

Ленкова Александра Андреевна, Суворова Алевтина Павловна

### **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РФ**

В статье выявлены ключевые проблемы автодорожного хозяйства, затрудняющие развитие транспортной системы страны. Рассмотрены возможности реализации управленческих решений по финансовому обеспечению развития автодорожного хозяйства России и созданию условий для внедрения новаций. Определены приоритетные направления в развитии современной транспортной инфраструктуры.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/1/2014/2/25.html](http://www.gramota.net/materials/1/2014/2/25.html)

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

#### **Альманах современной науки и образования**

Тамбов: Грамота, 2014. № 2 (81). С. 94-100. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/1.html](http://www.gramota.net/editions/1.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/1/2014/2/](http://www.gramota.net/materials/1/2014/2/)

#### **© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [almanac@gramota.net](mailto:almanac@gramota.net)

овладевают знаниями и информацией, тем больше они вынуждены и в дальнейшем познавать мир и управлять им.

Следовательно, хотя инновации органически присущи человеку и обществу, они являются сложнейшим, эффективнейшим и наиболее рисковым видом человеческой деятельности.

Таким образом, в последнее время, в связи с критикой техногенной цивилизации и обострением глобальных проблем, инновационная деятельность отличается высокой степенью риска.

Избежать полностью риска в инновационной деятельности невозможно, так как инновации и риск – две взаимосвязанные категории. Для снижения степени риска следует тщательно анализировать инновационные проекты.

Оценка степени риска инновационной деятельности необходима не только производителю новшества, но и всему обществу в целом. Любая инновация должна критически анализироваться с точки зрения происходящих в результате ее введения изменений, так как далеко не всякое изменение ведет к развитию.

#### Список литературы

1. Бек У. Общество риска: на пути к другому модерну. М.: Прогресс-традиция, 2000. 381 с.
2. Бехманн Г., Горохов В. Социально-философские и методологические проблемы обращения с технологическими рисками в современном обществе // Вопросы философии. 2012. № 7. С. 120-132.
3. Гидденс Э. Ускользающий мир: как глобализация меняет нашу жизнь. М.: Весь Мир, 2004. 116 с.
4. Грачева М. В., Ляпина С. Ю. Управление рисками в инновационной деятельности. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2010. 351 с.
5. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка: в 4-х т. М., 1955. Т. 1.
6. Егоркин В. Г. Философия инноваций // Общество. Среда. Развитие (Terra Humana). 2006. Вып. 1. С. 14-25.
7. Никитин Л. Н. Разум и ноосфера. Донецк: ДонГУЭТ, 2002. 175 с.
8. Панина Г. В. Экспертные технологии управления в информационном обществе // Вестник Московского университета. Серия 7. Философия. 2010. № 1. С. 83-89.
9. Пригожин А. И. Нововведения: стимулы и препятствия. М.: Политиздат, 1989. 238 с.
10. Фромм Э. Бегство от свободы. М.: Прогресс, 1990. 272 с.

#### INNOVATIVE ACTIVITY: PROGRESS SOURCE OR SOCIETY INSTABILITY RISK?

Kuz'mina Zhanna Yur'evna

Donetsk National University of Economics and Trade named after Mikhaylo Tugan-Baranovsky, Ukraine  
lionard@ukr.net

In the article the interconnection of innovative activity and risk is considered. The definition of risk from the position of social philosophy is given. The ambivalence of innovative activity consequences is shown. The author pays her main attention to the ways of risk minimization when introducing innovations. The most effective method of risk control in innovative activity is the method of strategic planning.

*Key words and phrases:* innovation; innovative activity; risk; risk society; social development.

УДК 625.7/8(470):005

**Экономические науки**

*В статье выявлены ключевые проблемы автотранспортного хозяйства, затрудняющие развитие транспортной системы страны. Рассмотрены возможности реализации управленческих решений по финансовому обеспечению развития автотранспортного хозяйства России и созданию условий для внедрения новаций. Определены приоритетные направления в развитии современной транспортной инфраструктуры.*

*Ключевые слова и фразы:* автотранспортное хозяйство; автомобильные дороги; инновации; транспортная система; государственно-частное партнерство.

