

РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В РЕГИОНЕ КАК ПОКАЗАТЕЛЬ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ ЕГО НАСЕЛЕНИЯ

*Чаусов Н.Ю., кандидат экономических наук, доцент,
Верхоламочкин С.В.,
Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского*

Аннотация: статья посвящена проблемам развития дорожной сети как показателя качества жизни населения региона. Целью является определение качества жизни населения калужского региона по критерию развития дорожной сети. Численное значение уровня развития дорожной сети выражено двумя статистическими показателями, характеризующими качество жизни: густота автомобильных дорог с твердым покрытием; густота железнодорожных путей общего пользования. В соответствии с системой оценки качества жизни статистические показатели переводятся в сравнительные величины – коэффициенты преимуществ региона, рассчитанные путем отношения значений показателей по области к среднероссийским и средним по федеральному округу. На основе системы аналитических оценок выявляются проблемы в качестве жизни и обосновываются предложения по его повышению. Научная новизна заключается в развитии современных представлений, разработке научных подходов и методических положений к определению уровня качества жизни населения по критерию развития дорожной сети. Практическая значимость научного материала заключается в создании методики, дающей возможность органам государственного и муниципального управления обоснованно определять финансовую политику в дорожном хозяйстве для обеспечения равных условий качества жизни граждан различных территорий.

Ключевые слова: дорожная сеть, качество жизни, показатели качества жизни

Дорожная сеть является основным звеном транспортной инфраструктуры и экономики Российской Федерации. Дороги служат важнейшим элементом транспортной логистики сбытовых операций [9], маршрутами туристических путешествий [7], фактором инвестиционной привлекательности [4] и социального развития региона [8]. Ее эффективное функционирование и развитие являются необходимым развитием экономики государства, обеспечения его целостности безопасности, а также повышения уровня и качества жизни его граждан. Целью написания данной статьи является определение качества жизни населения калужского региона по критерию развития дорожной сети. В соответствии с обоснованной с нашим участием методикой экономико-статистической оценки качества жизни населения [3], уровень развития дорожной сети представлен двумя статистическими показателями: густота автомобильных дорог с твердым покрытием; густота железнодорожных путей общего пользования. Для объективной оценки качества жизни статистические показатели переводятся в коэффициенты преимуществ, рассчитанные путем отношения значений показателей по области к среднероссийским и средним по федеральному округу. Эти статистические показатели затем могут использоваться для сравнения и обоснования решений по повышению качества жизни путем формирования соответствующей государственной и муниципальной финансовой

политики. В качестве методологической и информационной основы исследования выступили статистические материалы [5], программные и отчетные документы федеральных и региональных органов власти, работы отечественных ученых по сходной проблематике, проведенные нами ранее исследования.

На восприятие качества жизни в значительной степени влияет возможность беспрепятственных переездов, путешествий, что связано с качеством дорог. Оно выражается таким показателем как густота дорог с твердым покрытием – отношение протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием к территории области в кв. км, (км дорог на 1000 кв. км территории). В Калужской области этот показатель имеет тенденцию к увеличению и в 2018 году составил 330 км., что в 2,31 раза больше, чем в 1990 году. Густота автомобильных дорог Калужской области превышает в 2018 году среднероссийский уровень 5,24 раза. Такое превосходство связано с особенностями природно-климатических условий России и наличием территорий, где строительство дорог невозможно, не нужно или не рентабельно (например, тундра). После 2010 года в ряде регионов РФ были построены и сданы новые дороги, что привело к снижению показателя преимуществ Калужской области по сравнению с общероссийским и ЦФО (табл. 1).

