

УДК [656.13+625.7/8](470+571)-029.33

**Коваленко Надежда Всеволодовна**, канд. экон. наук, доц.,  
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, 5067149@gmail.com

**Безновская Вера Викторовна**, доц.,  
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, beznovskaya@mail.ru

**Мельников Василий Васильевич**, магистрант,  
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, vasiatina@mail.ru

## **СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА РФ**

**Аннотация.** Рассмотрены современное состояние и направления инвестиционного развития автодорожной отрасли РФ. Исследуется динамика грузооборота и пассажирооборота автомобильного транспорта, протяженность дорожных путей, количество перевезенных грузов и пассажиров. Раскрыты механизмы повышения эффективности дорожного комплекса в России. Представлен обзор модернизационных проектов автодорог в соответствии с Транспортной стратегией РФ на период до 2030 г.

**Ключевые слова:** транспортная стратегия, дорожный комплекс, автомобильные дороги, грузооборот, пассажирооборот, инвестиции, финансирование, модернизационные проекты.

**Kovalenko Nadezhda V.**, Ph. D. in economics, associate professor,  
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, 5067149@gmail.com

**Beznovskaya Vera V.**, associated professor,  
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, beznovskaya@mail.ru

**Melnikov Vasilii V.**, graduate,  
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, vasiatina@mail.ru

## **MODERN TRENDS OF ROAD COMPLEX DEVELOPMENT IN THE RUSSIAN FEDERATION**

**Abstract.** We examine the modern condition and directions of investment towards developing the road complex in the Russian Federation. We investigate the dynamics of cargo turnover and passenger turnover in automobile transport, length of roads, quantity of transported goods and passengers. We suggest mechanisms for increasing the efficiency of Russian transportation infrastructure. We present an overview of modernization projects of roads according to the Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030.

**Key words:** Transportation strategy, road complex, automobile roads, goods turnover, passenger turnover, funding, investment, modernization projects.

## **Введение**

Важнейшим условием функционирования экономических систем современных государств является развитие сети автомобильных дорог. Данная проблема имеет особую значимость для России в связи с ее обширной территорией.

Недостаточные темпы расширения автодорожной сети, низкое качество дорожного строительства, неравномерное обеспечение дорогами различных регионов страны – все эти факторы существенно снижают эффективность российской экономики и негативным образом влияют на потенциал ее дальнейшего развития [5, 8, 12].

## **Современное состояние автодорожной отрасли РФ**

Автомобильные дороги – это важный элемент транспортной системы России. Они обеспечивают связи населенных пунктов и хозяйственных объектов с железнодорожными станциями, портами, аэропортами, терминалами и создают возможность взаимодействия отдельных видов транспорта в едином транспортном процессе.

В России все еще не сформирована полностью сеть автодорог федерального значения (всего 38% дорог отвечают нормативным условиям), которая могла бы связать все регионы нашей страны. Во многих из них развитие дорожной сети неудовлетворительное: только у 1/3 дорог твердое покрытие, вследствие чего особенно осенью и весной более 10% населения остаются отрезанными от транспортной сети [19].

Наиболее полное представление о тенденциях развития автодорожной отрасли РФ дают, на наш взгляд, следующие ключевые направления:

- усовершенствование имеющегося дорожного комплекса для более эффективного управления развитием автодорожной сети по всей стране;
- строительство новых и реконструкция уже построенных дорог с твердым покрытием;

- привлечение дополнительных инвестиций в дорожные проекты;
- создание и развитие сервиса в сети автодорог для гарантии безопасности, комфортности и уровня обслуживания участников дорожного движения;
- усовершенствование нормативно-правовой базы;
- снижение загруженности дорог путем создания платных участков или платных дорог.

Современное состояние развития автодорожной отрасли характеризуется следующими показателями:

- эксплуатационная длина автодорог;
- количество перевезенных автотранспортом грузов и пассажиров;
- грузооборот и пассажирооборот.

Динамика их изменения представлена на рис. 1–3 [13, 16, 23].

