

Анастасия Александровна Малащицкая
(научный руководитель –
Старший преподаватель ВШПМ, к.э.н. В.Д. Мелёхин)
Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ В УПРАВЛЕНИИ УЛИЧНО- ДОРОЖНОЙ СЕТЬЮ И ИХ ЗНАЧИМОСТЬ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Актуальность. Деятельность, связанная с транспортировкой нефтепродуктов, в современных условиях нефтегазовой отрасли сильно зависит от состояния и организации улично-дорожной сети. Зарубежный опыт демонстрирует, что уровень развития дорожной инфраструктуры напрямую влияет на снижение логистических издержек и сокращение времени доставки, а также улучшение доступности труднодоступных регионов. Многие высокоразвитые страны реализовали значимые национальные проекты, направленные на строительство мегаполисных автострад и усовершенствование логистических коридоров, которые по результатам оценки обеспечили колоссальный экономический эффект.

Цель исследования. Проанализировать международный опыт в сфере управления развитием улично-дорожной сети и определить его значимость для повышения эффективности транспортировки нефтепродуктов.

Задачи исследования:

- Изучить стратегические программы развития дорожной сети в США, Германии и Китае.
- Оценить влияние транспортной инфраструктуры на логистику и экономику нефтегазового сектора в этих странах.
- Определить применимые элементы зарубежного опыта для российских реалий.

Методы исследования. Для достижения цели использовались методы сравнительного анализа, кейс-стади (на примере США, Германии и Китая), а также обзор нормативно-стратегических документов по транспортному развитию.

В таких странах как США, Германия и Китай развитие дорожной инфраструктуры — это приоритет государственной политики. Здесь реализуются программы, в которых четко определены целевые показатели развития дорожной сети и предусмотрены соответствующие объемы финансирования.

В США ключевым проектом стало создание федеральной системы скоростных автомагистралей, инициированной в 1956 году по инициативе президента Д. Эйзенхауэра. До этого страна испытывала

дефицит современных дорог, что вызывало пробки, аварийность и рост транспортных издержек.

Была построена сеть шоссе протяжённостью 66 000 км, рассчитанных на движение до 120 км/ч. Сегодня её протяжённость составляет 72 тыс. км (1% от всей сети), но на неё приходится 25% пассажирских и 45% грузовых перевозок.

По оценкам, строительство автомагистралей обеспечило рост производительности труда на 25%, снизило стоимость перевозок на 17% и сократило время в пути между городами на 20–45%. Общий экономический эффект проекта оценивается в 2,1–2,5 трлн долларов.

Опыт Германии в развитии скоростных автомобильных дорог представляет большой интерес среди стран ЕС. Общая протяжённость дорожной сети страны составляет 656 тыс. км, где около 12 тыс. км — это скоростные автомагистрали.

Немецкие автобаны проектируются с акцентом на непрерывность и безопасность движения: 2–4 полосы в каждом направлении, разделительные барьеры, многоуровневые развязки, полосы для обгона на подъёмах и развитая сеть придорожного сервиса. Внедрены системы видеонаблюдения, динамические знаки и информационные табло, повышающие оперативность управления трафиком.

Стратегическое планирование ведётся в рамках Национальной программы развития транспортной инфраструктуры (BVWP). Она регулярно обновляется, охватывает строительство и реконструкцию объектов и финансируется в основном из федерального бюджета.

Дорожная сеть Китая — одна из крупнейших в мире. Протяжённость составляет 1,9 млн км, где 133 тыс. км — платные трассы. С 2007 по 2020 годы объёмы строительства росли стремительно. Протяжённость платных магистралей увеличилась с 53,6 тыс. км до более 85 тыс. км.

Почти все скоростные дороги в Китае платные — включая мосты и национальные маршруты. Благодаря их строительству средняя скорость движения возросла с 30 км/ч в 1985 году до 64 км/ч в 2006 году. В ближайшие годы завершение ключевых участков позволит увеличить доходы операторов и улучшить логистику. В отличие от США и Германии, Китай активно развивает сеть в отдалённых регионах — этот подход может быть полезен и для России, особенно в промышленно активных зонах.

