

Р. В. Федоров

Перспективы развития автотранспортной отрасли

Целью исследования явилось всестороннее рассмотрение перспектив развития отрасли автотранспорта в Российской Федерации. Задачи, поставленные для его реализации, включают анализ ключевых факторов, необходимых для качественной перестройки автотранспортной отрасли под нужды современной диверсифицированной экономики РФ, в том числе скорость перемещения грузов, конфигурацию автодорог и маршрутов, качество инфраструктуры. Исследование основано на гипотезе основополагающего воздействия современной сети автомагистралей на перспективы отрасли, а также комплексного подхода к планированию усилий по созданию национальных транспортных коридоров. Для исследования применялся преимущественно метод сравнения: российский опыт рассмотрен в контексте общемировых трендов. В результате проведенного исследования автор утверждает, что перспективы развития автотранспортной отрасли в России находятся в прямой корреляции с успешной трансформацией дорожно-транспортной сети через строительство новых автомагистралей. Сформулированы выводы о высоком мультипликативном эффекте развитой автотранспортной инфраструктуры на динамику экономического развития страны в целом.

Ключевые слова: автомобильный транспорт; транспортная инфраструктура; магистрали и скоростные автодороги; звездная и матрично-сетевая структура; грузоперевозки; скорость коммуникаций.

Транспорт представляет собой ключевой элемент продуктивной инфраструктуры, от уровня развития которого зависит благосостояние страны в целом. Динамика мероприятий в области развития транспортной инфраструктуры, достаточное финансирование объектов транспортной отрасли, а также грамотная нормативная база оказывают решающее воздействие не только на состояние дорожного хозяйства, но и на весь комплекс внутриэкономических отношений, социальную сферу, торговую активность и национальную целостность. Залогом перспективного развития

транспортной отрасли является последовательное планирование и реализация государственных стратегических инициатив в сфере высокоскоростных коммуникаций и адаптивной среды, соответствующей потребностям инновационной экономики.

Автомобильный транспорт является наиболее важным элементом транспортной экосистемы. Эффективные автотранспортные перевозки обеспечивают прочные взаимовыгодные связи между экономическими, политическими, и культурными центрами государства. Это единственный вид транспорта, для которого природно-географические сложности российской территории, включая рельеф, погодные условия, удаленность городов друг от друга, не являются помехой для движения и построения комплексных маршрутов. Возрастающая суммарная выручка компаний автотранспортной отрасли, а также ресурсов, затрачиваемых другими коммерческими предприятиями, малым бизнесом и рядовыми домохозяйствами на перемещение грузов автотранспортом, демонстрируют наличие серьезного потенциала отрасли в системе третичного сектора экономики.

Стремительное развитие технологий в период после распада Советского Союза, и особенно в начале нулевых годов, привело к повсеместному изменению отношения к автомобилю как транспортному средству. При этом возможности использования грузовых и легковых автомобилей в личных и коммерческих целях экспоненциально возросли. Из дорогостоящей технической новинки XX века автомобиль превратился в современный доступный инструмент, способный длительное время и с высокими показателями качества перевозить как пассажиров, так и грузы. Повсеместное повышение спроса на автомобили и автомобильные перевозки предопределило резкий рост уровня автомобилизации, который в РФ по разным подсчетам увеличился в 3,5–4 раза, достигнув показателей ведущих экономических держав.

Основными преимуществами автотранспорта, которые стали причиной популярности автомобильных перевозок, являются высокая гибкость и скорость доставки. Удобство использования автотранспорта обеспечивается за счет возможности построения маршрута, максимально подходящего под нужды продавца и заказчика, а также его оптимизации в режиме реального времени. Подобная схема работы одинаково выгодна для крупных и небольших сборных грузов. В конечном итоге быстрая организация новой перевозки, а также высокая скорость передвижения транспортных средств по магистралям могут гарантировать бесперебойный процесс перемещения товаров для нужд практически любой отрасли экономики от добычи полезных ископаемых, тяжелой и легкой промышленности до оптово-розничной торговли и сферы услуг.