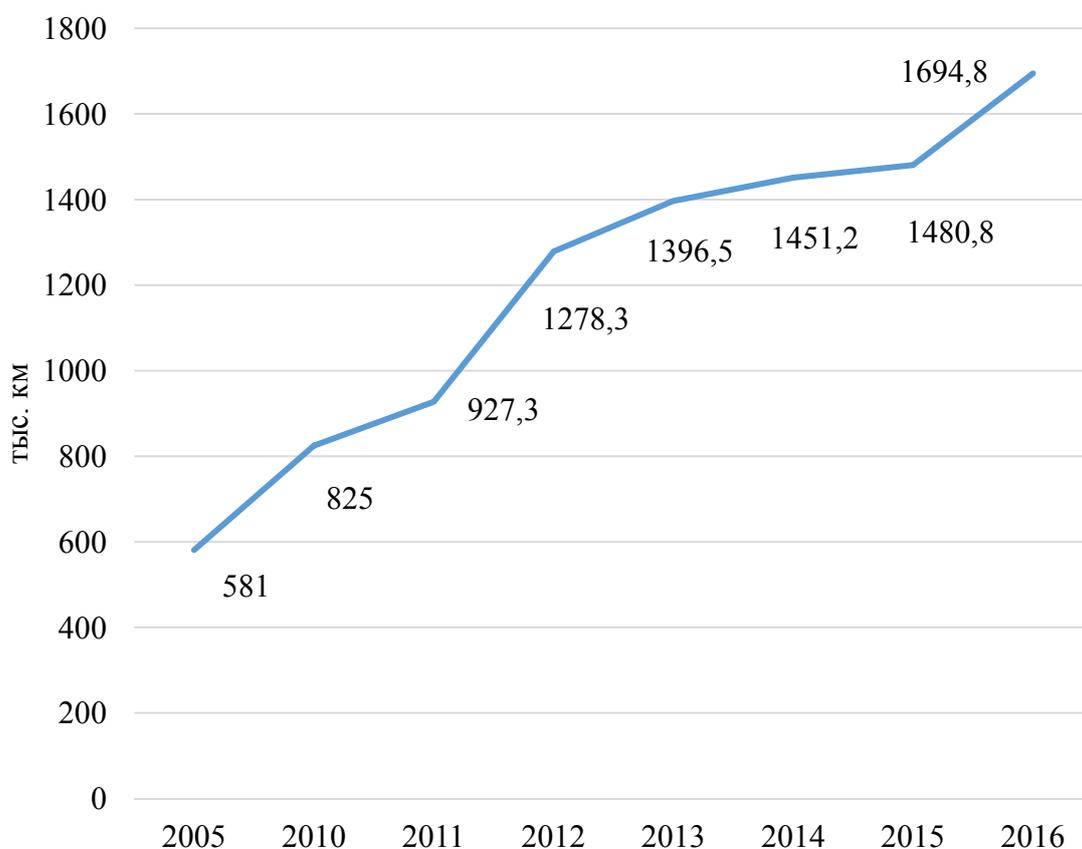


Рис. 1. Динамика эксплуатационной длины автомобильных дорог РФ за 2005–2016 гг.