Таблица 1

Густота автомобильных дорог с твердым покрытием (отношение протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием к территории в кв. км, км дорог на 1000 кв.км территории)

Годы	Российская Федерация	Центральный федеральный округ	Калужская область	КРФ	КЦФО
1990	23	134	143	6,22	1,07
1995	28	169	149	5,32	0,88
2000	31	184	165	5,32	0,90
2005	31	199	222	7,16	1,12
2010	39	231	304	7,79	1,32
2015	61	349	321	5,26	0,92
2016	62	355	321	5,18	0,90
2017	62	358	323	5,21	0,90
2018	63	364	330	5,24	0,91
I_{кж}	2,74	2,72	2,31	0,84	0,85

По отношению к показателю ЦФО в 2018 году коэффициент преимуществ составил 0,91. Для достижения целей сбалансированного развития дорожной инфраструктуры, формирования единого транспортного пространства страны необходимо обеспечение роста финансирования затрат на строительства автомобильных дорог в Калужской области по сравнению с другими регионами ЦФО, в том числе путем увеличения доли иницилирующего финансирования инвестиционных проектов в

дорожном хозяйстве с использованием инструментов государственно-частного партнерства [6].

Анализ показывает, что автомобильные дороги используются для перевозки грузов. За период 2005-2018 гг. на рынке грузовых перевозок преобладают именно перевозки автомобильным транспортом. Своего максимума в России объем перевозки грузов достиг к 2007 году и после кризиса 2008 года постепенно восстанавливается (табл. 2).

Таблица 2

Перевозки грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности, млн.т

Показатели	Годы						2018 г к 2005 г. в %
	2005	2010	2015	2016	2017	2018	
Российская Федерация	6684,6	5236,4	5356,7	5396,8	5403,9	5544,4	82,9
Центральный федеральный округ	471,8	418,7	446,3	389,0	456,7	480,7	101,9
Калужская область	14,5	7,0	10,4	7,4	6,7	7,3	50,4

Статистические данные свидетельствуют [5, с. 940], что в Калужской области удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в общей протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования в 2018 году составил 61,9% (75,1% в ЦФО). Относительно невелик и удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования – в 2018 году 61,5% (70,3% в РФ). В регионе мало современных четырехполосных дорог с разделительным ограждением, что, в том числе, обуславливает значительное число ДТП и количество пострадавших в них. Так, по числу происшествий на 100 тысяч населения в 2014 году Калужская область занимала 1 место в Российской Федерации (239,9 происшествий на 100 000 человек населения), по числу погибших – 3; в 2018 – соответ-

ственно 16 (152,8 происшествий) и 15. Улучшение ситуации с аварийностью на дорогах обусловлено как реализацией мер, предусмотренных федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», так и других мероприятий, связанных с совершенствованием дорожной сети [10], в том числе и реконструкцией федеральной автомобильной дороги М 3 «Украина» и ввода в эксплуатацию нескольких платных участков дороги.

В последние годы в Калужской области работа в дорожном хозяйстве осуществляется в соответствии с Постановлениями Правительства Калужской области №652 от 04.12.2013 г. и №68 06.02.2019 г. «Об утверждении государственной программы Калужской области «Развитие дорожного хозяйства Калужской области». Государственная программа состоит из двух подпро-

грамм: «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Калужской области» и «Повышение безопасности дорожного движения в Калужской области».

Согласно отчетному докладу Губернатора Калужской области А.Д. Артамонова [1] за последние 10 лет на развитие дорожной отрасли было направлено 50,7 млрд.руб. В результате строительства и ремонта в эксплуатацию сдано сто восемьдесят километров автомобильных дорог общего пользования. В сельской местности проложено восемьдесят три километра автомобильных дорог, что явилось серьезным подспорьем для развития сельскохозяйственного производства. В целом, удельный вес автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, увеличился с 2010 года на 12,9% и составил в 2019 году 50,9%.

За период с 2010 по 2019 год включительно отремонтировано две тысячи двести километров дорог регионального значения. Это составляет более половины от их общей протяженности.