**Ленкова Александра Андреевна**

**Суворова Алевтина Павловна**, д.э.н., профессор

Поволжский государственный технологический университет

LenkovaAA@yandex.ru; saprof@mail.ru

#### ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РФ<sup>©</sup>

Состояние транспортной сети, в том числе автомобильных дорог как ее ключевого сегмента, имеет важнейшее значение для экономики России. Поступательное экономическое развитие страны и сохранение ее единства возможно в том случае, если скорость развития транспортной инфраструктуры превышает темпы

экономического роста регионов [13, с. 28]. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации по состоянию на конец 2012 года достигла 1283387,4 км, в том числе 927720,7 км дорог с твердым покрытием [14]. Вместе с тем, до настоящего времени не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы страны; низкий уровень развития транспортной инфраструктуры ограничивает доступность рынка транспортных услуг, снижает конкурентоспособность транспортной системы России [5, с. 10]. Анализ состояния отечественной транспортной системы, в том числе автомобильных дорог, показал, что она «хронически недоинвестирована и не обладает резервами “долговременной устойчивости”» [15]. В связи с реализацией Транспортной стратегии Российской Федерации, рассчитанной на период до 2030 г., изучение основных тенденций развития автодорожного хозяйства страны приобретает особую значимость. Это обуславливает актуальность темы статьи.

Цель данной работы: обоснование стратегических управленческих решений по развитию автодорожного хозяйства России.

Для достижения поставленной цели необходимо выполнить следующие задачи:

- 1) выявить ключевые проблемы автодорожного хозяйства, затрудняющие развитие транспортной системы страны;
- 2) рассмотреть возможности реализации управленческих решений по развитию автодорожного хозяйства России.

Автодорожное хозяйство страны представляет собой единый производственно-хозяйственный комплекс, который включает в себя автомобильные дороги общего пользования и инженерные сооружения на них, а также организации, осуществляющие деятельность, связанную с обеспечением функционирования и развитием автомобильных дорог [Там же].

На современное состояние автодорожного хозяйства оказало существенное влияние отставание в темпах развития в период с 2003 по 2012 гг. Развитие дорожной сети страны значительно замедлилось в связи с упразднением в 2000-2002 гг. системы дорожных фондов и отменой налога на пользователей автомобильных дорог. В результате финансирование дорожных работ снизилось в 3-5 раз. В период с 2000 по 2010 гг. наблюдалась отрицательная динамика роста протяженности сети автомобильных дорог. Протяженность автодорог общего пользования федерального и регионального значения уменьшилась на 6,1%, протяженность автодорог общего пользования федерального и регионального значения с твердым покрытием – на 4,9%. В данный период строительство и реконструкция автомобильных дорог осуществлялись преимущественно за счет бюджетных программ финансирования дорожного хозяйства. За годы действия Федеральной целевой программы (ФЦП) «Модернизация транспортной системы России (2002-2010)» отставание в объемах строительства и реконструкции дорог общего пользования от запланированных показателей составило 22%. Негативная динамика выполнения плана ввода законченных строительством автодорог общего пользования и финансирования капитальных вложений сохранилась в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» [6, с. 54].

Динамика выполнения основных показателей в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» (до 2009 г. в составе ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010)», с 2010 г. – ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» [15] отражена на Рисунке 1.



Рис. 1. Динамика выполнения основных показателей в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги»

Как справедливо отмечает Е. А. Ступникова, осуществление планов развития транспортной инфраструктуры и программы развития регионов оказывается под угрозой из-за недостатков в методологии инвестиционного планирования [13, с. 28].

Классификация основных проблем по содержанию и механизму их формирования в дорожном секторе представлена в Таблице 1.