Коммерческие автомобильные перевозки демонстрируют уверенный рост в последние 10–12 лет. Рынок грузоперевозок развивается как за счет внутреннего товарооборота, так и за счет международных поставок. Наибольшей популярностью в сфере автотранспорта традиционно пользуются направления

стран СНГ, Германии, Финляндии, а также государств — членов Таможенного союза [5, с. 50]. В десятки раз увеличился не только объем перевезенных иностранных грузов, но и их доля в сравнении к другим видам транспорта.

Рост спроса на автотранспорт предопределил сложное положение отрасли: система российских автодорог исторически не предусматривала примата перевозок автомобилями. Напряженными моментами в работе автотранспорта до настоящего времени остаются недостаточная протяженность дорог с твердым покрытием и скоростных магистралей, определяющих развитость дорожной инфраструктуры и непосредственно влияющих на перспективы отрасли.

Строительство скоростных автодорог началось в России с большим опозданием. Для сравнения: система скоростных дорог в Соединенных Штатах начала формироваться в 30-е годы XX века. Успешная политика Ф. Д. Рузвельта после кардинального падения экономических показателей времен Великой депрессии положила начало масштабному дорожному строительству в США. Далее строительство дорог по современным стандартам было инициировано в период президентского срока Д. Д. Эйзенхауэра после окончания Второй мировой войны. По итогам реализации проекта создания более 70 тыс. км автомагистралей экономика США получила серьезный импульс для дальнейшего развития.

Строительство автодорог, в том числе высокоскоростных магистралей нового типа, является сложным и капиталоемким производственным процессом. Темпы дорожного строительства, применяемые ведущими странами для модернизации собственной дорожной сети, показывают, что большую часть работ можно завершить, имея в распоряжении временной промежуток 20–30 лет. Так, в США процесс строительства скоростных дорог был завершен в период с 1960-х по 1980-е годы, в Китае — с 1990-х по 2010-е годы. Прирост дорожно-транспортной сети в этот период достигал 3 000 км новых дорог в год.

Высокоскоростные магистрали, или, по российской классификации, дороги первой технической категории, обладают наибольшей пропускной способностью. В данную категорию попадают автомагистрали и скоростные автомобильные дороги, которые имеют по несколько полос движения в одном направлении, пересечение с железнодорожными путями в разных уровнях и расчетную скорость от 120 км/ч. В общей массе дорожной сети РФ доля дорог первой технической категории незначительна и составляет около 11 % от всех федеральных и менее 1 % от общей протяженности всех дорог общего пользования. Общая протяженность высокоскоростных дорог в России составляет 513 и 4573 км соответственно. Такие показатели ставят Россию на замыкающие позиции в рейтинге мирового автодорожного строительства: текущая протяженность российских магистралей приближена к уровню развития дорожно-транспортной сети Китая 1997 г. или США времен 1962 г. [4, с. 10]. Для приведения обеспеченности населения магистралями и скоростными дорогами до минимально достаточного уровня КНР России необходимо нарастить протяженность дорог в 2 и более раз.

В рамках Транспортной стратегии Российской Федерации в срок до 2030 года планируется создать порядка 10 тыс. км дорожного полотна автомагистралей и скоростных дорог. К проектам, находящимся на завершающей стадии реализации в рамках указанных программ, относятся строительство федеральной трассы М-11 в направлении Москва – Санкт-Петербург и Центральной кольцевой автомобильной дороги (Московская область). Необходимо отметить, что именно строительство новых дорог, а не расширение старых является наиболее оптимальной общемировой практикой, связанной с низкими издержками и наибольшим социально-экономическим эффектом.