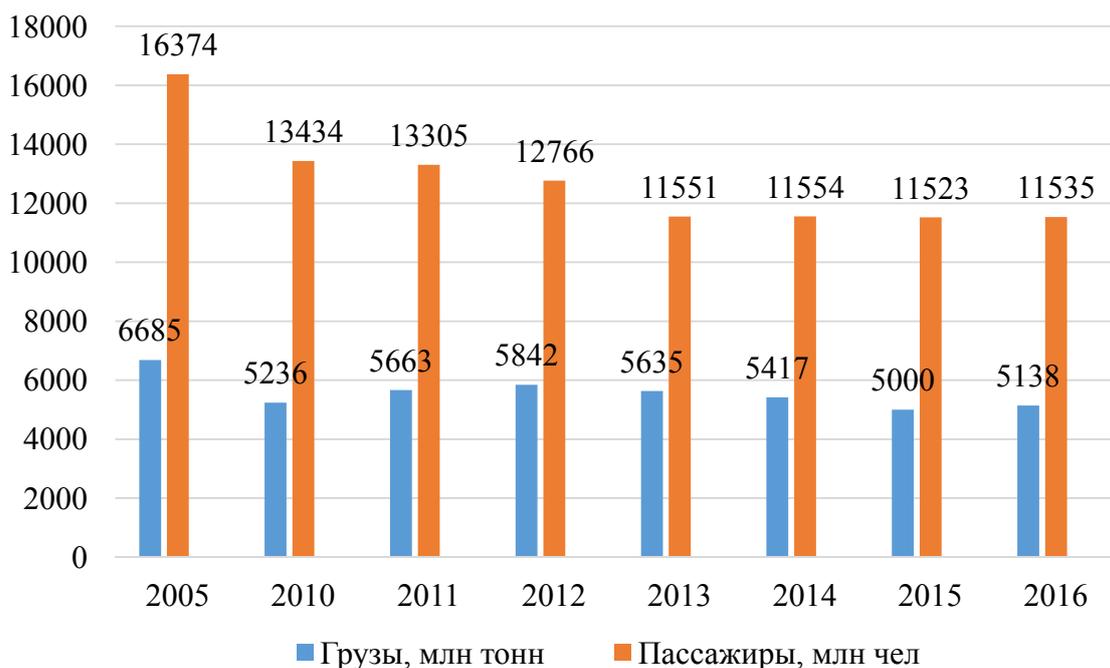


Рис. 2. Динамика автомобильных перевозок в РФ за 2005–2016 гг.

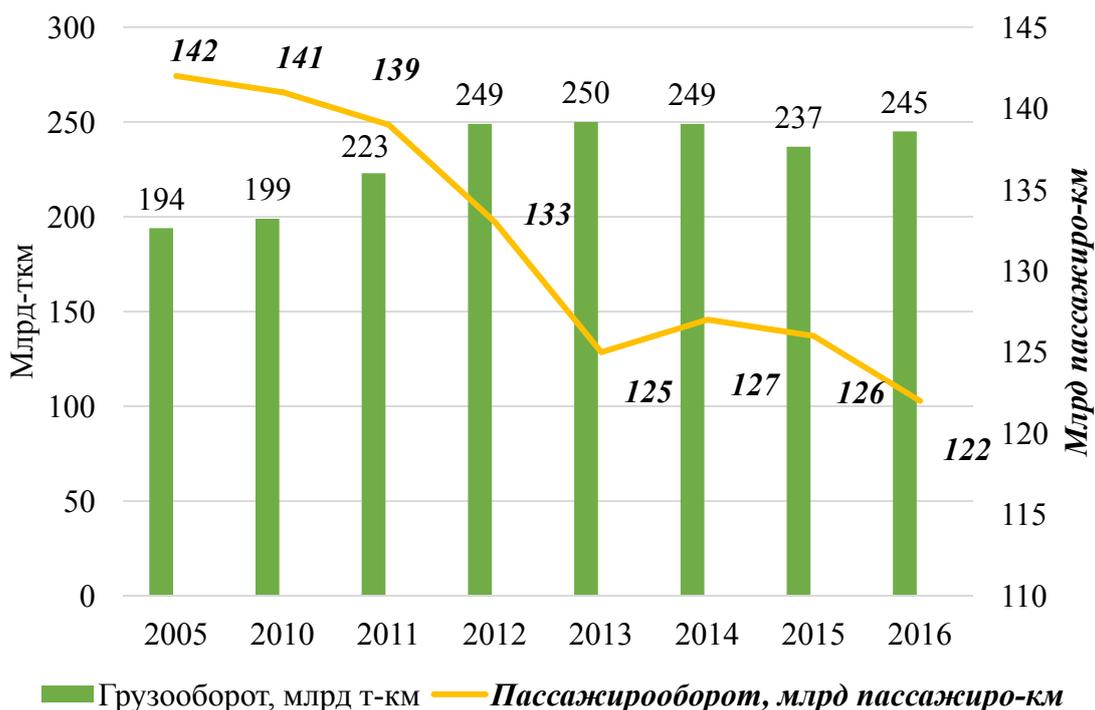


Рис. 3. Динамика грузооборота и пассажирооборота в РФ за 2005–2016 гг.

