

Экономика и управление народным хозяйством

УДК 69.658

DOI: 10.12737/article_58f9c4da6c9837.04657952

И.А. Алешина, Т.М. Герашенкова

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММ ТРАНСПОРТНОГО РАЗВИТИЯ БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье проанализировано состояние дорожного хозяйства Брянской области, дана оценка деятельности Управления автомобильных дорог Брянской области, проведен анализ источников и объемов финансирования дорожной отрасли региона, а

также направлений расходования данных средств.

Ключевые слова: программа развития, транспортная политика, дорожное хозяйство, транспортная инфраструктура, финансирование, дорожные фонды, государственно-частное партнерство.

I.A. Aleshina, T.M. Gerashchenkova

PROCESS OF MANAGEMENT DECISION-MAKING AT THE REGIONAL LEVEL ON THE BASIS OF INFORMATION ADVISING SYSTEM

One of the important factors limiting social and economic development of Russia is considered to be the state and efficient functioning of transport and logistic infrastructure.

The creation of a modern road and transport network is one of the factors providing sustainable economic growth, implementation of social programs and, eventually, improvement of the quality of human life.

Interaction of financial state interests and private business through mechanisms of state-private partnership has to become the main objective of modern Russian state policy in favor of intensification process of capital investments increase in transport infrastructure.

The use of such mechanism will allow carrying

out projects which the state and business cannot implement alone. It will help to reduce social problems, will become the driving force of Russian economy, will promote the establishment of the international financial center in the Russian Federation.

The purpose of the study is to research comprehensively the existing funding mechanism and distribution of budget funds for creating transport infrastructure with economic substantiation possibility of attracting and using non-budgetary sources.

Keywords: development program, transport policy, road economy, transport infrastructure, financing, road funds, public-private partnership.

Введение

Состояние автомобильных дорог Брянской области сегодня вызывает множество нареканий. Объемы дорожного строительства значительно отстают от темпов роста автомобильного парка, который влияет на интенсивность и скорость движения автотранспортных потоков, что приводит к увеличению себестоимости автомобильных перевозок. Низкая плотность и изношенность сети региональных автодорог серьезно ограничивают темпы развития экономики области. Исследуем причины и некоторые пути решения указанных проблем.

Исследование проблемы и пути ее решения

Основные направления развития транспортной инфраструктуры и цели транспорт-

ной политики в России определяются в документах стратегического развития дорожной отрасли. В настоящее время долгосрочные цели развития транспортной системы страны обозначены в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденной Правительством Российской Федерации в 2008 г.

Основные цели стратегии развития представлены в таблице 1.

Достижение основных целей развития транспортно-логистической инфраструктуры, определенных в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» вызывает необходимость объединить усилия государства и бизнеса. Несмотря на определяющую роль государства в целеполагании, формирова-

нии конфигурации транспортно-логистической сети, значительное финансирование дорожно-строительных работ, крайне необходимым представляется участие частного бизнеса.

Без этого задачи реализации проек-

тов строительства и эксплуатации объектов дорожного строительства, управления ими, задачи формирования транспортной инфраструктуры, соответствующей современным потребностям становятся недостижимыми.

Таблица 1

Основные цели развития транспортной инфраструктуры России

№ п/п	Цель	Описание
1.	Формирование единой транспортной системы страны	Формирование транспортной системы, без «узких мест», ограничивающих движение и обеспечивающей транспортную доступность. Совершенствование технологии строительства автомобильных дорог с твердым покрытием, мостов, развязок, обходов, искусственных сооружений и др. Воспроизводство транспортной инфраструктуры по темпам роста должно опережать рост производства.
2.	Снижение транспортных издержек в себестоимости продукции	В результате формирования транспортной сети, современной логистики и развития логистических центров и складского хозяйства, возможно сокращение затрат на перевозку грузов.
3.	Обеспечение безопасности транспортной деятельности.	Рост аварийности на автомобильном транспорте является результатом текущего уровня развития инфраструктуры вследствие длительного недофинансирования дорожной отрасли. Кроме того, дефицит квалифицированных кадров сегодня сочетается со снижением качества систем подготовки
4.	Развитие конкурентоспособной системы транспортной логистики.	Российская Федерация занимает крайне выгодное положение для предоставления транзитных услуг как с Востока на Запад, так и с Севера на Юг. Обеспечение конкурентоспособности транспортно-логистической системы требует большой организационно-технической работы по формированию транзитных коридоров.

