

УДК 656.004.12

**КАЧЕСТВО ДОРОГ КАК ФАКТОР
ЭФФЕКТИВНОГО ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА УСЛУГ
НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ**

В.К. Игнатушин

*Кафедра «Организация перевозок и безопасность дорожного движения»,
ГОУ ВПО «ТГТУ»; viktorprepod@mail.ru*

Представлена членом редколлегии профессором Н.Ц. Гапановой

Ключевые слова и фразы: автомобильная дорога; дорожно-строительные работы; дорожно-транспортное происшествие; механизм повышения качества услуг.

Аннотация: Рассмотрено кризисное состояние автомобильных дорог в России и варианты решения проблем в дорожном строительстве. Отмечен низкий уровень культуры вождения, проанализированы меры по улучшению ситуации на дорогах.

За первые три месяца 2010 года, согласно свежим данным Департамента обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД) МВД России, общее число ДТП уменьшилось. В январе-марте на территории РФ произошло более 33 тыс. аварий, что на 6 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Количество погибших в ДТП сократилось почти на 20 % и не превысило четырех тысяч человек.

На общем фоне сокращения ДТП на 20 % выросло количество инцидентов, причиной которых стало «неудовлетворительное состояние улиц и дорог». На территории России из-за ям на дорогах в аварии попали более 10 тыс. машин, что составляет треть от общего количества ДТП. По мнению официальных лиц ДОБДД, плохие дороги можно рассматривать скорее как «сопутствующие причины аварий». В противовес высказывается мнение, что состояние асфальта все чаще стали указывать причиной ДТП. Практика обвинения водителя в том, что он виноват в попадание в дорожную яму, абсолютна неверна. При этом забывается, что за плохое состояние дорог должны нести ответственность дорожные службы.

Очевидно, что хорошее состояние дорожного полотна является одним из основных факторов обеспечения безопасности дорожного движения. Но российские дороги далеки не только от идеала, но и от приемлемого уровня. Неудовлетворительное состояние дорог фактически стало стереотипом.

Причина этого в том, что на сегодняшний день даже дорожное строительство ведется бессистемно. К примеру, из города выходит широкая трасса, пять полос для движения в обоих направлениях, за городом она сужается до трех полос, что

влечет за собой образование заторов на выезде из города. Решив разгрузить центр города, в Москве и Ростове в качестве эксперимента организовали одностороннее движение по некоторым улицам. В результате заторов стало больше. То есть вплоть до сегодняшнего дня в стране не существует хоть сколько-нибудь обоснованных организационно-планировочных мер в организации движения транспорта.

В 2005 году была предпринята попытка решения данной проблемы. В принятой федеральной целевой программе (ФЦП) «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» предусматривается выделение средств на эту работу. А в 2008 году была принята ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». Все это должно способствовать улучшению качества автомобильных дорог как фактора повышения качества услуг на автотранспорте.

Планы, содержащиеся в новой ФЦП, впечатляют. По словам главы Минтранса Игоря Левитина, из федерального бюджета на нее выделено 4,651 трлн р. В эксплуатацию планируется ввести 4,7 тыс. км новых железнодорожных линий, отремонтировать или построить 116 взлетно-посадочных полос, реконструировать 7,3 тыс. км федеральных автодорог. В результате на треть возрастет транспортная подвижность населения, в десятки раз увеличится количество пассажиров. Если ФЦП будет реализована, то к 2015 году транзит грузов по территории России может достичь 42,7 млн т, что почти вдвое больше объема в год принятия программы.

Федеральные дороги в рамках ФЦП 2008 года ждет оптимистичное будущее, но следует отметить тревожащий факт: в результате отмены закона о дорожном фонде в России впервые после Великой Отечественной войны на 3 % сократилась региональная и сельская сеть дорог. Вместе они составляют 550 тыс. км, а длина федеральных трасс – 47 тыс. км. Государство переложило на регионы заботы по реконструкции местных дорог, лишив их гарантированных источников финансирования. Но стоит отметить, что с 1 января 2011 года Дорожный фонд в России возобновил свое существование в обновленной конфигурации, что в немалой степени, как предполагается законом, будет способствовать улучшению качества автомобильных дорог. Это будет одним из мощнейших механизмов повышения качества услуг на автомобильном транспорте.