За анализируемый период эксплуатационная длина автомобильных дорог возросла почти в 2,9 раза, однако проблема надлежащего состояния дорожного полотна остается актуальной. Транспортная система по состоянию

на 2016 г. включает в себя 1694,8 тыс. км автодорог общего пользования, из которых только 1259,3 тыс. км дорог имеют твердое покрытие [19].

В 2015 г. введено в эксплуатацию (новое строительство или реконструкция) 422,8 км автодорог федерального значения, из которых 53,7 км являются скоростными автодорогами, модернизированными компанией ГК «Автодор». Это соответственно на 41% и 60% меньше, чем в 2014 г. В 2016 г. введено 214 км автомобильных дорог федерального значения, в том числе 59,8 км скоростных автомобильных дорог. При этом доля дорог общего пользования федерального значения, которая отвечает нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 63,6% от всей их протяженности [10, 14, 24].

За период 2005–2016 гг. на автомобильном транспорте наблюдается тенденция снижения количества перевезенных грузов в 1,3 раза и перевезенных пассажиров в 1,42 раза. Это вызвано тем, что для перевозки грузов эффективнее использовать железнодорожный и трубопроводный транспорт, так как уровень развития автодорожной сети и значительное количество предприятий автотранспорта не отвечают современным требованиям.

Уменьшение пассажирооборота за рассматриваемый период в 1,16 раза вызвано его перераспределением в пользу воздушного и железнодорожного транспорта. Грузооборот в целом увеличился в 1,26 раза, но в 2016 г. произошло незначительное снижение показателя, что объясняется общими кризисными явлениями в экономике.

### **Основные направления инвестиционного развития автодорожного комплекса РФ**

Важным фактором, влияющим на развитие автодорожной отрасли, является ее финансирование [7, 9, 22]. Динамика инвестиций в автомобильный транспорт за период 2010-2015 гг. представлена в табл. 1.

Таблица 1

Динамика инвестиций в автомобильный транспорт, млрд руб.

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Всего	1471	2048,3	2063,6	1999,9	1871,6	1862,5	1827,5
Автомобильный (автобусный) пассажирский (по расписанию)	12,3	18,9	16,2	24,4	12,8	11,5	11,3
Городской электрический	56,4	80,5	11,6	218,6	102,9	82,1	80,6
Автомобильный грузовой	10,5	19,3	25,1	28	18,9	20,6	20,3
Удельный вес инвестиций в автомобильный транспорт, %	5,38	5,80	2,56	13,55	7,19	6,13	6,14

Из данных, приведенных в табл. 1, видно, что наибольшее количество инвестиций поступило в 2013 г., удельный вес от общего числа инвестиций в транспорт составил 13,55%. Однако в целом финансирование автомобильного транспорта составляет около 10% от общего объема инвестиций, что является недостаточным для развития отрасли [3, 4, 7, 9].

По данным Министерства транспорта РФ с 2010 г. в рамках осуществления Транспортной стратегии модернизировано и перестроено более 26 тыс. км автодорог на федеральном и региональном уровнях, отремонтировано около 140 тыс. км. Около 70–75% инфраструктурных проектов осуществляется в сфере автодорожного строительства, ряд из которых представлен в табл. 2 [11, 19].

В настоящее время государственная компания ГК «Автодор»:

- осуществляет управление следующими федеральными автодорогами: М-4 «Дон», М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», скоростная автодорога М-11 «Москва – Санкт-Петербург» и участок А-107 «Московское малое кольцо», общая протяженность которых составляет около 2860,0 км;

- заключила 12 операторских, долгосрочных инвестиционных и концессионных соглашений, общая стоимость которых около 522 млрд руб., из которых 125 млрд руб. – внебюджетные средства финансирования;

– разыграла 45 тендеров на сумму 386,3 млрд руб. в 2016 г.  
(в 2015 г. – 94) [10, 17, 21].