Транспортная политика предполагает действия государства по формированию необходимых характеристик транспортной системы, постоянное развитие транспортной инфраструктуры, позволяющие обеспечить достижение целей развития территории и определить приоритеты развития транспортного комплекса исходя из факторов экономической, социальной, экологической эффективности субъекта федерации. Ее реализация возможна как с помощью прямого воздействия через бюджетные расходы или государственное предпринимательство, так и через регулирова-

ние деятельности субъектов транспортного рынка.

Сформировав транспортную политику государство должно разрабатывать инструменты ее реализации, включающие механизмы регулирования деятельности субъектов транспортной системы, процедуры для создания и развития инфраструктуры, алгоритмы транспортно-логистического процесса.

Один из важнейших элементов транспортно-логистической системы Брянской области, влияющих на развитие экономики, социальной инфраструктуры и

повышение уровня жизни населения области – это автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения общего пользования.

Однако современное состояние транспортной сети регионального и межмуниципального значения вызывает большое беспокойство, так как не соответствует экономическим и социальным потребностям общества.

Протяженность сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Брянской области на 1 января 2015 года составляет 6087,308 км.

Плотность автомобильных дорог, являющаяся одной из основных характеристик развития дорожной сети, составляет по Брянской области 162,3 км/1000 кв. км.

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования по районам области колеблется в значительных пределах - от 249,3 км/1000 кв. м до 102,9 км/1000 кв. м. Наиболее высокая плотность дорог в Погарском районе, наиболее низкая - в Брянском районе [4].

Развитие транспортной инфраструктуры регионального и межмуниципального значения Брянской области в 2012 - 2015 годах осуществлялось в соответствии с долгосрочной «Концепцией развития автомобильных дорог Брянской области на 2008-2015 годы» и целевой программой «Развитие топливно-энергетического ком-

плекса, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Брянской области» (2012 - 2015 годы), утвержденных Постановлениями администрации области [1].

На протяжении последних семи лет в регионе ежегодно ремонтировалось около 17,46 км автодорог, что составляет около 1 % от нормативной потребности. Данный объем не обеспечивает восстановление ежегодного износа автомобильных дорог, что приводит к необратимому процессу разрушения государственного имущества. В связи с этим, ремонт и восстановление автодорог в таких условиях обойдется в 2,5 - 3 раза дороже, чем в условиях соблюдения нормативных межремонтных сроков.

Итак, долгое время темпы износа автодорог регионального и межмуниципального значения значительно превышали темпы их восстановления. При этом рост количества автотранспортных средств у населения, повышение интенсивности их эксплуатации и в дальнейшем будут значительно выделять проблему безопасности дорожного движения, а, следовательно, увеличивать человеческие и экономические потери, неблагоприятно влияя на экологическую среду.

Транспортная сеть Брянской области включает в себя автомобильные дороги общего пользования, в том числе по балансовой принадлежности (табл.2).

Таблица 2

Протяженность сети автомобильных дорог Брянской области на 2014 год [1]

Показатель	Общая протяженность дорог	Из них федеральные автомобильные дороги	Из них региональные автомобильные дороги	Муниципальные		Дороги между населенными пунктами
				Муниципальные автомобильные дороги	Из них улично-дорожная сеть населенных пунктов	
Протяжённость дорог Брянской области, тыс. км	18203	566	5320	12317	9055	2597
В т. ч. с твёрдым покрытием, тыс. км	10810	566	5306	5603	3735	538
Затраты на содержание 1 км., тыс. руб.		116	63,24			

За последние 10 лет прирост сети территориальных автомобильных дорог составил 32 %, или 1879 км. В настоящее время 2597 км автомобильных дорог между населенными пунктами являются бесхозными, так как требуется их приемка в муниципальную собственность [1].

На рисунке 1 отражена структура автомобильных дорог, где протяженность улично-дорожной сети населенных пунктов занимает около половины протяженности автодорог Брянской области. Протяженность областных дорог составляет 29 %, а протяженность федеральных дорог имеет самый низкий процент – 3 %.