Табл. 1. Классификация основных проблем автодорожного хозяйства РФ

Вид проблемы	Название проблемы	Характеристика проблемы
Экономическая	Увеличение интенсивности эксплуатации автомобильно-дорожной сети	<p>Уровень автомобилизации в России постоянно растет: в период с 2000 по 2010 г. парк автотранспортных средств увеличился на 64% и продолжает расти. Грузооборот автомобильного транспорта в 2012 г. составил 111,6% по отношению к 2011 г. [11, с. 317]. Потребность в увеличении протяженности автомобильных дорог общего пользования оценивается экспертами на уровне 20 тыс. км в год.</p> <p>В результате отсутствия эффективного стратегического механизма финансирования фактические темпы ввода в эксплуатацию новых и реконструированных автомобильных дорог почти в десять раз меньше. Суммарные дополнительные издержки, связанные с перегрузкой дорожной сети, достигают в России 1,5-2% ВВП в год [6, с. 54].</p>
Экономическая	Несоответствие фактических расходов на содержание и ремонт автомобильной сети требуемым объемам финансирования по приведению дорог в нормативное состояние	<p>Несмотря на ежегодный рост расходов на ремонт и содержание дорог, к 2010 г. протяженность участков, финансируемых в соответствии с нормативами затрат на содержание и ремонт, составляла по федеральным дорогам менее 10%. К 2011 г. более 60% федеральных автомобильных дорог не соответствовали нормативным требованиям [6, с. 54].</p>
Экономическая	Высокая степень износа основных фондов дорожных организаций	<p>По данным Министерства транспорта России, нормативная потребность дорожных организаций в дорожно-эксплуатационных машинах удовлетворена на 74%. При этом свыше 70% техники подлежит списанию в ближайшие 2 года [6, с. 56].</p>
Технологическая	Отсутствие производства битума как целевого продукта	<p>Производство битума как целевого продукта для нефтеперерабатывающих компаний экономически невыгодно, так как операционные затраты на добычу тяжелых нефтей в четыре раза выше затрат на добычу легких нефтей. Переориентировав производство на выпуск светлых нефтепродуктов, российские нефтеперерабатывающие компании на всех заводах используют для производства битума сырье, которое не удовлетворяет требованиям для получения улучшенного битума.</p> <p>В результате в России всего 1% от используемых дорожных материалов составляют полимерно-битумные вяжущие (ПБВ), которые существенно улучшают характеристики асфальтобетонных покрытий, способствуют их долговечности, устойчивости к динамическим воздействиям. По оценкам экспертов, используется порядка 60 тысяч тонн при потребности почти в 1 млн тонн. В Канаде, где климатические условия схожи с российскими, ПБВ составляют около 40% от используемых дорожных материалов, в Польше – более 20%, в Европе в среднем почти 10% [4, с. 13].</p>
Технологическая	Недостаточное производство композитных материалов для строительства автомобильных дорог	<p>Применение в строительстве композитных материалов позволит сократить сроки сооружения объектов, снизить совокупную стоимость и увеличить сроки безремонтной эксплуатации. Однако в России производство композитных материалов недостаточно развито: отечественный рынок композитов составляет 0,3-0,5% от общемирового объема [3, с. 18].</p>
Правовая	Несовершенство Федерального закона от 21.07.2005 № 94 «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд»	<p>ФЗ № 94 регламентировал действия поставщиков критериями минимальной цены, а не качества, в связи с этим дорожными строителями недостаточно использовались новые дорожные материалы [4, с. 14]. Ключевым сдерживающим фактором применения новых материалов было участие некомпетентных подрядчиков, применяющих систему демпинга на торгах.</p>
Нормативная	Не реализуются принципы стандартизации, изложенные в Федеральном законе от 27.12.2002 № 184 «О техническом регулировании»	<p>В соответствии с ФЗ № 184 производителем (подрядчиком, проектировщиком) может быть разработан собственный стандарт организации, который согласовывается с потребителем продукции (заказчиком).</p> <p>На практике заказчиком не принимается стандарт подрядчика, так как возможность его применения не оговорена в проекте, то есть это считается отступлением от проекта, даже если данный стандарт обеспечивает улучшение технико-экономических параметров.</p> <p>Государственная экспертиза отклоняет любые технические, технологические организационные решения, которые не укладываются в рамки существующих нормативных документов [4, с. 14].</p>

Кадровая	Недостаток квалифицированных кадров в области строительства (реконструкции), ремонта и содержания автомобильных дорог	По статистике Центра «ОПОРА России», 47% представителей малого бизнеса (6000 человек) из 40 регионов России указали на проблему нехватки квалифицированных специалистов – автодорожников [12, с. 43]. На сегодняшний день в России отсутствует развитая сеть профессионально-технических учебных заведений по подготовке специалистов среднего уровня для работы с новыми технологиями, современными материалами, машинами и агрегатами [7, с. 47].
----------	---	---

