

Трофимов Антон Константинович

аспирант Астраханского государственного
технического университета**ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ
НА РАЗВИТИЕ МУНИЦИПАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ РФ
(НА ПРИМЕРЕ
ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ)****Аннотация:**

В статье рассматривается влияние транспортной инфраструктуры на развитие муниципального образования РФ (на примере Волгоградской области). Выделены и охарактеризованы проблемы, причины и последствия неудовлетворительного состояния транспортной инфраструктуры в Волгоградской области, которые в той или иной степени отражаются на качестве жизни населения.

Ключевые слова:

транспортная инфраструктура, местное самоуправление, полномочия органов местного самоуправления, качество жизни населения.

Trofimov Anton Konstantinovich

PhD student,
Astrakhan State Technical University**THE IMPACT OF THE TRANSPORT
INFRASTRUCTURE
ON THE DEVELOPMENT OF
THE MUNICIPAL ENTITY OF
THE RUSSIAN FEDERATION (CASE
STUDY OF THE VOLGOGRAD REGION)****Summary:**

This article examines the impact of the transport infrastructure on the development of municipal entities of the Russian Federation by case study of the Volgograd region. The author discusses the problems, causes and consequences of the unsatisfactory state of the transport infrastructure in the Volgograd region, which affect the quality of population life in a varying degree.

Keywords:

transport infrastructure, local government, powers of local government, quality of population life.

Российская Федерация является самой большой по территории страной, находящейся под влиянием различных природных факторов. Протяженность территории предъявляет определенные требования к уровню развития транспортной инфраструктуры, дорожного строительства и поддержанию дорожного полотна в удовлетворительном состоянии. В п. 5 ст. 16 Федерального закона Российской Федерации «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» указано, что к вопросам местного значения городского округа относятся [1, с. 27]:

- дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест);
- осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах городского округа;
- осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Таким образом, планирование и строительство дорожного полотна и парковочных мест, мониторинг и контроль за развитием транспортной инфраструктурой возлагаются на органы управления муниципальным образованием.

Состояние дорожного полотна в муниципальных образованиях Волгоградской области и в самом городе Волгограде является крайне неудовлетворительным, что привело к возникновению следующих экономических и социальных проблем (рис. 1).



Рисунок 1 – Проблемы, возникающие в муниципальном образовании из-за неудовлетворительного состояния транспортной инфраструктуры

Проведем анализ наиболее важных социальных и экономических проблем.

– **Увеличение автомобильных пробок.** Увеличение числа единиц автотранспорта на автомобильных дорогах наблюдается практически в каждом муниципальном образовании (далее – МО) и само по себе является вполне естественным. Однако в связи с неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог, отсутствием необходимых транспортных развязок, слабо оптимизированным городским планированием происходит автомобильный коллапс.

– **Снижение эффективности работы аварийных служб.** Из-за увеличения числа автомобильных пробок и неудовлетворительного состояния автомобильных дорог происходит снижение эффективности работы аварийных служб муниципального образования. Это связано с тем, что машины специального назначения (пожарная служба, полиция и скорая помощь) не всегда могут проехать к месту назначения вовремя.

– **Понижение уровня безопасности проживания на территории МО.** В связи с увеличением автомобильных пробок и снижением эффективности работы аварийных служб в муниципальном образовании происходит снижение уровня безопасности. Этот фактор проявляется как в мелких (ДТП, аварии на дорогах, хулиганство и т. д.), так и в крупных (ограбления, вооруженный разбой, убийство) административных правонарушениях.

– **Снижение психологической удовлетворенности населения.** В связи с неудовлетворительным состоянием дорог и понижением уровня безопасности проживания на территории муниципального образования снижается и общее настроение проживающего населения. Это проявляется в снижении доверия населения к действующей власти, что, в свою очередь, может привести к митингам, демонстрациям и противозаконным действиям.

– **Ухудшение здоровья населения.** Этот фактор характеризуется как физическим, так и психологическим ухудшением здоровья населения. Физическое ухудшение здоровья способствует развитию различных заболеваний, особенно связанных с дыхательными путями человека. Психологическое ухудшение здоровья связано с увеличением количества стрессовых раздражителей и неврозом.

– **Снижение привлекательности МО для жителей.** Этот фактор возникает не только из-за неудовлетворительного состояния транспортной инфраструктуры и дорожного полотна, но и из-за общего ухудшения здоровья населения в муниципальном образовании. Снижение привлекательности МО обычно приводит к убывающим показателям иммиграции и увеличивающимся показателям эмиграции населения.