Вовлеченность страны в международную торговлю, постоянное приращение транзитных внешнеторговых грузопотоков, приводит к увеличению нагрузки на

транспортную сеть, что обосновывает необходимость развития региональной транспортно-логистической системы для приведения ее в соответствие с современными техническими, экономическими и экологическими показателями. Этот вопрос является наиболее актуальным для Брянской области, так как федеральные автомобильные дороги, проходящие по территории Брянской области: «Брянск-Смоленск», «Брянск-Орел», «Брянск-Новозыбков», автомагистраль «Украина» - являются транзитными коридорами сообщения России с Белоруссией и Украиной. В связи с этим остается высокой доля проходящих большегрузных автомобилей, что приводит к увеличению износа транспортной инфраструктуры.

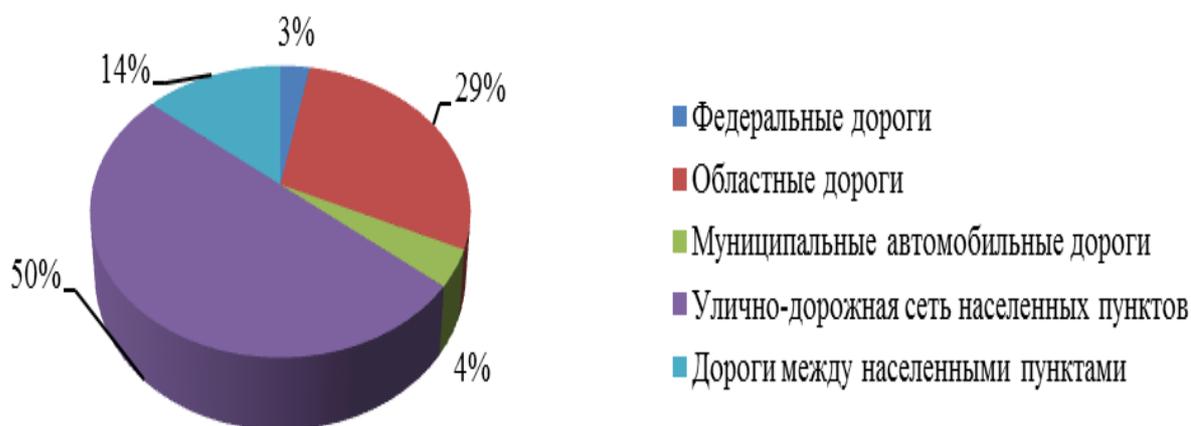


Рис.1. Структура автомобильных дорог Брянской области, %

Однако, региональные автомобильные дороги Брянской области в 10,5 раз превосходят по протяженности федеральные дороги и образуют основную часть дорожной сети, обеспечивая автотранспортные перевозки внутри области. Но и в отношении этих дорог транспортно-эксплуатационные показатели, такие как комфортность проезда, скорость доставки грузов, размер транспортных издержек, оказывающих влияние на эффективность функционирования экономики в целом, свидетельствуют о необходимости их значительного улучшения.

В целом же по данным исследований 2015 г. треть автомобильных дорог Брянской области исчерпало свою пропускную

способность.

В условиях острой нехватки денежных средств, направляемых на развитие дорожной отрасли, ежегодно накапливающийся объем «недоремонта» региональных автодорог общего пользования является одной из основных причин несоответствия их технического состояния современным условиям.

По требованиям современных стандартов, при сроке службы покрытий до 15 лет, необходимый ремонт должен составлять не более 7 – 10 % в год. В Брянской области 40 % дорог, введенных в эксплуатацию до 1999 года, не ремонтировалось с момента их строительства[1].

Все это привело к тому, что износ

дорожных покрытий на приоритетных направлениях Брянской области достигает 54 %, при этом доля региональных дорог, не отвечающих нормативным требованиям по ровности покрытия, составляет 75 %.

Наибольший объем ремонта на приоритетных автомобильных дорогах -191 км был выполнен в 1996 году (в 1977 г. - 163 км), наименьший - 5 км в 2004 году [4].