Правительством страны объявлен курс на развитие транспортно-дорожной инфраструктуры опережающими темпами. В связи с этим необходимо отметить, что темпы строительства и ввода в эксплуатацию дорожных объектов за первое полугодие 2013 г. в 1,5 раза опережают график Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2010-2020 годы». В рамках данной программы автодорожному хозяйству страны предстоит решить три ключевые задачи. Во-первых, увеличение объема строительства и реконструкции дорог до 2020 г. в два раза по сравнению с периодом 2003-2012 гг. Во-вторых, выход в 2014 г. на стопроцентное финансирование капитального ремонта, ремонта и содержания федеральных трасс и приведение их в нормативное состояние к 2019 г. Решение первых двух задач невозможно без принятия дополнительных мер в области повышения эффективности расходования бюджетных средств, привлечения внебюджетных источников. В-третьих, строительство подъездов с твердым покрытием к небольшим сельским населенным пунктам, причем технические нормы проектирования должны обеспечивать решение проблемы оптимизации характеристик дорог с низкой интенсивностью движения [3, с. 17].

Необходимым условием для решения поставленных задач является реализация мер по финансовому обеспечению развития дорожного хозяйства и созданию возможностей для внедрения новаций (Табл. 2).

**Табл. 2.** *Управленческие решения по развитию автодорожного хозяйства РФ*

Необходимые условия для решения ключевых задач автодорожного хозяйства РФ	Существующие управленческие решения	Возможные пути решения
Меры по финансовому обеспечению развития дорожного хозяйства	<p>1. В 2011 г. создан Федеральный дорожный фонд, за счет которого происходит увеличение объема финансирования дорожного хозяйства: в 2012 г. относительно 2011 г. – 145%, в 2013 г. – 132%, в 2014 г. – 138% [2, с. 46].</p> <p>В 2012 г. во всех субъектах РФ созданы региональные дорожные фонды [15]. Наблюдается рост объема регионального финансирования: в 2012 г. – 378,1 млрд руб., в 2013 г. – 391,3 млрд руб., в 2014 г. – 415,6 млрд руб. [2, с. 46].</p> <p>По данным Ассоциации «РАДОП» муниципальные дорожные фонды созданы в 95 муниципальных образованиях, расположенных на территории 23 субъектов РФ.</p> <p>С 1 января 2014 г. в соответствии с п. 33 Федерального закона от 03.12.2012 № 244-ФЗ (ред. от 07.05.2013) «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» в регионах будут сформированы муниципальные дорожные фонды, в которые субъекты РФ будут зачислять не менее 10% налоговых доходов своего консолидированного бюджета от акцизов на автомобильное топливо [2, с. 49].</p> <p>2. На повышение эффективности бюджетных расходов направлены меры по совершенствованию нормативной технической базы дорожного хозяйства, разрабатываемые Росавтодором:</p> <p>а) проектирование для строительства и ремонта автомобильных дорог в целях снижения средней стоимости дорожных работ в расчете на 1 км дороги;</p> <p>б) Свод правил по геометрическому проектированию автомобильных дорог на основе гармонизации требований к характеристикам автодорог с требованиями стандартов, применяемых в других странах;</p>	<p>Использование возможностей государственно-частного партнерства (ГЧП) как механизма привлечения внебюджетных средств частного сектора для удовлетворения потребности в масштабном строительстве и реконструкции дорожной инфраструктуры, так как в рамках ГЧП организация, привлеченная для строительства (реконструкции) объекта, принимает на себя не только строительные, но и эксплуатационные риски, поскольку в течение длительного срока после завершения строительства использует автомобильную дорогу по целевому назначению, либо принимает на себя обязательства по ее техническому обслуживанию.</p> <p>В связи с недостаточной проработанностью федерального законодательства о ГЧП преимуществ данного механизма привлечения внебюджетных средств частного сектора на практике используются недостаточно [10, с. 34].</p> <p>При разработке инвестиционных проектов, связанных с государственным и частным финансированием, применение методов динамического программирования, использование возможностей инструментального планирования при расчете денежного потока и необходимых финансовых вложений в проект позволяет предотвратить его недофинансирование [13, с. 29]. В условиях ограниченного бюджетного финансирования дорожных работ возрастает роль применения такого финансового инструмента как лизинг, в том числе использование возможностей как частного, так и государственного лизинга дорожной техники [6, с. 57-58].</p>