Таблица 2

Модернизационные проекты в автодорожной отрасли РФ [5, 22]

Проект	Длина дорог, км	Длина платных участков, км	Сроки реализации	Общие затраты, млрд руб.	Описание
Скоростная автодорога М-11 «Москва – Санкт-Петербург»	669	112,6	2012–2018	112,7 (37,6% – доля частного инвестирования)	Снижение времени в дороге между городами до 2,5 ч (пассажирская ж/д линия)
«Центральная кольцевая автодорога» в Московской области	530	289,5	2015–2025	230,4 (31,6% – доля частного инвестирования)	По территории Подмосковья и Новой Москвы в 50 км от МКАД
Выход на МКАД с М-7 «Волга»	69	69	2015–2020	60,7 (48% – доля частного инвестирования)	Обход городов Балашиха и Ногинск
Мост через Керченский пролив	19	5	2016–2020	200	Между Керченским и Таманским полуостровами
Автодорога Ижевск – Пермь	222	–	2024–2029	118,6	Транспортная доступность Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и Томской области
Перестройка автодороги Челябинск – Магнитогорск – Кумертау	314	–	2025–2030	213,2	Прямые транспортные связи между городами и создание условий для формирования зон опережающего развития в Уральском федеральном округе
Автодорога Углич – Переславль-Залесский – Владимир – Саранск (с отходом на Саратов) – Ульяновск – Димитровград – Самара – Оренбург			2023–2030	683,3	Транспортная доступность городов Центрального и Приволжского федеральных округов
Участок международного автодорожного маршрута «Европа – Западный Китай»			2013–2030	368,6	Казань – Шали – Сорочьи Горы (+ с мостовым переходом через р. Каму) – Алексеевское – Альметьевск – Бавлы – Кумертау – Соль-Илецк – граница Казахстана
Скоростной транспортный коридор «Северо-Западная хорда»			2021–2028	856,6	Екатеринбург – Пермь – Киров – Галич – Кострома – Ярославль – Углич – Торжок – Великие Луки (отход на границу Латвии и границу Беларуси)

Следует отметить, что эпицентром строительства дорог является Москва и Московская область; по программе развития Московского транспортного узла запланировано инвестировать более 800 млрд руб. до 2020 г. в строительство автодорог [11, 15, 18].

Транспортной стратегией предусмотрены проекты строительства и реконструкции дорог по всей территории РФ, что является позитивной тенденцией, так как позволит обеспечить транспортные связи между различными труднодоступными населенными пунктами.

Анализ данных по реализации модернизационных проектов показывает нарушение установленных сроков сдачи объектов в большинстве случаев, а ускорение строительства вызывает несоответствие установленным нормативам, что в дальнейшем проявляется в разрушении дорожного полотна и возникновении проблем, связанных с эксплуатацией транспортных сооружений. Так, первоначальное открытие Алабяно-Балтийского тоннеля в Москве, стоимостью более 72 млрд руб., было запланировано на 2009 г., однако в связи с возникающими проблемами строительства сроки его введения в эксплуатацию неоднократно переносились.

Задача, стоящая перед проектировщиками дорог и местными властями, – не только обеспечить доступность городов и регионов путем расширения или строительства новых дорог, но и осуществить контроль за проектированием и строительством дорог в соответствии с нормативными требованиями.

### **Заключение**

В настоящее время состояние автомобильных дорог становится одним из серьезных факторов, сдерживающим автомобилизацию в России, развитие автомобильной промышленности и обслуживающих отраслей, так как снижает ВВП страны, затрудняет достижение необходимого уровня хозяйственного освоения территорий.

Подводя итоги, следует отметить, что в дорожном хозяйстве страны наметились позитивные сдвиги по следующим направлениям:

- рост объемов и темпов строительства и реконструкции автомобильных дорог;
- приведение объемов финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения в соответствие с требованиями, обеспечивающими их нормативное состояние;
- развитие сети сельских дорог;
- развитие улично-дорожных сетей городов России;
- внедрение механизмов государственно-частного партнерства, в том числе в формате концессий и долгосрочных инвестиционных соглашений.