Модернизация текущих дорог других категорий федерального, регионального и муниципального значения также стратегически обоснована, но имеет второстепенный приоритет. Под данным Росстата, только 64 % федеральных автодорог соответствует необходимым нормативам; для региональных дорог показатель снижается до критических 42 %. Однако попытка приведения всей сети дорог к международным скоростным стандартам имеет ограниченный потенциал для развития автотранспортной отрасли. Большинство существующих дорог проходят по территории сельской местности с многочисленными населенными пунктами, а также начинаются и заканчиваются в крупных городских агломерациях с низкой пропускной способностью. Скорость грузовых и пассажирских автотранспортных средств при прохождении таких пунктов снижается до 40 км/ч, что негативно влияет на средний показатель скорости на маршруте. Таким образом, даже при должном уровне доработки дорога будет иметь существенные технические недостатки, что необходимо учитывать при ранжировании проектов дорожного строительства.

Конфигурация дорог в РФ сформирована по типу «звездной» структуры, которую исследователи в настоящий момент рассматривают как устаревшую. Такая схема дорожно-транспортной сети подразумевает наличие основного центра, к которому подходят дороги из других экономических районов. Подобная организация хорошо отрабатывает при условии небольшого равномерного потока автотранспортных средств, движущихся с преимущественно похожими скоростями. Наличие на дороге автомобилей разного типа, размера и грузоподъемности, а также интенсификация дорожного трафика приводит к тому, что система замыкается и перестает работать. Приведение дорожной конфигурации к современным общемировым стандартам особенно важна для улучшения перспектив развития автотранспортной отрасли.

Дорожная система РФ строилась с учетом ее использования преимущественно легковыми автомобилями и небольшими грузовиками для обеспечения снабжения городов. Преимуществами строительства были быстрые темпы и налаживание связей между промышленными предприятиями, равномерно распределенными по территории страны. С учетом усиления важности экономических центров, расположенных в городах-мегаполисах, и ослабления роли моногородов подобная система перестала обеспечивать высокую пропускную

способность автотранспортной отрасли. Явными недостатками данного подхода являются небольшое количество полос для движения (расширение осуществляется только на подходах к крупным городам), а также невысокое качество дорожного покрытия (максимальные регламентируемые показатели осевой нагрузки составляют 6 т).

Изменение географического распределения точек экономической нагрузки внутри страны за последние 20–30 лет сопровождалось усиленным процессом автомобилизации, что повлекло как минимум трехкратное увеличение номинальной загрузки российских автодорог. Спрос на дорожную инфраструктуру стабильно растет от года к году и составляет 6–7 % в год. Таким образом, на фоне практического отсутствия прироста дорог в период после распада Советского Союза был создан дефицит ресурсов автотранспортной сети.

Автотранспорт в долгосрочной перспективе имеет все шансы остаться во главе национальной системы грузопассажирских перевозок. Особенную важность в этой связи имеет снижение издержек и повышение эффективности автотранспортного сообщения в сфере коммерческих перевозок. Скорость движения автотранспорта должна быть увеличена до общеевропейских 800–1000 км в сутки.

Автотранспортные пути должны быть диверсифицированы, чтобы минимизировать заезд грузового автотранспорта в города и населенные пункты, где скорость передвижения значительно снижается. Требуется изменение топологии дорожного строительства с устаревшей «звездной» на современную матрично-сетевую конфигурацию. При такой организации движения будет создан прямой проезд между крупными экономическими и логистическими центрами, без привязки в старым транспортным узлам, включая Московский.

Явными преимуществами при воплощении в жизнь принципа максимальной диверсификации автодорог является поддержание регионов с высоким уровнем развития валового регионального продукта за счет доступа к автотранспортной системе со стабильной и прогнозируемой скоростью перемещения товарного потока. Ключевой идеей является нахождение транспортного коридора в непосредственной близости, т. е. на расстоянии не более 30 км от крупных и средних инновационных производств, использующих автотранспорт в цепочке создания добавленной стоимости [2, с. 20]. Помимо этого, ряд территорий, находящихся в настоящий момент на периферии экономической активности, получили бы большую инвестиционную привлекательность.

