дорог с твердым покрытием составляла 91,2%, то в <http://ej.kubagro.ru/2012/07/pdf/24.pdf>

2009 году – уже на 10% меньше (в совокупном объеме дорог общего пользования).

В 2009 г. досрочно была завершена Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)».

Итогами реализации программы стало:

- строительство 18 внеклассных мостов, совокупная протяженность которых составила 18 км;
- сдача в эксплуатацию обхода г. Сочи, первого олимпийского объекта;
- завершение строительства автомобильной дороги «Амур»;
- завершение строительства КАД вокруг г. Санкт-Петербург;
- реконструкция и строительство 389,5 км трассы М-4 «Дон», в том числе 140 км в 2009 г. (обход г. Богородицк и мост через р. Дон);
- реконструкция автомобильной дороги М-3 «Украина» от МКАД до ММК;
- строительство на трассе М-8 «Холмогоры» развязки в г. Мытищи и обхода г. Ярославль на 273 км;
- реконструкция и строительство на федеральной дороге М-5 «Урал» наиболее загруженных участков длиной 170,5 км.

Всего за время реализации Федеральной целевой программы было введено 23,8 тыс. км дорог. Из них федеральных дорог – 3 907 км, региональных и местных – 19,8 тыс. км. Кроме того возведено и реконструировано 204 тыс. п.м искусственных сооружений: 59 тыс. п.м на федеральных трассах и 145 п.м. – на региональных и местных.

С 1 января 2011 года заработал Федеральный целевой бюджетный дорожный фонд и целевые дорожные фонды субъектов Российской Федерации [1]. Дорожные фонды будут аккумулировать целевые средства, направляемые на содержание и строительство дорог. Одним из источников пополнения дорожных фондов станет увеличение акцизов на бензин,

топливо и моторные масла. В 2011–2013 годах предлагается увеличить ставки акцизов на нефтепродукты на 1 рубль ежегодно в расчёте на 1 литр подакцизной продукции. За три года объем средств, направляемый на содержание и строительство дорог, увеличится примерно на 60%. Начиная с 2011 года все населенные пункты численностью 125 человек и выше, будут обеспечиваться подъездными дорогами с твердым покрытием.

В рамках программы был принят ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации». Также Росавтодор заключил концессионные соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе двух федеральных трасс – М-1 «Беларусь» (новый выход на МКАД) и скоростной автодороги Москва – Санкт-Петербург (15-й км – 58-й км).

Следует отметить активное внедрение конкурентной составляющей в сфере дорожного строительства: в 2009 г. было проведено 15 270 торгов, экономия бюджетных средств в результате составила 14,1 млрд. руб. или 6,3% начальной цены контрактов. При этом лишь 0,4% итогов торгов было обжаловано участниками, что свидетельствует о качестве организации. С 1.07.09 была внедрена практика аукционов. К концу года было проведено 747 аукциона, 2 из них – в электронном виде. Экономия бюджета составила 7,2% от начальной цены контракта.

В ходе дорожного строительства в рамках Программы нередко применялись инновационные разработки. В Ульяновске при возведении моста через р. Волга при помощи специально изготовленной подъемной системы на опоры было установлено пролетное строение длиной 220 м и весом 4 тыс. тонн. В г. Владивосток через пролив Босфор возводятся вантовые конструкции. Опоры для моста изготовлены из монолитного цементобетона модульным методом. Электробуровые установки для проходки скальных пород применялись при строительстве пилонов.

Плавающие краны высокой грузоподъемности используются при установке главного пролетного строения.

Целевыми ориентирами Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)» по подпрограмме «Автомобильные дороги» являются:

- увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям на 21% (до 27 180 км, в том числе дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров – до 14 630 км) (рис. 4).