– **Спад туристической привлекательности территории.** Спад туристической привлекательности происходит не только из-за неудовлетворительного состояния автодорог, но и из-за низкого показателя привлекательности МО. Этот фактор характеризуется постепенно снижающимися туристическими показателями, среди которых посещаемость, активность и пребывание туристов в МО. В связи с этим спадом организации, занимающиеся туристическим бизнесом, несут убытки, а в дальнейшем даже вынуждены закрываться, что ведет к уменьшению налоговых поступлений в бюджет.

– **Увеличение издержек по содержанию и эксплуатации автомобильных дорог.** Неудовлетворительное состояние автомобильных дорог приводит к увеличению издержек по их содержанию и эксплуатации. Кроме того, из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог происходит увеличение износа авто- и грузового транспорта.

Таким образом, неудовлетворительное состояние автомобильных дорог в муниципальном образовании приводит к разным негативным последствиям, которые в той или иной степени отражаются на экономическом и социальном развитии муниципального образования.

Однако важное значение имеет анализ причин, вызвавших ухудшение состояния транспортной инфраструктуры и дорожного покрытия (рис. 2).

Рассмотрим каждую причину более подробно.

– **Увеличение автотранспорта.** В Волгоградской области на начало 2015 г. по данным Федеральной службы государственной статистики проживает 1 017 451 человек [2]. Каждый 4-й житель обладает автотранспортом, причем наблюдается тенденция к ежегодному увеличению количества единиц автотранспорта. Данный рост ведет к ускоренному износу дорожного покрытия, что, в свою очередь, приводит к увеличению расходов на обслуживание и ремонт дорожного покрытия.

– **Слабая эффективность законодательной базы.** Сегодня наблюдаются определенные пробелы в законодательной базе в области планирования города, строительства зданий и дорожного покрытия, строительства и организации парковочных мест, регулирования транспортного потока, упорядочения налогов и штрафов и т. д. Слабая законодательная база ведет к неэффективному планированию и управлению территорией.

– **Неэффективное планирование территории.** Этот фактор обычно складывается в течение нескольких десятков лет. Однако в условиях экономического роста муниципального образования возникает неконтролируемое строительство, которое противоречит архитектурному стилю. Вследствие этого, здания и (или) жилые районы строятся хаотично, не учитывается пропускная способность дорог города.