	<p>с) проработка комплекса мер, направленных на увеличение до 12 лет межремонтного срока эксплуатации автомобильных дорог с усовершенствованным типом покрытия [3, с. 16-17].</p> <p>3. Согласно проекту Государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» объем финансирования дорожного хозяйства из федерального бюджета на 2020 г. предусмотрен в размере 870,5 млрд руб. [2, с. 46].</p>	
<p>Условия для внедрения новаций</p>	<p>1. Обновление законодательной базы. С 1 января 2014 г. вступает в силу большая часть положений Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», который будет регулировать отношения по осуществлению закупок товаров, работ и услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, от этапа планирования и до этапа оценки их эффективности. Отдельные нормы данного закона начнут действовать с 1 января 2017 г. Таким образом, изменятся правила определения начальной цены государственного контракта, оценки заявок на участие в государственных закупках, изменения и расторжения государственного контракта, надзора за деятельностью государственных и муниципальных заказчиков. Экономически заинтересованные в инновациях коммерческие организации будут предлагать экономичные способы строительства, реконструкции и ремонта, чтобы сделать автомобильные дороги более долговечными [8].</p> <p>2. Обновление нормативной базы с учетом применения ее на любой стадии проектирования, строительства, содержания автомобильных дорог. Осуществлена работа по актуализации ГОСТов, в том числе внесены изменения в ГОСТ Р 52056-2003 «Вязущие полимерно-битумные дорожные на основе блок-сополимеров типа стирол-бутадиен-стирол. Технические условия», ГОСТ 9128-2009 «Смеси асфальтобетонные дорожные, аэродромные и асфальтобетон. Технические условия» [4, с. 14].</p> <p>3. В 2013 г. Министерство промышленности и торговли России выделило 1 млрд руб. бюджетных средств на развитие шести приоритетных направлений применения композиционных материалов, в том числе транспортной инфраструктуры.</p> <p>Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии сформирован план разработки документов в области стандартизации и иных нормативных документов в сфере применения композитов в гражданских секторах экономики.</p> <p>Федеральным дорожным агентством в 2012 г. утверждена программа нормативно-технического обеспечения применения композиционных материалов в дорожном строительстве [3, с. 19].</p>	<p>1. Для производства улучшенного битума требуется разработать и утвердить государственный стандарт с учетом дополнительных физико-химических показателей, отвечающих за долговечность:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>а) динамическая вязкость при 60°C;</li> <li>б) кинематическая вязкость при 135°C.</li> </ul> <p>Для производства битума как целевого продукта необходимы следующие меры:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>а) добыча тяжелых нефтей вместо легких;</li> <li>б) переработка нефти по технологии получения остаточных битумов вместо существующей технологии окисления [1, с. 18].</li> </ul> <p>2. Реализация положений законодательства о федеральной контрактной системе на основе применения идеологии контрактов жизненного цикла (КЖЦ) [1, с. 16-18].</p> <p>Торги на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт крупных объектов проводить только под КЖЦ по приведенным затратам. КЖЦ должен быть просчитан по приведенным затратам с получением денежных средств по окончании строительства, в связи с этим коммерческие организации будут заинтересованы в инвестициях в научные разработки под денежные средства на запланированные ремонты.</p> <p>КЖЦ должны применяться не только по концессионным соглашениям, но и по другим контрактам, в том числе по моделям, предполагающим право частной собственности на объекты соглашений, которое после истечения их срока может быть передано публичной стороне [10, с. 37].</p> <p>3. Профильные министерства должны разрабатывать и утверждать системы нормативных документов по своим направлениям, для разработки нормативной базы целесообразно использовать возможности отраслевых НИИ, где будут созданы современная лабораторная база и исследовательские полигоны, будет осуществляться деятельность по сбору статистических данных, поддержанию архивов, изучению и адаптации зарубежного и отечественного передового опыта [4, с. 14-15].</p> <p>4. Для повышения ответственности заказчиков и проектных организаций необходимо предоставить заказчикам следующие права:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>а) изменять заключение экспертизы;</li> <li>б) по решению экспертного совета при заказе дать возможность обоснованного увеличения стоимости объекта (при изменении проектных решений и увеличении объемов).</li> </ul> <p>Целесообразно ввести финансовую ответственность проектировщиков и обязать их компенсировать затраты на устранение нарушений, вызванных ошибочными проекторочными решениями [1, с. 17]. Для повышения ответственности проектировщиков необходимо проектирование автомобильных дорог на полный жизненный цикл [9, с. 6].</p>