Перспективным направлением является дальнейшее повышение качества дорожного покрытия и уровня его износостойкости для обеспечения беспрепятственного проезда тяжелого грузового автотранспорта с осевой нагрузкой 12 т. В связи с этим необходима качественная доработка стандартов транспортных коридоров, принимая во внимание нужды тех типов транспортных средств, которые будут использоваться в следующем десятилетии [1, с. 3]. Сейчас многим видам грузового транспорта запрещен въезд в городские

агломерации в определенные часы дня, невозможен проезд по некоторым региональным автодорогам, под мостами и по путепроводам, что ведет в существенному замедлению скорости движения, созданию неэффективных объездных маршрутов и простоям в работе грузовых операторов.

Помимо собственно дорожного строительства важную роль в обеспечении эффективных автотранспортных перевозок играет синхронизация планов развития с другими видами транспорта, включая морской, железнодорожный и воздушный, а также улучшение нетранспортной инфраструктуры. Координация усилий разных субъектов РФ по созданию современных транспортных коридоров будет вознаграждена организацией конкурентного мультимодального сообщения, способного уменьшить логистические издержки в цепочке внутрироссийских и международных поставок, снизить нагрузку на компании и конечного потребителя.

Напомним, что ненадлежащее качество общей автотранспортной и дополнительной нетранспортной инфраструктуры, включая пункты заправки, хранения, перегрузки, таможенного оформления грузов, ведет к увеличению себестоимости перевозок в три и более раз, а также повышенному нормативному износу автотранспортных средств. В итоге транспортная составляющая в готовой продукции российских производителей достигает избыточных 15–20 %, тогда как в экономически развитых странах данный критерий не превышает показателя в 7–8 %.

Текущие планы развития автотранспортной отрасли, зафиксированные в программных документах госкорпорации «Российские автомобильные дороги», Министерства транспорта РФ, Федерального дорожного агентства и субъектов Российской Федерации, предусматривают интенсификацию дорожного строительства в среднесрочной и долгосрочной перспективах. В рамках федеральных и территориальных программ планируется создать опорную сеть автомагистралей и скоростных автомобильных дорог России протяженностью 20 000 км, соединяющую регионы, в которых производится 80 % ВВП и проживает 70 % населения, соответствующую эксплуатационным стандартам и отвечающую требованиям безопасности и экономичности перевозок. Такой подход является наиболее экономически оправданным в условиях усиления глобальной конкуренции и снижения динамики экономического развития как внутри страны, так и за ее пределами.

Столь амбициозные планы развития отрасли неотделимы от внедрения новых организационно-правовых механизмов реализации строительства и использования ультрасовременных схем привлечения финансирования через механизм государственно-частного партнерства при реализации проектов. Общий мультипликативный эффект подобных инициатив оценивается экспертами до 2040 года в размере 30 трлн руб., из которых более 40 % будут созданы за счет роста выпуска новых товаров и услуг российскими компаниями [6, с. 203–207].

Таким образом, цель создания сети скоростных автомобильных дорог не ограничивается соединением центров потребительской активности и производственно-промышленной деятельности. Такой подход недостаточно гибок и является выражением экстенсивного пути развития отрасли. Конечным итогом изменений должна стать полноценная транспортно-логистическая сеть для интеграции автотранспорта РФ в международные цепочки создания добавленной стоимости. Физическая сеть коммуникаций при интенсивном развитии должна использовать опережающую стратегию, когда скоростное движение автотранспорта в рамках матрично-сетевой структуры станет фундаментом для диверсификации производства и усиления национальных позиций во внешнеэкономическом поле.