Развитие муниципальных автомобильных дорог, в том числе улично-дорожной сети населенных пунктов, также значительно отстает от темпов роста автомобилизации области. Около 70% улиц в населенных пунктах находятся в неудовлетворительном состоянии, что увеличивает издержки при эксплуатации автомобильного транспорта, приводит к ухудшению экологической обстановки в городах и населенных пунктах и вызывает рост социальной напряженности. Основными причинами такого положения дел по результа-

там исследований являются следующие (рис.2).

При повышенной нагрузке, которую несут магистральные улицы городов и населенных пунктов, их состояние значительно хуже, чем состояние дорог общего пользования федерального и областного значения.

Особой проблемой является качество применяемых дорожных материалов и изделий, которое не в полной мере отвечает требованиям действующих стандартов. В дорожно-строительном комплексе Брянской области в основном используются привозные высококачественные каменные материалы. При этом, в связи с постоянно растущими ценами на дорожно-строительные материалы, подрядные организации вынуждены прибегать к использованию щебня низких марок. Это также вносит свой вклад в недолговечность дорожных и мостовых сооружений.

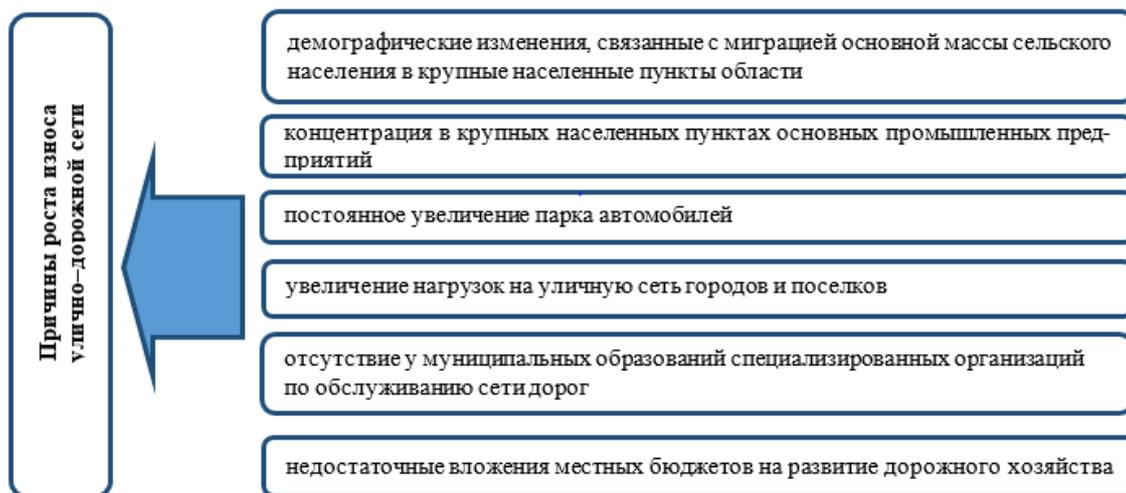


Рис. 2. Причины износа улично-дорожной сети городов и населенных пунктов

Для более полного анализа дорожного хозяйства региона рассмотрим современную систему его финансирования. Закон Брянской области от 10 ноября 2011 г. № 116-3 «О дорожном фонде Брянской области» регулирует функционирование дорожного фонда Брянской области и разработан в соответствии со статьей 179.4 Бюджетного кодекса РФ [2].

Финансирование из областного бюджета на ремонт улично-дорожной сети населенных пунктов Брянской области, нача-

тое в 2005 году, позволило получить положительный эффект в части обеспечения безопасности движения по отдельным городским и поселковым дорогам. При этом частично были решены экологические вопросы, значительно снижена социальная напряженность, связанная с плохим состоянием этих улиц.

В соответствии с потребностями дорожного хозяйства весь объем финансовых ресурсов дорожного фонда Брянской области распределен по мероприятиям ре-

гиональных целевых программ, входящих в состав Государственной программы Брянской области «Развитие топливно-энергетического комплекса, жилищно-

коммунального и дорожного хозяйства Брянской области».

Объем дорожного фонда Брянской области в разрезе источников его формирования представлен на рис. 3.