		<p>5. Для поэтапного перехода на проектирование составов асфальтобетонов по системе «Суперпэйв», что позволит прогнозировать механические свойства подобранной асфальтобетонной смеси и сроки службы конструкций дорожных одежд, потребуется государственная поддержка в связи с низкими инвестиционными возможностями автодорожного хозяйства [1, с. 18].</p> <p>6. Инновационное развитие отрасли требует решения кадровой проблемы предприятий дорожного хозяйства. Необходимо улучшение социальных условий кадрового состава: ритмичное и обоснованное повышение заработной платы, создание общежитий, оказание помощи в приобретении постоянного жилья, расширение сети учебных заведений, усиление работы, направленной на престижность труда в отрасли [7, с. 47].</p>
--	--	---

Таким образом, в дорожном хозяйстве России как сложной системе экономических взаимоотношений для решения проблем, имеющих место в каждом элементе системы, требуется комплексный подход. Прежде всего, необходима модернизация нормативной базы – технических регламентов, национальных стандартов, в том числе связанных с повышением качества дорожно-строительных материалов, обеспечением безопасности движения, внедрением современных методов проектирования, ремонта и содержания дорог. Решение задач по стимулированию долгосрочного спроса на инновационные технологии и развитие инфраструктуры, обеспечивающей внедрение инновационных технологий, позволит создать условия для динамичного развития дорожного хозяйства России, приведения сети автомобильных дорог в нормативное состояние. Для повышения конкурентоспособности и реализации транзитного потенциала транспортной системы России приоритетными направлениями в развитии современной транспортной инфраструктуры являются:

1. Создание модели транспортной схемы страны с учетом направлений и интенсивности грузопотоков, логистических схем, развития транспортных узлов, демографической ситуации, использования современной системы мониторинга движения и приведение данной модели в соответствие с планами социально-экономического развития страны.

2. Полный охват автодорожной сети России необходимыми для поддержания жизненного цикла автомобильных дорог геоинформационными системами путем применения ГИС на автодорогах во всех регионах страны.

3. Реализация концепции размещения объектов дорожного сервиса на сети автомобильных дорог федерального значения с привлечением механизмов ГЧП.

4. Применение геосинтетических материалов, которые улучшают технические характеристики дорожных конструкций и искусственных сооружений, разработка и внедрение различных добавок в асфальтобетоны с целью повышения качества и увеличения срока службы дорожных покрытий.

5. Применение естественных технологий стабилизации оснований дорожных одежд, а также грунтов, позволяющих не только обеспечить необходимую несущую способность оснований дорожных одежд, но и минимизировать затраты, сократить сроки выполнения дорожно-строительных работ и потребность в инертных материалах.

#### Список литературы

1. Алхимова Н. Материалы круглого стола на тему: «Инновации в дорожном строительстве: от пилотных проектов к системной работе» // Автомобильные дороги. 2013. № 6. С. 15-19.
2. Алхимова Н. На службе отрасли: по материалам заседания комиссии Ассоциации «Радор» по развитию, ремонту и содержанию автомобильных дорог // Автомобильные дороги. 2013. № 1. С. 44-53.
3. Алхимова Н. Новые концепции Росавтодора // Автомобильные дороги. 2013. № 9. С. 15-20.
4. Алхимова Н. Пора подумать о будущем: по материалам совещания 30 октября 2012 г., посвященного современным строительным материалам // Автомобильные дороги. 2012. № 12. С. 13-15.
5. Дмитриева И. Важнейшие приоритеты. Подпрограмма «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» // Автомобильные дороги. 2012. № 8. С. 10-15.
6. Добровольский В. Поможет лизинг // Автомобильные дороги. 2012. № 4. С. 54-58.
7. Испытание трассой. Интервью с генеральным директором предприятия ООО «ССМУ № 46» // Автомобильные дороги. 2013. № 6. С. 42-47.
8. КонсультантПлюс: Правовые новости. Специальный выпуск «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ и услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд. Обзор изменений системы государственных закупок» [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
9. Космин В. В. Концепции дорожного строительства в Европе к 2040 году // Транспортное строительство. 2013. № 3. С. 6-8.
10. Ревзина О. В., Давыдова А. А. Новые формы развития // Автомобильные дороги. 2013. № 7. С. 34-39.
11. Россия в цифрах. 2013: кратк. стат. сб. / Росстат. М., 2013. 573 с.
12. Создашов А. Плюсы и минусы ВТО // Автомобильные дороги. 2013. № 1. С. 42-43.