Самый крупный в области инфраструктурный проект в сфере дорожного хозяйства – строительство автомобильного обхода города Калуги с третьим мостом через реку Оку. Его общая протяженность – 42,9 км. Проект финансируется за счет федерального бюджета. В 2018 году сдана в эксплуатацию первая очередь дороги – южный обход

(21,2 км.). Продолжается строительство северного обхода, на завершение которого выделено 12,9 млрд.руб.

За анализируемый период за счёт средств областного и местных бюджетов отремонтировано 172 км. дорог.

Для улучшения ситуации с качеством автодорог предусмотрены ремонт 175 км. дорог регионального и 82 км. дорог местного значения, в том числе 209 км. в рамках реализации национального проекта. На 2020 год запланировано строительство еще шестнадцати километров подъездных автодорог к сельскохозяйственным организациям. На Варшавском шоссе планируется строительство обхода города Медынь.

В связи с высокой аварийностью отдельных участков в период до 2024 года планируется работа по их освещению. В первую очередь – на территориях населённых пунктов, по которым проходят дороги федерального и регионального значения.

Актуальность развития автомобильных дорог связана, в том числе, с увеличением числа автомобилей. В Калужской области на 1000 человек населения в 2018 году приходилось 315 автомобилей, что на 95,3% больше, чем в 2005 году и на 11,7% больше, чем в 2018 году в РФ (табл. 3).

Таблица 3

Число собственных легковых автомобилей на 100000 человек населения (на конец года, штук)

Показатели	Годы						2018 г к 2005 г. в %
	2005 г.	2010 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	
Российская Федерация	168,4	228,4	288,8	294,0	305,0	309,1	183,6
Центральный федеральный округ	185,1	249,2	301,9	308,7	315,9	315,5	170,4
Калужская область	161,3	229,5	314,5	313,0	336,9	315,0	195,3

Значительное число автомобилей является одной из причин относительно небольшого числа автобусов в Калужской области (42 место в РФ в 2018 году). При этом, число автобусов общего пользования на 100000 человек населения за период с 2005 по 2018 год в Калужской области увеличилось на 270,7%. Рост данного показателя в Ка-

лужской области явился одним из самых значительных в России. При этом, наибольшее увеличение автобусного парка пришлось на 2005-2010 годы. В 2018 году анализируемый показатель в Калужской области превысил аналогичный показатель в среднем по ЦФО на 8,8%, но отстает от среднероссийского значения на 2,7% (табл. 4).

Таблица 4

Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения (на конец года, штук)

Показатели	Годы						2018 г. к 2005 г. в %
	2005	2010	2015	2016	2017	2018	
Российская Федерация	55	110	120	117	116	114	207,2
Центральный федеральный округ	55	100	108	103	100	102	185,5
Калужская область	41	119	118	122	110	111	270,7

Первый показатель качества жизни по критерию «дорожная сеть» может дополняться показателем «густота железнодорожных путей общего

пользования». В 2018 году он составил 293 км. (коэффициент преимуществ по отношению к ЦФО 1,11, по отношению к РФ – 5,75 (табл. 5).

Таблица 5

Густота железнодорожных путей общего пользования (отношение протяженности железнодорожных путей общего пользования к территории области в кв. км, км путей на 10000 кв.км территории)

Годы	Российская Федерация	Центральный федеральный округ	Калужская область	К _{РФ}	К _{ЦФО}
1990	51	273	290	5,69	1,06
1995	51	270	286	5,61	1,06
2000	50	266	285	5,70	1,07
2001	50	266	292	5,84	1,10
2002	50	264	292	5,84	1,11
2003	50	263	292	5,84	1,11
2004	50	263	291	5,82	1,11
2005	50	262	293	5,86	1,12
2010	50	261	293	5,86	1,12
2015	50	262	293	5,86	1,12
2016	50	262	293	5,86	1,12
2017	51	262	293	5,75	1,12
2018	51	263	293	5,75	1,11
I_{кж}	1,00	0,96	1,01	1,01	1,05