Литература

1. Карабанова О. В., Левша С. А. Пошатнет ли отрасль уход «Трансаэро» с рынка? // Вестник Московского городского педагогического университета. Серия «Экономика». 2016. № 1 (7). С. 8–12.
2. Качаев Э. И. Развитие автодорог // Ежегодный экономический доклад Общероссийской общественной организации «Деловая Россия» «Стратегия 2020»: от экономики «директив» к экономике «стимулов». Приложение 18. С. 1–4.
3. Литвинова Ю. О., Пономарев Ю. Ю. Стратегия развития сети скоростных автомобильных дорог в России до 2030 г. // Транспорт Российской Федерации. 2016. № 4 (65). С. 18–21.
4. Решетова Е. М. Механизмы финансирования дорожной инфраструктуры в России и в мире: история развития, современное состояние, лучшие мировые практики / под науч. ред. М. Я. Блинкина. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2015. 552 с.
5. Твардовский Д. В. Развитие автомагистралей и скоростных автомобильных дорог в России // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 6 (61). С. 9–14.
6. Тюрин А. Ю. Особенности планирования сроков доставки грузов в международном сообщении // Вестник Кузбасского государственного технического университета. 2003. № 1. С. 50–52.
7. Швелидзе Д. А. Развитие опорной сети магистралей и скоростных автомобильных дорог как фактор экономического развития // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2018. № 5. С. 201–210.

Literatura

1. Karabanova O. V., Levsha S. A. Poshatnet li otrasl' ugod «Transae`ro» s ry`nka? // Vestnik Moskovskogo gorodskogo pedagogicheskogo universiteta. Seriya «E`konomika». 2016. № 1 (7). S. 8–12.
2. Kachaev E`. I. Razvitie avtodorog // Ezhegodny`j e`konomicheskij doklad Obshherossijskoj obshhestvennoj organizacii «Delovaya Rossiya» «Strategiya 2020»: ot e`konomiki «direktiv» k e`konomike «stimulov». Prilozhenie 18. S. 1–4.
3. Litvinova Yu. O., Ponomarev Yu. Yu. Strategiya razvitiya seti skorostny`x avtomobil`ny`x dorog v Rossii do 2030 g. // Transport Rossijskoj Federacii. 2016. № 4 (65). S. 18–21.

4. Reshetova E. M. Mexanizmy` finansirovaniya dorozhnoj infrastruktury` v Rossii i v mire: istoriya razvitiya, sovremennoe sostoyanie, luchshie mirovy`e praktiki / pod nauch. red. M. Ya. Blinkina. M.: Izd. dom Vy`sšej shkoly` e`konomiki, 2015. 552 s.

5. Tvardovskij D. V. Razvitie avtomagistralej i skorostny`x avtomobil`ny`x dorog v Rossii // Transport Rossijskoj Federacii. 2015. № 6 (61). С. 9–14.

6. Tyurin A. Yu. Osobennosti planirovaniya srokov dostavki gruzov v mezhdunarodnom soobshhenii // Vestnik Kuzbasskogo gosudarstvennogo texnicheskogo universiteta. 2003. № 1. С. 50–52.

7. Shvelidze D. A. Razvitie opornoj seti magistralej i skorostny`x avtomobil`ny`x dorog kak faktor e`konomicheskogo razvitiya // Vestnik Instituta e`konomiki Rossijskoj akademii nauk. 2018. № 5. S. 201–210.

R. V. Fedorov

Prospects for the Motor Transport Industry

The purpose of the study was a comprehensive review of the prospects for the development of the automotive industry in the Russian Federation. The tasks set to achieve the goal of the study include an analysis of key factors necessary for the qualitative restructuring of the motor transport industry to meet the needs of the modern diversified economy of the Russian Federation, including the speed of movement of goods, the configuration of roads and routes, and the quality of infrastructure. The study is based on the hypothesis of the fundamental impact of a modern highway network on industry prospects, as well as an integrated approach to planning efforts to create national transport corridors. For the study, the comparison method was mainly used: the Russian experience was considered in the context of global trends. As a result of the study, the author claims that the prospects for the development of the motor transport industry in Russia are directly correlated with the successful transformation of the road transport network through the construction of new highways. The conclusions are formulated about the high multiplicative effect of the developed motor transport infrastructure on the dynamics of the economic development of the country as a whole.

Keywords: automobile transport; transport infrastructure; highways and high-speed roads; star and matrix-network structure; cargo transportation; communication speed.