13. Ступникова Е. А. Стратегическое инвестиционное планирование в транспортной отрасли: проблемы несоответствия новым задачам индустриализации // Транспортное строительство. 2013. № 5. С. 28-29.
14. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 20.12.2013).
15. Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) [Электронный ресурс]. URL: <http://rosavtodor.ru/opendata/> (дата обращения: 20.12.2013).

#### PROBLEMS AND PERSPECTIVES OF ROAD ECONOMY DEVELOPMENT IN RUSSIAN FEDERATION

**Lenkova Aleksandra Andreevna**  
**Suvorova Alevtina Pavlovna**, Doctor in Economics, Professor  
*Volga State University of Technology*  
*LenkovaAA@yandex.ru; saprof@mail.ru*

In the article the key problems of road economy complicating the development of the country transport system are revealed. The possibilities of realizing managerial decisions on the financial support of road economy development in Russia and on the creation of conditions for innovations introduction are considered. The prior directions in the development of modern transport infrastructure are defined.

*Key words and phrases:* road economy; highway; innovations; transport system; state-and-private partnership.

УДК 81/23(082)

#### Филологические науки

*В данной статье представляется синтаксическая картина автобиографической книги В. Познера «Прощание с иллюзиями», основанная на статистических данных. Проанализировав полученные результаты, мы попытались установить зависимость модальности предикативных единиц от их собственной и контекстуальной структурно-семантической организации и исследовать, как в синтаксисе произведения отражается языковая личность его автора.*

*Ключевые слова и фразы:* авторская модальность; языковая действительность; публицистический стиль; конструктивно-семантический состав предложения; гипотактические структуры; вставная конструкция; прагматические задачи произведения.

#### Лыков Кирилл Александрович

*Таганрогский государственный педагогический институт им. А. П. Чехова*  
*kir\_lykoff@bk.ru*

#### СИНТАКСИС ПРОИЗВЕДЕНИЯ В. ПОЗНЕРА «ПРОЩАНИЕ С ИЛЛЮЗИЯМИ»: СТРУКТУРА, СЕМАНТИКА, ПРАГМАТИКА ©

В данной статье предпринимается попытка установить зависимость модальности предикативных единиц от их собственной и контекстуальной структурно-семантической организации. Известно, что предложение обретает авторскую модальность «только в рамках более крупной синтаксической единицы» [9, с. 119]. Определение авторской позиции относительно сообщения в тексте М. М. Бахтин считает главным условием его верного восприятия. Стилистически и содержательно определенные на первый взгляд предложения, такие как «Он умер», «Какая радость!», пишет ученый, могут выражать противоположную лексическому наполнению коннотацию. Первое – «положительную, радостную, даже ликующую экспрессию», второе – «иронический или горько-саркастический тон» [1, с. 456]. Таким образом, тождественность лексем их структурно-семантической организации не определяет модальности предложения.

В науке установлена зависимость реализации лексем от их синтагматического окружения. «Образ автора, его позиция выражаются на разных уровнях языка, из которых наиболее показательным является уровень синтаксический, непосредственно связанный с процессом мышления и процессом коммуникации и, может быть, в наибольшей мере отражающий индивидуальные особенности речи» [3, с. 195]. С этим мнением следует согласиться: именно на коммуникативном уровне осуществляется синтез всех языковых единиц и соответственно свойство реализовывать их информационную и прагматическую функции. Важно также и то, что «синтаксические связи разных типов являются одним из важнейших средств моделирования языковой действительности», а значит, отражают «специфику языковой личности автора» [4, с. 413].

Восстановить один из важнейших аспектов языкового портрета В. Познера по произведению «Прощание с иллюзиями» позволяют статистические данные, отражающие синтаксическую картину анализируемого произведения. Они структурированы в 3-х таблицах, содержащих по 5 выборки. Каждая из них насчитывает