Данные таблицы наглядно показывают, что на протяжении анализируемого периода в России строительства железных дорог практически не осуществлялось. ОАО «Российские железные дороги» поддерживает высокие тарифы на перевозку грузов, в результате чего рынок железнодорожный рынок грузовых перевозок (табл. 6) существенно отстает от автомобильного (см. табл. 2). Исследование эффективности АО предприятия на основании показателя ЕВITDA, проведенное А.Ю. Быстрицкой, В.А. Криулиным и Э.В. В.А., Сукмановым показало значительный объем в структуре себе-

стоимости затрат на износ и амортизационных отчислений, что обусловлено, в том числе, большими затратами на содержание железнодорожной сети. Росту тарифов в этой связи является объективной необходимостью. Таким образом ОАО «Российские железные дороги» обеспечивает рост основных показателей эффективности, что положительно влияет на финансовую устойчивость предприятия и на его способность осуществлять свою деятельность на новом современном уровне [2].

Таблица 6

Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн.т.

Показатели	Годы						2018 г. к 2005 г. в %
	2005	2010	2015	2016	2017	2018	
Российская Федерация	1273,3	1312,0	1329,0	1325,2	1384,3	1410,9	110,8
Центральный федеральный округ	212,0	197,5	203,6	200,0	201,7	206,0	97,2
Калужская область	2,9	1,4	1,9	2,2	2,9	3,2	110,3

В целом, проведенные нами исследования позволяют сделать вывод, что развитие рыночных отношений и процессы федерализации привели к существенной децентрализации экономики, материально-технического обеспечения деятельности организаций, снабжения населения потребительскими товарами. Появилось большое количество транспортных связей регионов между собой, а также с зарубежными странами. В связи с этим ситуация на дорогах России изменилась. Развитие горизонтальных связей увеличивает стоимость перевозок в случае маршрутов через Москву и

(или) другие крупные административные центры. Однако, в Калужской области транспортные пути имеют преимущественное радиальное расположение на запад и юго-запад от Москвы. Качество дорог и их плотность не позволяют обеспечить рост экономики страны в целом и отдельных регионов, в том числе калужского, в частности. Таким образом, дорожная сеть Калужской области в настоящее время не в полной мере соответствует политическим, социальным, экономическим потребностям общества и условиям обеспечения высокого качества жизни его членов.

Литература

1. Артамонов А.Д. Отчетный доклад об основных направлениях и результатах работы Правительства Калужской области в 2019 году [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://admoblkaluga.ru/sub/government/current_activities/reports/report2020.php (дата обращения: 28.07.2020)
2. Быстрицкая А.Ю., Криулин В.А., Сукманов Э.В. Экономическая оценка эффективности работы транспортных организаций // *Modern Economy Success*. 2019. №1. С. 106 – 111.
3. Гагарина С.Н., Чаусов Н.Ю. Экономико-статистическая оценка как инструмент управления качеством жизни населения в целях устойчивого развития региона // *Вестник университета*. 2016. № 12. С. 5 – 11.
4. Мигел А.А., Сусякова О.Н. Оценка инвестиционной привлекательности Калужской области и перспективы ее развития // *Ценности и интересы современного общества*. 2015. С. 152 – 159.
5. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2019: Стат. сб. / Росстат. М., 2019. 204 с.
6. Руппель К.К. Некоторые проблемы развития дорожного хозяйства в регионах // *Вестник университета*. 2012. № 8. С. 63 – 67.
7. Слива А.А., Чаусова Л.А. Туризм и его значение для пожилых людей // *Актуальные проблемы активного долголетия и качества жизни пожилых людей: Сборник научных трудов*. 2019. С. 128 – 133.
8. Терехова Д.Ю., Мигел А.А. Особенности социального развития Калужской области // *Наука и современность: Международная научно-практическая конференция*. 2015. С. 121 – 123.
9. Чаусов Н., Чаусова Л. Управление сбытом сельскохозяйственной продукции // *Международный сельскохозяйственный журнал*. 2008. № 5. С. 8 – 10.
10. Чаусов Н.Ю., Гагарина С.Н., Чаусова Л.А., Гостюхина Е.К. Экономико-статистический анализ дорожно-транспортных происшествий // *Вестник Калужского университета*. 2017. № 4. С. 70 – 74.

