

Состояние с безопасностью движения в хозяйстве сигнализации, связи и электроснабжения на Гомельском отделении ухудшилось, количество отказов увеличилось с 71 случая до 78. Событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в дистанциях не допущено. Улучшили свои эксплуатационные показатели по сравнению с 2017 годом Гомельские дистанции сигнализации и связи и электроснабжения.

УДК 625.7.338.47

## ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

*И. М. ЦАРЕНКОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Благоприятное геоэкономическое положение Республики Беларусь и постоянно возрастающий авторитет на международной арене в качестве делового партнера позволяют утверждать, что наша страна имеет высокий транспортно-логистический потенциал, который может использоваться как фактор экономического развития.

Согласно статистике внешнеторгового баланса, по данным Национального банка Республики Беларусь, сальдо внешней торговли услугами устойчиво положительное и характеризуется постоянной динамикой роста. Так, за январь – май 2019 года достигнуто сальдо внешней торговли услугами 1489,7 млн долларов США, что на 7,5 % больше аналогичного показателя прошлого года. Причем наибольший удельный вес в экспорте услуг составляют транспортные услуги (3511,7 млн долларов США в 2018 году), из них основная часть поступлений обеспечена грузовым автотранспортом – 1123,2 млн долларов США, что в 1,5 раза превышает аналогичный показатель железнодорожного транспорта. Это свидетельствует о том, что перевозки грузов автомобильным транспортом, особенно международные, являются доминирующим звеном валютных поступлений в бюджет страны.

Эксперты Интеграционного комитета ЕАЭС оценивают реализацию транзитного потенциала Республики Беларусь в 50 %. Результаты исследования белорусских ученых позволяют утверждать, что транзитный потенциал путей сообщения при грузоперевозках автомобильным транспортом в республике используется не более чем на 6,8 % (фактически достигнутый показатель грузопотока транзитных грузов – 2,7 млн т/год по сравнению с потенциально возможной величиной 40 млн т/год), а по показателю грузооборота – не более чем на 32,2 % (фактически достигнутый показатель грузооборота транзитных грузов автотранспортом – 5,9 млрд т·км/год по сравнению с потенциально возможной величиной 18,3 млрд т·км/год).

Важнейшим инфраструктурным носителем транспортного потенциала страны являются автомобильные дороги. Проблемам его оценки и развития посвящены работы отечественных, российских и зарубежных специалистов. Среди них П. А. Дроздов, И. А. Еловой, Т. Г. Зорина, Р. Б. Ивуть, Т. Р. Кисель, М. М. Ковалев, А. А. Косовский, А. А. Нечай, П. Г. Никитенко, И. И. Полещук, О. А. Фрейдман и др. Однако ряд аспектов данной темы в части инфраструктурной составляющей остается малоисследованным. В настоящее время необходимы новые подходы к организации работы дорожного хозяйства, которые могли бы усилить воздействие данного сектора на рост грузооборота, скорость перевозок и тем самым поддержать необходимый уровень транзита, что особенно важно для Беларуси. Для более точной оценки степени реализации транзитного потенциала страны необходимо, обозначить понятие «транспортно-эксплуатационного потенциала автомобильной дороги», выявить структурные элементы и факторы, позволяющие его реализовать в существующих условиях. Важно рассмотреть транспортно-эксплуатационный потенциал автомобильной дороги как экономический ресурс, имеющий свою структуру, с учетом особенностей объекта исследования, и возможные пути развития.

Согласно толково-словообразовательному словарю русского языка «потенциал» представляет собой «совокупность всех имеющихся возможностей и средств в какой-либо области». В экономической литературе потенциал трактуется как «предельно возможный уровень улучшения показателей (эффективности) деятельности объекта при оптимальном использовании имеющихся ресурсов», а также «совокупные возможности объекта для достижения определенных целей».