Развитие транспортной инфраструктуры важно и с точки зрения перевозки опасных грузов. В международной практике внедряются специализированные проекты, учитывающие требования к безопасности. В ЕАЭС реализуются коридоры, такие как «Европа – Западный Китай»,

включающие маршруты для транспортировки опасных грузов. Они способствуют снижению логистических рисков и повышают эффективность перевозок.

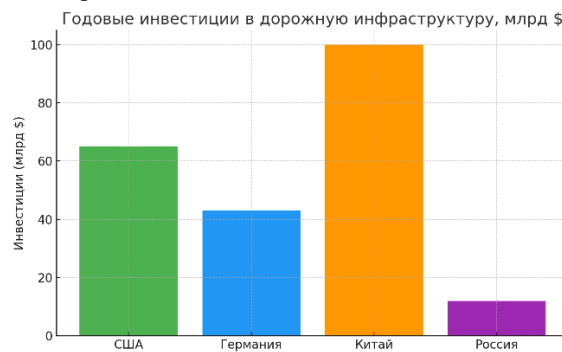


Рисунок 1 – Инвестиции в дорожную инфраструктуру

Диаграмма (рис. 1) сравнивает объёмы вложений в дорожную инфраструктуру в США, Германии, Китае и России. Это позволяет оценить приоритетность транспортных проектов в разных странах. Диаграмма показывает, что крупнейшие инвестиции в дорожную инфраструктуру осуществляет Китай, за ним следуют США и Германия, тогда как уровень вложений в России существенно ниже. Это указывает на необходимость увеличения финансирования для модернизации транспортной сети, особенно в стратегически важных регионах.

Мировой опыт показывает, что комплексное развитие и управление дорожными проектами напрямую влияет на конкурентоспособность экономики. В нефтегазовых регионах России эффективность улично-дорожной сети — критический фактор для логистики, инвестиционной привлекательности и устойчивого роста. Совершенствование координации и управления проектами, применяя зарубежный опыт, поможет оптимизировать транспортные потоки и повысить экономическую отдачу от инфраструктурных инвестиций.

Вывод. Зарубежный опыт нам показывает, что, если дорожная инфраструктура развивается продуманно и с долгосрочным прицелом, это даёт мощный импульс экономике. США, Германия и Китай не просто строят дороги — они создают целые системы, которые снижают издержки, ускоряют перевозки и делают регионы более привлекательными для инвестиций. Особенно актуален этот опыт для России, где в нефтегазовых регионах эффективность логистики напрямую зависит от состояния улично-дорожной сети. Чтобы двигаться вперёд, важно не просто заимствовать чужие практики, а адаптировать их к нашим реалиям — с учётом специфики отрасли и регионов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Воронцова С. Д. Зарубежный опыт разработки и реализации программ развития дорожной сети // Экономика и управление. — 2010. — №1. — С. 50–53.
2. Малухина Т. Н. Совершенствование региональной политики в сфере управления дорожным хозяйством (на примере Архангельской области): ВКР (магистр) // Тольяттинский государственный университет, Институт финансов, экономики и управления. — Тольятти, 2023. — 82 с.
3. О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» // Евразийская экономическая комиссия URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/a8e/Doklad-o-transportnoy-infrastrukture-za-2022-g-_p.-7.4.1_.pdf (дата обращения: 12.05.2025).
4. Устойчивое развитие транспортного сектора // Азиатский банк развития URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/153602/infocus-transport-ru.pdf> (дата обращения: 12.05.2025).
5. Внимание – опасные грузы! // Вестник Глонасс URL: <http://vestnik-glonass.ru/stati/vnimanie-opasnye-gruzy/> (дата обращения: 12.05.2025).
6. Дорожная отрасль страны приступила к выполнению нового нацпроекта // Транспорт России URL: <https://transportrussia.ru/razdely/avtomobilnye-dorogi/12566-zadachi-prodiktovannye-zhiznyu.html> (дата обращения: 13.05.2025).