

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ ЭКОНОМИКИ

Дороги являются важнейшей частью транспортной системы государства и в то же время мощной централизующей силой, без которой неммыслимо его экономическое, социальное и культурное развитие. Главной целью дорожного хозяйства страны является создание условий для ускоренного развития экономики и национальных ресурсов республики, стабилизация социально – экономической ситуации, повышение уровня жизни населения путем удовлетворения спроса и доступности в автомобильных перевозках.

Выгодное географическое положение Беларуси предопределяет развитие транспортных коммуникаций. Вместо установки на равномерное расселение по всей территории, постепенное выравнивание уровней развития всех регионов,

реальность выдвигает новую концепцию, предусматривающую концентрацию усилий на стержневых регионах и направлениях. В частности, перспективы развития транспортных коммуникаций связывают со стимулированием роста Брестской и Витебской агломераций, а также городов-спутников вокруг Минска: Молодечно, Борисова, Дзержинска и др.

Система еврокоридоров также является важным фактором, стимулирующим белорусскую экономику и важной предпосылкой для привлечения внутренних и зарубежных инвестиций и, соответственно, является посылом и для развития сети дорог. Развитие транспортных коридоров на территории Республики Беларусь обеспечивает рост объемов и эффективности осуществления внешнеторговых перевозок грузов. Это в дальнейшем еще больше привлечет на отечественные транспортные коммуникации транзитные грузы третьих стран.

По территории Республики Беларусь проходит автомобильная дорога М-1/Е-30 Брест – Минск – граница Российской Федерации протяженностью 610 километров, являясь участком коридора номер II. Автомобильная дорога М-8/Е-95 граница Российской Федерации – Витебск – Гомель-граница Украины пересекает территорию республики с севера на юг, имеет протяженность 456 километров и является участком Критского транспортного коридора IX. Ответвление этого коридора IXВ Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда/ Калининград имеет протяженность по территории Беларуси 468 километров и обеспечивает выход грузовладельцев из областей восточной Украины и центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда.

Развитие сети транспортных коридоров на территории Республики Беларусь происходит неразрывно от развития всей транспортной отрасли. Современные коридоры с высоким качеством покрытия и развитой инфраструктурой являются весомым аргументом в привлечении транзитного транспорта.

Эффективность функционирования коридоров зависит от слаженной работы всей транспортной сети республики. Эффективность же использования транспортных коридоров напрямую связана с затратами на восстановление «дорожных одежд». Затраты на содержание и ремонт не должны превышать полученную от использования дорог выгоду. В этом случае использование дорог республики будет считаться эффективным с экономической точки зрения.

Дорожная и транспортная отрасли как одни из базовых отраслей народного хозяйства объединяют в целостную систему все другие сектора экономики и определяют устойчивость транспортно-экономических связей, регулярность и сроки доставки сырья, материалов и топлива субъектам хозяйствования.

Наличие эффективной системы автомобильного транспорта большинство стран мира рассматривает как одно из весомых условий для дальнейшего развития экономики международной торговли страны, при этом огромные ресурсы вкладываются в строительство и повышение эффективности функционирования автомобильных дорог.

Дорожная сеть приобретает ценность национального актива, составляющего значительную долю национального богатства, а дорожное хозяйство дает значительный вклад в валовой национальный продукт. В связи с этим важно для повышения эффективности функционирования, чтобы этот актив управлялся на рыночных принципах.

Управление дорожным хозяйством осуществляется на основе следующих основных принципов:

- автомобильные дороги являются общественным достоянием и средством централизации государства, и государство должно нести основную ответственность за финансирование и содержание дорожного хозяйства;
- все виды работ в дорожном хозяйстве осуществляются субъектами хозяйствования различных форм собственности на конкурсной основе при четком определении обязанностей и ответственности органа государственного управления и хозяйствующего субъекта;
- пользователи автомобильных дорог должны возмещать обществу ущерб, который наносится ему при использовании дорог;
- спрос на услуги автомобильного транспорта должен находиться на оптимально необходимом общественном уровне (по возможностям общества и государства);
- из понимания того, что без надлежащей системы ограничений и противовесов невозможно достижение успехов в долгосрочной перспективе, вытекает принцип прозрачности (открытости). Все осуществляемые программы, используемые средства и результаты деятельности дорожного хозяйства открыты для парламентских и правительственных структур, пользователей дорог и населения республики.