При оказании транспортных услуг на автомобильном транспорте происходит потребление такого специфичного товара дорожного хозяйства, как автомобильные дороги. Таким образом, дорож-

ное хозяйство предоставляет хозяйствующим субъектам, обеспечивающим работу автомобильного транспорта, определенные услуги, заключающиеся в создании и эксплуатации автомобильных дорог. При этом данные услуги носят как общегосударственный, так и коммерческий характер (платные дороги). Указанные особенности экономического взаимодействия автомобильного транспорта и дорог обуславливают введение понятия *«автодорожные транспортные услуги»*, характеризующиеся как деятельность предприятий дорожного хозяйства (реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог), в результате выполнения которой происходят качественные (повышение скорости движения) и количественные (рост грузопотока) изменения логистического транспортного потока в сфере автомобильного транспорта.

Опираясь на вышеприведенные формулировки, в условиях возрастающей интенсивности перевозок грузов и пассажиров, считаем, что *транспортно-эксплуатационный потенциал автомобильной дороги* – это совокупная способность дорожной конструкции (дороги) в целом выполнять функции по удовлетворению существующего и прогнозного спроса на автодорожные транспортные услуги с заданным уровнем качества и тем самым способствовать экономическому развитию страны.

Под качеством автодорожной транспортной услуги нами понимается экономическая и пространственная доступность автомобильной дороги при достижении технико-экономических критериев: надежности, скорости и стоимости.

Транспортно-эксплуатационный потенциал автомобильной дороги раскрывается в процессе возникновения к нему экономических интересов пользователей. Экономические интересы отражаются в обеспечении бесперебойных и безопасных перевозок грузов и пассажиров. Они формируются у всех пользователей автомобильной дорогой: автотранспортных предприятий, логистических операторов, населения, органов управления и т. п. – и носят специфический характер в зависимости от целей их развития.

Очевидно наличие двусторонней взаимосвязи между развитием транспортно-эксплуатационного потенциала автомобильной дороги с социально-экономическим развитием района тяготения. Как транспортно-эксплуатационный потенциал дороги накладывает ограничения на возможности перевозки грузов и пассажиров, так и прогнозный уровень социально-экономического развития района тяготения ставит условия для развития автомобильной дороги. Можно выделить специфические факторы эксплуатационного, транспортного, социального, логистического и экономического характера, влияющие на развитие транспортно-эксплуатационного потенциала автомобильной дороги. Интенсивность движения, состав транспортного потока, характер выполняемых перевозок грузов и пассажиров ставят определенные ограничения и требования к эксплуатации и развитию автомобильной дороги.

Таким образом, эксплуатационная, транспортная, социальная, логистическая и экономическая составляющие транспортно-эксплуатационного потенциала автомобильной дороги формируют его структуру и определяются совокупностью факторов, а именно:

- эксплуатационная составляющая находится в зависимости от географического положения, природно-климатической зоны, района тяготения дороги, ровности, колеиности и дефектности дорожного покрытия, прочности дорожной одежды, коэффициента сцепления колеса автомобиля с дорожным покрытием, безопасности и удобства движения транспорта, уровня износа дорожной одежды и других конструктивных элементов дороги, эффективности функционирования системы диагностики автомобильных дорог;

- транспортная составляющая находится в зависимости от направления транспортных потоков, интенсивности движения на дороге, уровня концентрации автомобильного транспорта и его технологического развития, состава транспортного потока;

- логистическая составляющая зависит от уровня загруженности дороги автомобильными перевозками, скорости движения транспортных средств, уровня информационного развития и состояния маркетинговых коммуникаций, тарифной политики, объема и структуры спроса и предложения автотранспортных услуг, объемов транзита;

- социальная составляющая находится в зависимости от транспортной активности населения, объемов перевозок пассажиров, количества поездок на личных автомобилях, уровня обеспеченности населения собственными транспортными средствами, туристической привлекательности района тяготения дороги;

- экономическая составляющая зависит от объемов и источников финансирования, количества перемещенных грузов в транзитном и внутривнутриреспубликанском сообщении, производительности грузового транспорта, объема доходов от выполненных перевозок, грузооборота.