Печально известен факт строительства автомобильных дорог в Российской Федерации за 2008 год. Всю бездну отсталости четко выражает фраза: «В России за 2008 год построено столько дорог, сколько в Китае строят за 10 дней». В 2009 году, несмотря на кризис, ситуация улучшилась: с 495 до 3000 км. Но следует отметить, что строительству качественных дорог, а стало быть и повышению безопасности дорожного движения, мешает непомерная стоимость работ.

Сегодня 1 км четырехполосной автострады обходится в Китае в 2,9 млн \$, в Бразилии – в 3,6 млн \$, в России – в 12,9 млн \$ (для участка автодороги Москва – Санкт-Петербург с 15-го по 58-й км цифра составляет 134 млн \$ за 1 км; для Западного скоростного диаметра Санкт-Петербурга – 142 млн \$ за 1 км, для четвертого кольца Москвы – около 400 млн \$ за 1 км).

Можно спорить о данных цифрах, считая, что завышение на деле не в десятки раз, но неоспоримым является факт чрезмерной коррумпированности в дорожном строительстве и его дороговизне.

Улично-дорожная сеть многих крупных и средних городов уже исчерпала резервы пропускной способности и находится в условиях постоянного образования заторов, создания аварийных ситуаций при пропуске транспортных и пешеходных потоков. В этих условиях особое значение приобретает деятельность по строительству и расширению улично-дорожной сети, так как с 2004 по 2008 годы протяженность улиц в городах и поселках городского типа увеличилась всего на 4,5 %.

Сложностью решения проблемы является все увеличивающийся разрыв между ростом численности парка автомобилей и протяженностью улично-дорожной

сети; первое опережает вторую на порядок, что характерно практически для всех развивающихся стран, но особенно проявляется это в РФ. Если парк автомобилей увеличивается примерно на 20 % в год, то прирост протяженности дорог не превышает 1 %. С возобновлением существования дорожного фонда в 2011 году финансирование строительства дорог увеличится, следовательно должна увеличиться улично-дорожная сеть, что приведет к повышению качества услуг на автомобильном транспорте.

Кроме того, нет добросовестного отношения к поддержанию дорог в надлежащем состоянии. Указания ГИБДД компаниям, обслуживающим дорогу, зачастую игнорируются. Все что может ГИБДД – выписать штраф, но заставить недобросовестную компанию исполнить предписание может лишь исполнительная власть.

Также отрицательно сказывается тот факт, что у нас нет объективных критериев «плохой дороги». Есть ГОСТ для ям, и оценить, угрожает ли состояние дорожного покрытия безопасности движения, работник ГИБДД может только субъективно. Перекрывать «дырявые» дороги, по его мнению, не принято, поскольку это ухудшает и так непростую ситуацию с пробками, особенно в крупных городах.

И без объявленной модернизации Россия нуждалась бы в тысячах километров хороших дорог. Однако, несмотря на колоссальные финансовые вливания дорог строится nepозволительно мало. Не в последнюю очередь это связано с устаревшей технологией постройки дорог с применением асфальтобетона.

Асфальтобетон относится к мягким покрытиям, и срок его жизни максимум три-четыре года. Связующим в асфальтобетоне является битум, это сопутствующий нефти продукт. С подорожанием нефти битум дорожает автоматически. И в нашей стране его запасы не безграничны.

Использование альтернативной технологии – преднапряженные железобетонные плиты, – которая в разы дешевле и эффективнее, по необоснованным причинам не применяется. Можно обвинять коррупционный элемент, но факт остается фактом – дороги строятся по устаревшим дорогостоящим технологиям.

Тревожит, что несмотря на озабоченность и резкие заявления Президента и Правительства ситуация несколько не меняется. Это создает устойчивое впечатление «показушности» грозных заявлений. Тем временем ситуация на дорогах становится все хуже. А это не просто деньги. Выше было сказано, что ДТП, причиной которых стало неудовлетворительное состояние дороги, занимают треть от всего количества. Это и разбитые автомобили, и, главное, гибель людей, что вызывает тяжкие социальные последствия.