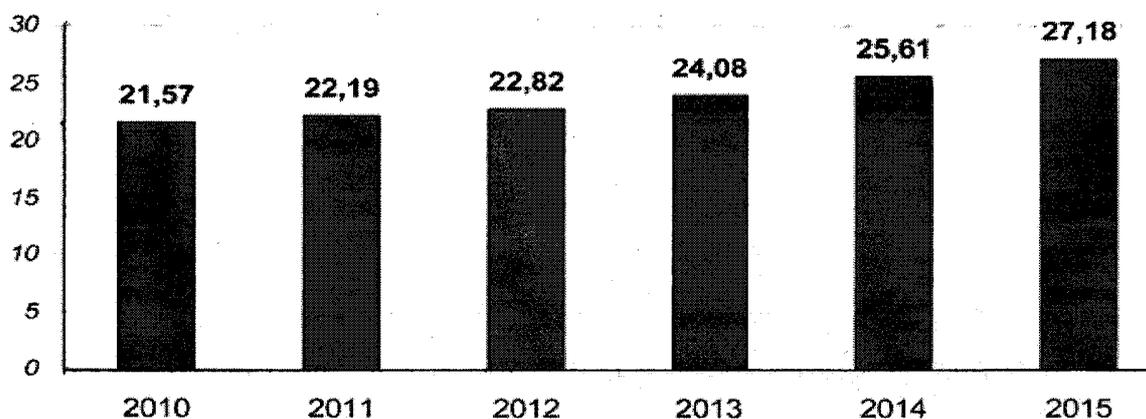


Рисунок 4. Планируемая протяженность федеральных автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям,

С учетом решения задач социально-экономического развития регионов России до 2026 г. общая протяженность дорог:

- регионального и местного значения должна составить около 1,1 млн. км;

- общего пользования Российской Федерации, исходя из потребностей экономического развития страны, должна составить – 1200 тыс. км;

- частных и ведомственных дорог должна достигнуть – 300 тыс. км.

Таким образом, общая протяженность сети автомобильных дорог общего и необщего пользования в Российской Федерации составит к 2026 г. 1500 тыс. км.

Федеральная целевая программа устанавливает следующие приоритетные задачи развития дорожного хозяйства России:

- формирование единой сети федеральных, региональных и местных автомобильных дорог, отвечающей растущей интенсивности перевозок автомобильным транспортом и обеспечивающей круглогодичные связи между регионами и населенными пунктами стран;

- сохранение существующей дорожной сети путем производства своевременных работ по содержанию автомобильной дороги;

- повышение качества автомобильных дорог за счет модернизации применяемых технологий.

Для достижения поставленной цели решения задач по развитию транспортной инфраструктуры Российской Федерации и повышению эффективности предпринимательских структур дорожно-строительного комплекса необходимо:

- на всех уровнях перейти к системе управления дорожным хозяйством, ориентированной на достижение целевых показателей транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог;

- внедрить систему долгосрочных контрактов, ориентированную на достижение целевых показателей транспортно-эксплуатационного состояния. В связи с тем, что основная часть проектов строительства и реконструкции рассчитывается на инвестиционный цикл от 3 до 5 и более лет. В настоящее время действует годичный бюджетный цикл, который позволяет с минимальным риском заключать только краткосрочные контракты. В свою очередь краткосрочные контракты не позволяют эффективно влиять на сезонные или иные колебания роста цен на

материалы, конструкции, топливо, эксплуатацию техники, не способствуют полноценному переходу к рыночным отношениям, привлечению крупных подрядных организаций к содержанию объектов строительства, обеспечивающих повышенное качество работ и долговечность возводимых конструкций. В связи с этим ухудшается финансовая устойчивость и перспективы развития предпринимательских структур, они боятся закупать дорогостоящую специализированную технику и работать над внедрением новых технологий из-за риска простоя техники или невозможности использования технологии;

- совершенствовать систему проведения конкурсов на заключение государственных контрактов на проведение дорожных работ;

- использовать механизмы государственно-частного партнерства, строительство платных автомобильных дорог.

Повышение требований к рынку дорожно-строительной отрасли ставит предпринимательские структуры перед необходимостью поиска повышения своей конкурентоспособности, создания хозяйствующих систем, соответствующих международным стандартам, в том числе современных систем менеджмента качества.

#### Литература

1. Закон РФ «О дорожных фондах в Российской Федерации» от 18.10.1991 №1759-1 в ред. Федерального закона от 05.08.2000 №118-ФЗ (ред. 24.03.2001) (с изм., внесенными Федеральным законом от 27.12.2000 №150-ФЗ).

2. Постановление правительства РФ от 30 декабря 1991г. № 93 «Об управлении дорожным хозяйством»

3. Федеральная служба государственной статистики