Целью управления дорогами является развитие и повышение эффективности функционирования существующей сети дорог с тем, чтобы она давала возможность эффективно и безопасно использовать автомобильный транспорт. Кроме того, соответствующие методы управления должны учитывать проблемы повышения эффективности сети дорог и решать проблемы охраны окружающей среды.

От состояния автомобильных трасс зависит многое. В том числе — рентабельность предприятий, условия жизни населения, стандарты медицинского и коммунально-бытового обслуживания и многое другое. Неровности дорожного полотна приводят к удорожанию перевозок на 30-40 процентов.

Выгода от автомобильного транспорта достигается не без проблем. Имеется определенное меньшинство населения, которое страдает от последствий развития транспорта. Например, много людей погибает и получает ранения в дорожно-транспортных происшествиях, или страдают от загрязнения воздуха отработавшими вредными газами и ухудшения состояния окружающей среды и природы. Задачей управления дорогами в быстро меняющемся мире является не только уменьшение отрицательного влияния на группы населения с низкими

доходами, но и на окружающую среду, а также установить, как лучше использовать дороги в качестве механизма поддержки экономического и социального развития, но и повлиять на улучшение окружающей среды. Как минимум, совершенствование управления дорожной инфраструктурой должно способствовать росту доходов и направлять их в первую очередь тем, кто в них больше нуждается.

Улучшение качества обслуживания обеспечивает увеличения мобильности населения и способствует экономическому росту. Это, в свою очередь, способствует социальному развитию, в бедных странах мира способствуя ликвидации нищеты. Таким образом, как количественно, так и качественно дорожная инфраструктура влияет на все стороны жизни населения страны.

Требуемые затраты на ремонт дорог с низкой интенсивностью движения, где небольшое количество пользователей дорог оплачивают дорожные расходы, перевешивают величину прибыли получаемой пользователями дорог от обеспечения более высокого уровня обслуживания. В таких случаях, единственное, что может дать экономии, – это применение стандартов низкого уровня или, в отдельных случаях, вообще не проводить ремонта дороги: эффективней отказаться от отдельных дорог. Однако даже небольшая дорога является связующим звеном для пропуска движения на другие участки дорожной сети и в этом случае возникает необходимость ремонтировать невыгодные дороги с социально-политической точки зрения или обеспечить «региональный баланс».

Небольшое снижение стоимости ремонта существующей инфраструктуры и затрат на развитие и управление автомобильным транспортом могут дать большие экономические выгоды. Обычно, один доллар затрат на ремонт и содержание дорог даст три доллара экономии пользователям дорог.

Многие страны достигают высокого экономического уровня и норм прибыли, выполняя работы по ремонту и реконструкции, предпочитая их работам по строительству новых дорог. Это связано с тем, что такие работы требуют относительно низких затрат, но позволяют существенно улучшить транспортно-эксплуатационные показатели дорог и выгодны широкому кругу пользователей дорогами. Новое строительство требует больших затрат, которые, соответственно, требуют значительно более высокого уровня прибыли для компенсации расходов по сравнению с работами по ремонту и содержанию. Такое различие отмечается многими странами мира, где дорожная сеть находится в неудовлетворительном состоянии. Этим подразумевается, что в большинстве случаев работы по ремонту дорог должны иметь приоритет по сравнению с работами по строительству новых дорог.

В нашей республике дорожное хозяйство функционирует таким образом, чтобы достигнуть баланса между затратами на ремонт и величиной снижения стоимости пользования дорогами. Одной из задач государственной политики в области развития отрасли должно стать нахождение баланса интересов, при котором отечественным и иностранным перевозчикам было бы выгодно проез-

жать по дорогам Беларуси. Работа транспорта должна строиться исключительно на базе экономических правил в условиях острой конкуренции, что обеспечит высокий уровень конкурентоспособности оказываемых услуг. Чтобы увеличить грузовые и пассажирские потоки, а также число транспортных средств других государств, следующих через нашу территорию транзитом, целесообразна единая тактическая и стратегическая политика, не противоречащая международным правилам сборов за оказание транзитных услуг. Это повысит авторитет Беларуси на международном уровне, позволит увеличить доходы.