Не совсем понятно, почему в последнее время делается ставка на строительство платных дорог, призванных решить проблему чуть менее, чем полностью, хотя по заявлению вице-преьера С. Иванова: «Участков, где теоретически возможны платные дороги, в России не так уж много. Могу их навскидку перечислить: Москва – Рига, Москва – Минск с выходом на Польшу, Москва – Санкт-Петербург, Москва – Ростов, Краснодарский край. Все, у меня список на этом закончился» [6].

Еще одним фактором, ухудшающим безопасность дорожного движения, безусловно, является неэффективная организация дорожного движения. Прежде всего, к ним надо отнести психологию персонала органов и структур, ответственных за организацию и обеспечение безопасности дорожного движения – Государственной инспекции безопасности дорожного движения, управления государственного автодорожного надзора (транспортной инспекции), дорожных ремонтно-строительных управлений. Особенное значение имеют их отношение к вопросам обеспечения безопасности, уровень их профессионализма, используемые средства и методы.

Недостатки работы ГИБДД давно у всех на устах. Отрицательно сказываются в настоящее время:

- непонимание значительной частью работников того, что их основная задача – организовывать дорожное движение, создавать удобные и благоприятные условия для передвижения на дорогах. Наблюдается нежелание и неспособность многих работников инспекции действовать в условиях возникновения «пробок» на дорогах, а принимаемые ими меры порой только осложняют положение;

- повальное увлечение карательной функцией, наказанием участников дорожного движения, в результате чего у последних сложился образ инспектора как «врага водителя и пешехода», от которого ничего, кроме неприятностей, ждать нельзя;

- слабость пропаганды безопасности дорожного движения;

- пассивность в организации безопасного движения. Несмотря на увеличивающуюся с годами численность работников автомобильной инспекции, их все реже видно на дорогах, на опасных участках. Между тем нахождение их на постах само по себе дисциплинирует участников дорожного движения;

- избирательный подход в принятии мер к нарушителям правил дорожного движения. Водители и пешеходы нередко наблюдают случаи, когда некто на «престижном» автомобиле на глазах у инспектора проезжает на красный свет, пересекает разделительную линию, опасно резко маневрирует в потоке автомашин с одного края дороги на другой, но свисток инспектора молчит;

- нарушения законности, выражающиеся в применении мер, не предусмотренных законом или превышающих полномочия,

- низкая культура общения, несправедливость и мелочная придирчивость во многих случаях, смахивающая на вымогательство, всем очевидная склонность многих работников к взяточничеству и др.

Вред этих и других недостатков проявляется в психологическом влиянии на водителей и пешеходов.

Серьезные причины, сказывающиеся на аварийности, имеются и у работников технических и ремонтно-строительных служб. К связанным с психологией можно, например, отнести:

- слабость понимания роли знаков дорожного движения и разметок дорог в формировании психологии водителей (знаки сплошь и рядом выставляются малообоснованно, наблюдается увлечение запретами, установлением зоны ограничений, запрещающие знаки часто «словно нарочно» ставятся там, где водителю удобно, например, остановиться, и пр.), в организации движения, предупреждающей «пробки» и не толкающей водителей на нарушения;

- пренебрежение динамичным использованием различных знаков при проведении дорожно-ремонтных работ, возникновении повреждений покрытия и др. (знаки то не ставятся своевременно, то не переносятся, не убираются, за запрещающими знаками не следуют отменяющие и др. Все это заставляет водителей самостоятельно принимать решения по уменьшению или увеличению скорости, выбору места стоянки и пр., а не руководствоваться всегда и везде дорожными знаками, подчиняясь беспрекословно их требованиям).