### **Список литературы**

1. Аналитический вестник № 3 «О перспективах развития сети автомобильных дорог на территории Российской Федерации», 2015. – URL: <http://www.council.gov.ru/media/files/41d53c2113ce9d34213a.pdf> (дата обращения: 16.05.2017).

2. Дрейцен, М.А. Прогноз развития спроса на транспортные услуги по перевозке пассажиров на перспективу / М.А. Дрейцен // Транспортное дело России. – 2014. – № 6. – С. 190–191.

3. Жидкова, М.А. Роль финансовой поддержки и ее влияние на развитие малого и среднего предпринимательства в России / М.А. Жидкова, Т.А. Шпилькина // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 1 (7). – С. 6.

4. Жидкова, М.А. Выбор источников финансирования инвестиционных программ на таксомоторном транспорте / М.А. Жидкова // Вестник МАДИ. – 2015. – № 2 (41). – С. 62–69.

5. Кирова, И.В. Инновационное развитие и модернизация российской промышленности: проблемы и пути их решения / И.В. Кирова, Т.Л. Попова, А.Ю. Киров // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 1 (7). – С. 3.

6. Кирова, И.В. Перспективы модернизации российской экономики в условиях санкционного режима / И.В. Кирова, Т.Л. Попова // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 2 (8). – С. 7.

7. Кевеш, А.Л. Транспорт и связь в России. 2016: стат. сб. / А.Л. Кевеш, М.А. Сабельникова; Росстат. – Т. 65. – М., 2016. – URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2016/transp-sv16.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf) (дата обращения: 14.05.2017).

8. Коваленко, Н.В. Современные тенденции развития транспортного комплекса РФ / Н.В. Коваленко, В.В. Безновская, А.В. Скороходова // Международный технико-экономический журнал. – 2017. – №6. – С. 25–31.

9. Молодова, М.Д. Инвестиционная деятельность на предприятиях транспорта / М.Д. Молодова, В.В. Безновская, В.И. Прусова // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 4. – С. 12.

10. Мостотрест. Годовой отчет. 2015. – URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2016/transp-sv16.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf) (дата обращения: 14.05.2017).

11. Национальное рейтинговое агентство «Обзор рынка транспортной инфраструктуры», 2015. – URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2016/transp-sv16.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf) (дата обращения: 14.05.2017).

12. Подхалюзина, В.А. Научно-методические положения оценки конкуренции на автотранспортном рынке / В.А. Подхалюзина, М.А. Дрейцен // Транспортное дело России. – 2017. – № 1. – С. 57–58.

13. Прокументова, В.В. Риски выхода транспортных компаний на зарубежные рынки / В.В. Прокументова, В.В. Безновская, В.И. Прусова // Автотранспортное предприятие. – 2016. – № 12. – С. 49–51.

14. Прусова, В.И. Роль транспортного комплекса в экономике РФ / В.И. Прусова, В.В. Безновская, В.В. Прокументова // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2017. – Т. 1, № 4. – С. 138–143.

15. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р. –  
URL: [http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts\\_proekt\\_16102008.pdf](http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts_proekt_16102008.pdf)  
(дата обращения: 14.05.2017).

16. Федеральная служба государственной статистики, раздел: Основные показатели транспорта по Российской Федерации. –  
URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat.ru/statistics/enterprise/transport/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat.ru/statistics/enterprise/transport/#) (дата обращения: 14.05.2017).

17. Улицкий, М.П. Основные направления модернизации автотранспортного комплекса России / М.П. Улицкий, Е.А. Башкатова // Вестник МАДИ. – 2013. – № 2. – С. 37–42.

18. Хмельницкий, А.Д. Об инновационном сценарии развития автомобильного транспорта / А.Д. Хмельницкий // Автотранспортное предприятие. – 2011. – № 5. – С. 16–19.

19. Хегай, Ю.А. Проблемы и перспективы развития транспортной системы в России, 2014. – URL: [http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv\\_zhurnala/2014/4/ekonomika/khegay.pdf](http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2014/4/ekonomika/khegay.pdf)  
(дата обращения: 14.05.2017).