References

1. Artamonov A.D. Otchetnyj doklad ob osnovnyh napravleniyah i rezul'tatah raboty Pravitel'stva Kaluzhskoj oblasti v 2019 godu [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: https://admoblkaluga.ru/sub/government/current_activities/reports/report2020.php (data obrashcheniya: 28.07.2020)
2. Bystrickaya A.YU., Kriulin V.A., Sukmanov E.V. Ekonomicheskaya ocenka effektivnosti raboty transportnyh organizacij. *Modern Economy Success*. 2019. № 1. S. 106 – 111.
3. Gagarina S.N., CHausov N.YU. Ekonomiko-statisticheskaya ocenka kak instrument upravleniya kachestvom zhizni naseleniya v celyah ustojchivogo razvitiya regiona. *Vestnik universiteta*. 2016. № 12. S. 5 – 11.
4. Migel A.A., Suslyakova O.N. Ocenka investicionnoj privlekatel'nosti Kaluzhskoj oblasti i perspektivy ee razvitiya. *Cennosti i interesy sovremennogo obshchestva*. 2015. S. 152 – 159.
5. Regiony Rossii. Social'no-ekonomicheskie pokazateli. 2019: Stat. sb. Rosstat. M., 2019. 204 s.
6. Ruppel' K.K. Nekotorye problemy razvitiya dorozhnogo hozyajstva v regionah. *Vestnik universiteta*. 2012. № 8. S. 63 – 67.
7. Sliva A.A., CHausova L.A. Turizm i ego znachenie dlya pozhilyh lyudej. Aktual'nye problemy aktivnogo dolgoletiya i kachestva zhizni pozhilyh lyudej: *Sbornik nauchnyh trudov*. 2019. S. 128 – 133.
8. Terekhova D.YU., Migel A.A. Osobennosti social'nogo razvitiya Kaluzhskoj oblasti. *Nauka i sovremennost': Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferenciya*. 2015. S. 121 – 123.

9. CHausov N., CHausova L. *Upravlenie sbytom sel'skohozyajstvennoj produkcii. Mezhdunarodnyj sel'skohozyajstvennyj zhurnal*. 2008. № 5. S. 8 – 10.

10. CHausov N.YU., Gagarina S.N., CHausova L.A., Gostyuhina E.K. *Ekonomiko-statisticheskij analiz dorozhno-transportnyh proisshestvij. Vestnik Kaluzhskogo universiteta*. 2017. № 4. S. 70 – 74.

DEVELOPMENT OF THE ROAD NETWORK IN THE REGION AS AN INDICATOR OF THE QUALITY OF LIFE OF ITS POPULATION

*Chausov N.Yu., Candidate of Economic Sciences (Ph.D.), Associate Professor,
Verhalatorsky S.V.,
Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky*

Abstract: the article is devoted to the problems of development of the road network as an indicator of the quality of life of the population of the region. The goal is to determine the quality of life of the population of the Kaluga region based on the criteria for the development of the road network. The numerical value of the level of development of the road network is expressed by two statistical indicators that characterize the quality of life: the density of paved roads; the density of public railways. In accordance with the quality of life assessment system, statistical indicators are transferred into comparative values – coefficients of regional advantages calculated by the ratio of the values of indicators for the region to the national average and the average for the Federal district. Based on the system of analytical assessments, problems in the quality of life are identified and proposals for improving it are justified. Scientific novelty consists in the development of modern concepts, the development of scientific approaches and methodological provisions to determine the level of quality of life of the population by the criterion of road network development. The practical significance of the scientific material is to create a methodology that allows state and municipal authorities to reasonably determine the financial policy in the road sector to ensure equal conditions for the quality of life of citizens of different territories.

Keywords: road network, quality of life, quality of life indicators