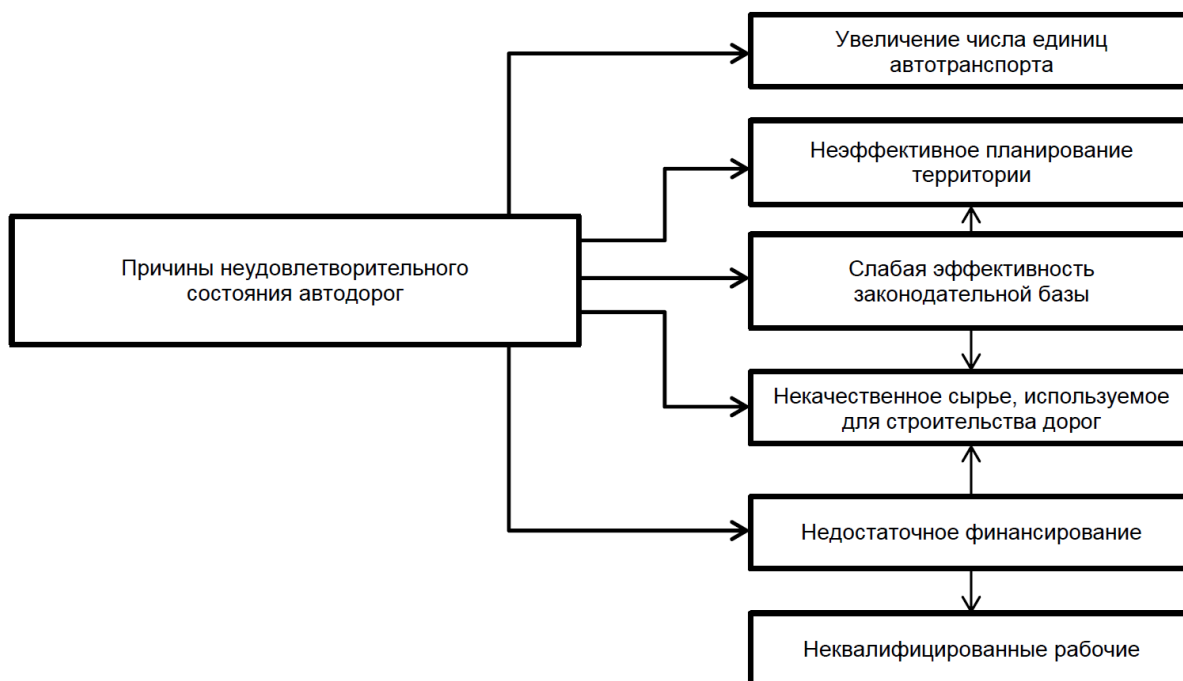


Рисунок 2 – Причины неудовлетворительного состояния автомобильных дорог

– **Некачественное сырье, используемое при строительстве дорог.** Здесь дело совсем не в том, что дорожные службы не хотят использовать качественные материалы, а, скорее, в том, что бюджетных денег не хватает на закупку хороших материалов дорожного покрытия. На сегодняшний день бюджет, заложенный на строительство и поддержание дорог, практически мизерный. Его в лучшем случае хватает на поддержание уже имеющихся дорожных покрытий в удовлетворительном состоянии. А в связи с тем, что при их строительстве также было использовано некачественное сырье, данные дороги практически не подлежат адекватному восстановлению. О строительстве же новых, тем более качественных дорог задумываться не приходится.

– **Неквалифицированные рабочие.** При строительстве дорожного покрытия все чаще используются современные технологии. Однако для эффективного использования современных технологий и техники нужны квалифицированные специалисты.

Проведенный анализ причинно-следственных связей требует поиска выхода из сложившейся ситуации (рис. 3).

Рассмотрим каждое решение для улучшения транспортной инфраструктуры более подробно.

– **Совершенствование законодательной базы РФ.** Это решение подразумевает усовершенствование законов РФ как на федеральном, так и на муниципальном уровне. Под усовершенствованием законов предполагается наделение муниципальных образований дополнительными полномочиями по введению новых и усовершенствованию существующих штрафных санкций. Также следует повысить ответственность органов исполнительной власти разного уровня за выполнение обязательств по социально-экономическому развитию регионов [3, с. 163].

– **Увеличение эффективности городского планирования.** Это решение подразумевает повышение эффективности муниципальных служб по городскому планированию, в частности эффективному планированию города в целях повышения и оптимизации дорожного покрытия. Для увеличения эффективности дорожного покрытия предлагаем следующие варианты: создание объездного дорожного покрытия для транзитного автотранспорта (в частности для грузового транспорта) и строительство нового дорожного покрытия для внутригородского пользования.

– **Выделение финансовых средств.** Для решения дорожной проблемы требуется должное финансирование. Но из-за достаточно обширных проблем в муниципальных образованиях финансирование строительства и ремонта дорожного покрытия не ведется должным образом. В связи с этим предлагаем введение новых экономических механизмов для реализации строительства и модернизации дорожного покрытия. Также стоит учесть и тот факт, что финансирование строительства, модернизации и ремонта дорожного покрытия не имеет точного значения – затраты в ходе дорожно-транспортных работ постепенно будут увеличиваться, что, в свою очередь, приведет к остановке строительных работ. Для этого предложено более точное прогнозирование финансирования строительства с помощью анализа и мониторинга ценовой политики [4].