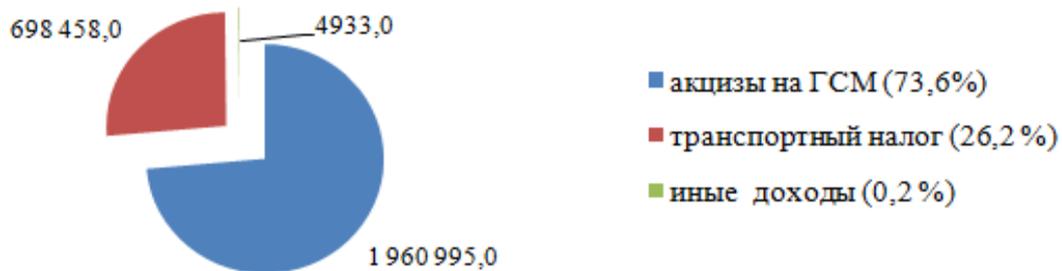


Рис. 3. Источники формирования дорожного фонда Брянской области в 2015 году, тыс. руб.[1]

Анализируя данные можно сделать вывод, что в 2015 году объем дорожного фонда складывался в основном из налоговых поступлений, которые составили 2 664,386 млн. руб. Большую часть этой суммы составили акцизы на нефтепродукты, производимые на территории Российской Федерации, и транспортный налог. В целом доходы от уплаты акцизов формируют 73,6% объема дорожного фонда.

С появлением в 2012 году дорожного фонда Брянской области финансирование дорожного хозяйства выросло в 1,5 раза, что дало возможность увеличить объемы дорожно-строительных работ.

Таким образом, основными источниками финансирования дорожной отрасли региона является Дорожный фонд Брянской области (областной бюджет) и бюд-

жет города Брянска, которые выделяют субсидии на каждое муниципальное образование.

Однако, для поддержания состояния транспортной инфраструктуры и качества брянских дорог на должном уровне требуется значительно больше денежных средств.

На основе информации по расходам и исполнению бюджета по объектам дорожного хозяйства, финансируемым за счет средств областного и федерального бюджетов, а также за счет средств дорожного фонда (в 2015 году) проведем анализ структуры и динамики направлений использования бюджетных средств КУ «Управление автомобильных дорог Брянской области» (рис. 4).



Рис. 4. Распределение объемов финансирования за 2015 год, млн. руб.[1]

Анализ исполнения бюджета дорожного хозяйства Брянской области за 2014-2016 гг. основан на информации об основных направлениях целевого использования ассигнований дорожного фонда Брянской области [3]. Расходование средств осуществлялось по наиболее значимым направлениям, обозначенным в подпрограмме «Автомобильные дороги» долгосрочной целевой программы «Развитие топливно-энергетического комплекса, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Брянской области (2012-2015 годы)».

Эффективность финансирования дорожной отрасли именно через фонды сегодня очевидна, тем более, что имеется исторический промежуток времени (с 2001 по 2011 год), с которым можно сопоставить результаты использования механизма дорожных фондов. Несомненным является и тот факт, что дорожные фонды позволяют увеличить контроль расходования бюджетных ассигнований. Но решить все накопившиеся за предыдущие годы проблемы сразу довольно сложно. Использовать возросшие финансовые возможности необходимо с максимальной эффективностью для дорожного хозяйства региона.

Главной причиной сложившейся ситуации является отсутствие у подрядных организаций мотивации к строительству качественных и безопасных дорог, отвечающих современным требованиям. В настоящее время подрядчик ориентирован только на поиск самых дешевых и быстрых решений, не заботясь об обеспечении качественной, долгосрочной эксплуатации дороги.

Для решения этой проблемы предлагается внедрить в практику строительства (реконструкции) автодорог механизм государственно-частного партнерства в форме контракта жизненного цикла, который предполагает заключение контрактов с инвестором и подрядчиком на строительство (реконструкцию) и обслуживание автодорог.

Применение контракта жизненного цикла позволит достичь следующих результатов:

- значительно ускорить темпы дорож-

ного строительства;

– существенно снизить количество ДТП;

– обеспечить развитие дорожной сети;

– обеспечить существенное повышение пропускной способности и качества покрытия автомобильных дорог.