К числу актуальных мер, направленных на реализацию новых подходов к обеспечению дорожного движения в современных условиях, можно отнести:

- воспитание в общественном сознании, в понимании всеми гражданами, органами, структурами и хозяйствами того факта, что надлежащая организация дорожного движения поставлена развитием общества на уровень государственной, общественной, общей проблемы, в решении которой заинтересованы все без ис-

ключения и от решения которой зависит безопасность каждого, является он автомобилистом или нет. Надо вывести проблему решения организации и обеспечения безопасности дорожного движения на самый высокий уровень и сделать ее всеобщей;

– проблема обеспечения безопасности дорожного движения должна решаться не карательными мерами, а на основе подхода к ней как к проблеме социального обслуживания, обеспечения нормального функционирования важной сферы жизни общества. От правильных заявлений по этому поводу важно решительно переходить к мерам, обеспечивающим ее решение.

Все эти механизмы, безусловно, окажут положительное влияние на улучшение качества автомобильных дорог и, как следствие, улучшение качества услуг на автомобильном транспорте.

Список литературы

1. Клинковштейн, Г.И. Организация дорожного движения : учеб. для вузов / Г.И. Клинковштейн, М.Б. Афанасьев. – 5-е изд. перераб. и доп. – М. : Транспорт, 2001. – 247 с.
2. Морозова, М. В России треть ДТП происходит из-за плохих дорог / Мария Морозова // Новые изв. – 2010. – 16 апр.
3. Баршев, В. Спасти 23 тысячи жизней / Владимир Баршев // Рос. газ. : Неделя. – 2005. – 25 нояб.
4. Кричевский Н. Всё закатали в асфальт. Кроме дорог : исслед. д-ра экон. наук Никиты Кричевского / записал Егор Лысенко // Новая газ. – 2010. – 19 июля (№ 77).
5. Иноземцев В. Modernizatsya.ru: Миллиарды в асфальте / Владислав Иноземцев // Ведомости. – 2009. – 14 июля (№ 128 (2398)).
6. Счетчик под колесами : беседа с вице-премьером Сергеем Ивановым / записал Юрий Гаврилов // Рос. газ. : Неделя. – 2010. – 14 янв.
7. Льневский, Д.С. Психология безопасного вождения автомобиля / Д.С. Льневский. – Одесса : А.С.К., 2001. – 387 с.
8. Названы три самых распространенных нарушения ПДД [Электронный ресурс] // Авторамблер. – Режим доступа : <http://autorambler.ru/journal/events/03.05.2010/560959291/>. – Загл. с экрана.
9. Правила дорожного движения / под ред. Г.Б. Громовского. – М. : ИДТР, 2010. – 64 с.

Quality of Roads as the Factor of Effective Quality Improvement of Services on Road Transport

V.K. Ignatushin

*Department «Organization of Transportation and Road Safety», TSTU;
viktorprepod@mail.ru*

Key words and phrases: highway; mechanism of improvement of the quality of services; road accident; road works.

Abstract: The paper studies the crisis conditions of roads in Russia and possible solutions to the problems in road construction. The low level of driving culture is pointed out, measures on the improvement of the situation on the roads are analyzed.

Qualität der Straßen als Faktor der effektiven Steigerung der Qualität der Dienstleistungen auf dem Straßentransport

Zusammenfassung: Es wird den Krisenzustand der Autostraßen in Russland und die Varianten der Problemlösung im Straßenbau betrachtet. Es wird das niedrige Niveau der Fahrenkultur festgestellt, es werden die Maßnahmen für die Besserung der Situation auf den Straßen analysiert.

Qualité des routes comme facteur de l'augmentation efficace de la qualité des services du transport

Résumé: Est examiné l'état critique des routes automobiles en Russie ainsi que les variants de la solution des problèmes de la construction des routes. Est noté le niveau bas de la culture de la conduite, sont analysées les mesures de l'amélioration de la situation sur les routes.

Автор: *Игнатушин Виктор Кузьмич* – старший преподаватель кафедры «Организация перевозок и безопасность дорожного движения», ГОУ ВПО «ТГТУ».

Рецензент: *Герасимов Борис Иванович* – доктор экономических наук, доктор технических наук, профессор, декан экономического факультета, ГОУ ВПО «ТГТУ».