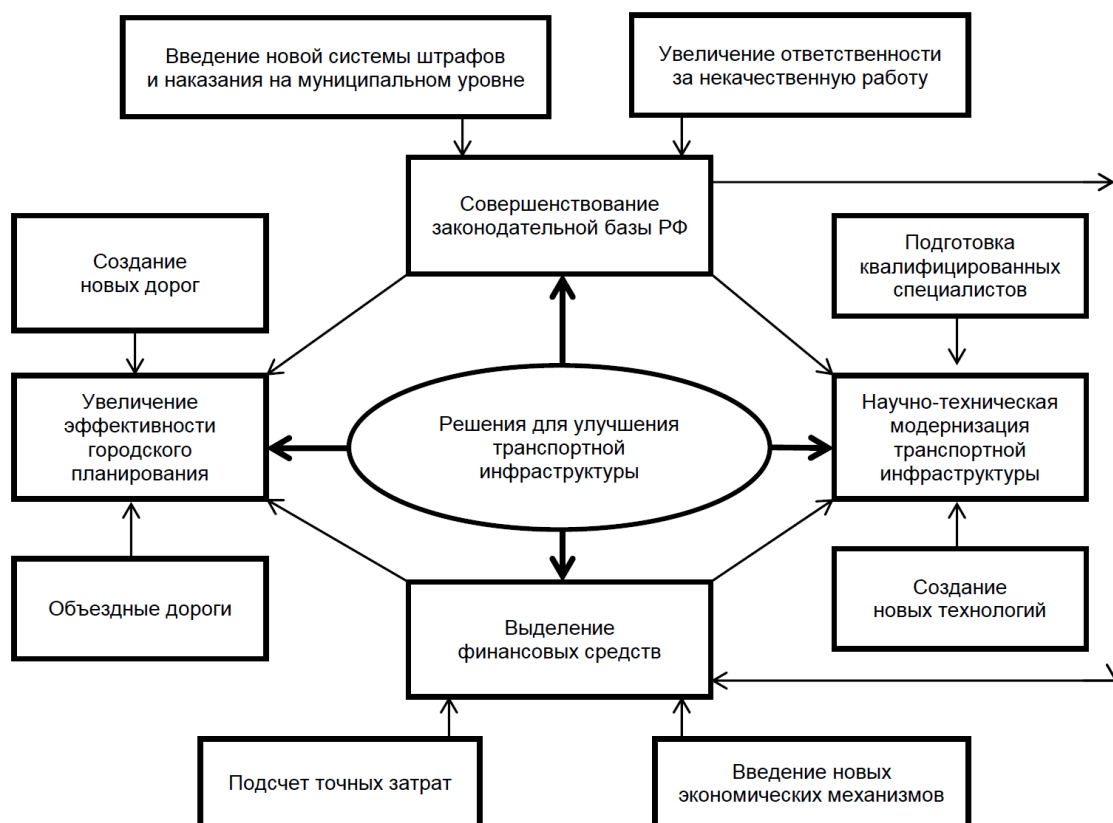


Рисунок 3 – Модель улучшения развития транспортной инфраструктуры

– **Научно-техническая модернизация транспортной инфраструктуры.** Для улучшения транспортной инфраструктуры экономических и политических решений будет недостаточно. В целях действенного улучшения транспортной инфраструктуры требуются новые научные идеи, инновации и техническая модернизация техники и оборудования, а также необходимо привлекать классифицированных рабочих, умеющих обращаться с данной техникой [5].

На наш взгляд, необходимо в первую очередь совершенствовать законодательную базу в области строительства и поддержания дорог в нормальном состоянии. Кроме того, необходимо выделение финансовых средств на восстановление и строительство новых дорог, что позволит повысить их пропускную способность. Дело в том, что количество автомобилей с каждым годом только увеличивается, а километраж дорог не успевает «расти» в нужном темпе, что ведет к возникновению большого количества пробок. Особенно это заметно в больших городах, где сосредоточено основное количество автомобилей. Кроме того, движение большого количества транспортных средств по одним и тем же участкам дорожного покрытия быстро приводит в негодность дороги, даже выполненные из самых качественных материалов.

Ссылки:

1. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации : федер. закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. от 30.03.2015) // Собрание законодательства РФ. 2003. № 40. Ст. 3822.
2. Оценка численности постоянного населения Волгоградской области на 1 января 2015 года и в среднем за 2014 год [Электронный ресурс]. URL: http://volgastat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/volgastat/resources/8294a1804817f0c48d5eaded3bc4492f/%D0%9E%D1%86%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%B0%2B%D1%87%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8%2B%D0%BD%D0%B0%D1%81%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F_2015.htm (дата обращения: 08.07.2015).
3. Задворный Ю.В. Особенности развития транспортной системы России в условиях модернизации экономики // Новое в экономике и управлении : сб. ст. 2010. Вып. 31.
4. Морозова Н.И. Инновационно-инвестиционная политика как ключевой элемент экономического роста и повышения качества жизни населения // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2013. № 1 (22). С. 186–190.
5. Морозова Н.И. Роль государственно-частного партнерства в формировании и реализации промышленной политики // Там же. № 3 (24). С. 150–155.

References:

1. 'On General Principles of Local Self-Government in the Russian Federation: Feder. Law of 06.10.2003 № 131-FZ (ed. by 03.30.2015)' 2003, *Legislation of the Russian Federation*, no. 40, art. 3822.
2. *Evaluation of the resident population of the Volgograd region of January 1, 2015 and the average for 2014 2014*, retrieved 08 July 2015, <http://volgastat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/volgastat/resources/8294a1804817f0c48d5eaded3bc4492f/%D0%9E%D1%86%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%B0%2B%D1%87%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8%2B%D0%BD%D0%B0%D1%81%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F_2015.htm =>.
3. Zadvorniy, YV 2010, 'Features of development of transport system of Russia in the conditions of modernization of economy', *New in economics and management*, vol. 31.
4. Morozova, NI 2013, 'Innovation and investment policy as a key element of economic growth and improve the quality of life of the population', *Business. Education. Right. Bulletin of the Volgograd Institute of Business*, no. 1 (22), p. 186-190.
5. Morozova, NI 2013, 'The role of public-private partnership in the development and implementation of industrial policy', *Business. Education. Right. Bulletin of the Volgograd Institute of Business*, no. 3 (24), p. 150-155.