В современной практике строительства (реконструкции) дорожной сети, государство вкладывает значительные средства в финансирование создания дорог, а затем немалые суммы в капитальный ремонт этих же магистралей. Используя форму контракта жизненного цикла государственные органы управления не несут крупных единовременных затрат и в то же время получают готовую качественную автодорогу.

Таким образом, проекты, в полной мере использующие преимущества государственно-частного партнерства, способны придать новый импульс развитию транспортного комплекса Брянской области. Примером успешного использования данного подхода является разработанный авторский проект реконструкции путепровода через железнодорожные пути станции Брянск-1 с предложенной схемой контракта жизненного цикла [4]. Данный проект отвечает интересам всех его участников: частный инвестор в ходе реализации проекта получает доход в виде платы за проезд, Брянская область не несет крупных единовременных затрат и получает необходимую для транспортной инфраструктуры автомобильную дорогу, в то время как КУ «Управление автомобильных дорог Брянской области» достигает своей стратегической цели - развитие сети качественных автомобильных дорог в области. Срок окупаемости проекта составляет 5 лет.

Заключение

В целом, создание современной дорожно-транспортной сети является одним из факторов, обеспечивающих устойчивый экономический рост, выполнение социальных программ и, в конечном счете, улучшение качества жизни людей. Как показали проведенные расчеты, использование предложенных форм финансирования позволит применить механизм эффективной

организации и развития дорожно-строительного комплекса, что в свою очередь приведет к совершенствованию при-

меняемых технологий и материалов в строительстве и повышению качества транспортной инфраструктуры в целом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Официальный сайт КУ «Управление автомобильных дорог Брянской области» [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.dor32.ru/>.
2. Закон Брянской области от 10.11.2011 № 116-3 «О дорожном фонде Брянской области» (принят Брянской областной Думой 27.10.2011) // Справочная правовая система «Консультант Плюс»
3. Постановление Администрации Брянской области от 26 января 2012 г. № 59 «Об утверждении порядка формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда Брянской области» // Справочная правовая система «Консультант Плюс»
4. Постановление Администрации Брянской области от 07.07.2008 N 664 «Об утверждении концепции развития автомобильных дорог Брянской области на 2008 - 2015 годы» // Справочная правовая система «Консультант Плюс».
5. Научно-исследовательская работа по теме: «Проект реконструкции путепровода через железнодорожные пути станции Брянск-1 с предложенной схемой контракта жизненного цикла» в рамках конкурса «Наука области – Брянщине. 2015».
1. Official site of KU "Roadway management in Bryansk Region" [electronic resource] // Access Mode: <http://www.dor32.ru/>
2. Law of the Bryansk region of 10.11.2011 No. 116-3 "On road fund of the Bryansk region" (approved by the Bryansk Region Duma 27.10.2011) // Reference Legal System "Consultant Plus".
3. Order №. 59 of the Bryansk regional administration of 26 January, 2012 "On approval of the procedure for formation and use of budget assignments of the Bryansk region road fund" // Reference Legal System "Consultant Plus"
4. Order №. 664 of the Bryansk regional administration of 07.07.2008 "On the strategy of highways development in the Bryansk region for 2008 - 2015" // Reference Legal System "Consultant Plus".
5. Research paper on: "Project of automobile over bridge reconstruction through railway tracks of the Bryansk-1 station with the offered scheme of life-cycle contract" within the competition "Region science – Bryansk. 2015".

Статья поступила в редколлегию 17.10.2016.

*Рецензент: д-р экон. наук, зав кафедрой «Экономика, менеджмент и социально-гуманитарные дисциплины»
Брянского филиала Финансового университета
при Правительстве РФ
Ожерельева Марина Викторовна*

Сведения об авторах:

Алешина Ирина Алексеевна

старший преподаватель кафедры «Экономика и менеджмент» Брянского государственного технического университета,

E-mail: aleshina_I_A@mal.ru.

Aleshina Irina Alekseevna

Senior lecturer of the Dep. "Economics and Management" Bryansk State Technical University

Герашенкова Татьяна Михайловна

д-р экон. наук, доцент Брянского государственного технического университета,

E-mail: gerash-tatyana@yandex.ru

Gerashchenkova Tatyana Mikhaelovna,

D.Sc., Assistant Prof. of Bryansk State Technical University