20. Чириканова, Е.А. Автомобильный рынок Российской Федерации в концепции изменений в автомобильной промышленности / Е.А. Чириканова // Вестник МАДИ. – 2015. – № 1 (40). – С. 59–63.

21. Чириканова, Е.А. Противоречия в области регулирования автомобильного рынка страны / Е.А. Чириканова // Автотранспортное предприятие. – 2015. – № 12. – С. 26–28.

22. Шевелкина, К.Л. Финансирование транспортной инфраструктуры на основе Государственно-частного партнерства, 2015. –

URL: [http://diss.fa.ru/sites/default/files/diss\\_files/3cef3e02c5667fcfd21c14b0d324b41f.pdf](http://diss.fa.ru/sites/default/files/diss_files/3cef3e02c5667fcfd21c14b0d324b41f.pdf) (дата обращения: 14.05.2017).

23. Юкиш, В.Ф. Тенденции развития транспортного комплекса России / В.Ф. Юкиш // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2015. – № 12-3. – С. 183–189.

24. Юкиш, В.Ф. Факторный анализ объектов транспортной инфраструктуры Российской Федерации / В.Ф. Юкиш // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2016. – № 4–2. – С. 128–130.

### References

1. URL: <http://www.council.gov.ru/media/files/41d53c2113ce9d34213a.pdf>
2. Drejcen M.A. *Transportnoe delo Rossii*, 2014, no. 6, pp. 190–191.
3. Zhidkova M.A., SHpil'kina T.A. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2016, no. 1 (7), p. 6.
4. Zhidkova M.A. *Vestnik MADI*, 2015, no. 2 (41), pp. 62–69.
5. Kirova I.V., Popova T.L., Kirov A.Yu. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2016, no. 1 (7), p. 3.
6. Kirova I.V., Popova T.L. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2016, no. 2 (8), p. 7.
7. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2016/transp-sv16.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf)
8. Kovalenko N.V., Beznovskaya V.V., Skorohodova A.V. *Mezhdunarodnyj tekhniko-ehkonomicheskij zhurnal*, 2017, no. 6, pp. 25–31.
9. Molodova M.D., Beznovskaya V.V., Prusova V.I. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2016, no. 4, p. 12.
10. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2016/transp-sv16.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf)
11. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2016/transp-sv16.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf)
12. Podhalyuzina V.A., Drejcen M.A. *Transportnoe delo Rossii*, 2017, no. 1, pp. 57–58.

13. Prozumentova V.V., Beznovskaya V.V., Prusova V.I. *Avtotransportnoe predpriyatie*, 2016, no.12, pp. 49–51.
14. Prusova V.I., Beznovskaya V.V., Prozumentova V.V. *Ehkonomika i biznes: teoriya i praktika*, 2017, vol. 1, no. 4, pp. 138–143.
15. URL: [http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts\\_proekt\\_16102008.pdf](http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts_proekt_16102008.pdf)
16. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/#)
17. Ulickij M.P., Bashkatova E.A. *Vestnik MADI*, 2013, no. 2, pp. 37–42.
18. Hmel'nickij A.D. *Avtotransportnoe predpriyatie*, 2011, no. 5, pp.16–19.
19. URL: [http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv\\_zhurnala/2014/4/ekonomika/khegay.pdf](http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2014/4/ekonomika/khegay.pdf)
20. Chirikanova E.A. *Vestnik MADI*, 2015, no. 1 (40), pp. 59–63.
21. Chirikanova E.A. *Avtotransportnoe predpriyatie*, 2015, no. 12, pp. 26–28.
22. URL: [http://diss.fa.ru/sites/default/files/diss\\_files/3cef3e02c5667fcfd21c14b0d324b41f.pdf](http://diss.fa.ru/sites/default/files/diss_files/3cef3e02c5667fcfd21c14b0d324b41f.pdf)
23. Jukish V.F. *Aktual'nye problemy gumanitarnyh i estestvennyh nauk*, 2015, no. 12–3, pp. 183–189.
24. Yukish V.F. *Aktual'nye problemy gumanitarnyh i estestvennyh nauk*, 2016, no. 4–2, pp. 128–130.