

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ, НА ПРИМЕРЕ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Н.В. Коваленко, канд. экон. наук, доцент

В.В. Безновская, доцент

Е.П. Суханова, магистрант

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (Россия, г. Москва)

***Аннотация.** Раскрыты методы государственного регулирования экономики РФ на примере отраслей инфраструктуры. Рассмотрены современные тенденции и перспективы развития дорожного комплекса РФ. Представлены модернизационные программы финансирования строительства и реконструкции автомобильных дорог с учетом приоритетных направлений развития регионов в рамках Транспортной стратегией РФ на период до 2030 г.*

***Ключевые слова:** транспортная стратегия, отрасли инфраструктуры, дорожный комплекс, автомобильные дороги, финансирование, регионы.*

Автомобильные дороги являются составной частью транспортной системы Российской Федерации. От уровня их развития и транспортно-эксплуатационного состояния зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, повышения конкурентоспособности продукции, улучшения качества жизни населения, комплексного развития регионов, реализации социальных задач.

Инфраструктурные отрасли экономики оказывают влияние на современную внешнеполитическую ситуацию. Вопрос создания опорной дорожной сети, отвечающей всем нормативным требованиям, постоянно обсуждается на различных уровнях управления (федеральном, региональном и муниципальном).

Наиболее полное представление о тенденциях регулирования дорожной отрасли РФ дают, на наш взгляд, следующие изменения:

- рост объемов и темпов строительства и реконструкции автомобильных дорог;
- развитие сети сельских дорог;
- развитие улично-дорожных сетей крупнейших городов РФ;
- внедрение механизмов государственно-частного партнерства, в том числе в формате концессий и долгосрочных инвестиционных соглашений [11-13].

Несмотря на наметившиеся благоприятные тенденции, существует диспропорция между уровнем автомобилизации,

спросом на автомобильные перевозки и темпами развития дорожной сети. Причины сложившейся ситуации обусловлены историческими фактами: основная сеть автодорог с твердым покрытием была сформирована к 1980 г. и по основным характеристикам (протяженность, конфигурация сети, пропускная способность) уже в то время не соответствовала потребностям. Количество автомобилей за 1990-2016 гг. возросло в 4,5 раза, тогда как сеть автомобильных дорог общего пользования возросла в 2 раза [8; 10].

Следует отметить, что существуют и другие недостатки дорожной сети РФ, которые не дают регионам полноценно развиваться и сдерживают выравнивание уровней социально-экономического развития:

- кольцевая структура дорожной сети в европейской части, что приводит к замыканию на Москву большей части грузовых перевозок страны;
- незавершенность формирования опорной сети автомобильных дорог, в частности, в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока;
- отсутствие связи населенных пунктов с магистральной транспортной сетью страны [4; 7].

Совокупность указанных проблем приводит к усиленной загруженности существующей сети автомобильных дорог, что оказывает негативное воздействие на их

техническое состояние. Ухудшение качества дорог влияет на комфорт и безопасность движения, уменьшает пропускную способность участков дорог.

На федеральном и региональных уровнях в РФ уделяется большое внимание созданию разветвленной сети автомобильных дорог. Приоритетными направлениями формирования рациональной дорожной сети на уровне регионов является решение следующих задач:

- максимальное удовлетворение внутреннего спроса, который является основным источником экономического роста;
- формирование социально-территориальной справедливости, обеспечение гарантированной транспортной доступности социальных благ для населения;
- повышение безопасности дорожного движения и транспортной системы;
- развитие транспортной инфраструктуры и увеличение регионального валового продукта [3].

Транспортная система РФ по состоянию на 2016 г. включает в себя 1,4 млн км дорог общего пользования, из которых дороги федерального значения – 51 тыс. км; дороги регионального значения – 503 тыс. км; дороги местного значения – 842 тыс. км. Не имеют твердого покрытия 29% региональных и местных дорог; не отвечают нормативным требованиям 53% и 63% федеральных и региональных дорог, соответственно. Состояние дорог муниципального значения неудовлетворительное (грунтовые дороги, неучтенные и бесхозные дороги). При этом ежегодный рост парка автомобилей составляет 6% (около 3 млн единиц), а объем вводимых автомобильных дорог составляет в среднем 2200 км в год [1].

Одной из основных задач дорожной отрасли является рациональное воспроизводство, развитие и совершенствование сетей автомобильных дорог, что требует больших инвестиций для поддержания автомобильных дорог в состоянии, соответствующем нормативно-правовой базе. Федеральный норматив на содержание и ремонт дорог четвертой категории, протяженность которых в регионах более 60%

дорожной сети, составляющий 1,3 млн руб. за один километр в год не выполняется (фактические затраты субъектов не превышают 200 тыс. руб. за километр и составляют 15% от норматива), что негативно влияет на состоянии дорог. В связи с этим основной задачей работы органов региональной власти является сохранение существующей региональной и муниципальной сети дорог.

В целях организации устойчивого финансового обеспечения дорожного хозяйства страны Федеральным законом от 06.04.2011 № 68-ФЗ в Бюджетный кодекс Российской Федерации внесены изменения и дополнения, предусматривающие создание с 1 января 2011 г. Федерального дорожного фонда, с 2012 г. – региональных дорожных фондов и с 2014 г. – муниципальных дорожных фондов.

Создание системы дорожных фондов позволило сформировать финансовую базу для решения задач перехода на финансирование ремонта и содержания автомобильных дорог федерального значения в размере 100% от утвержденных нормативов и удвоения в 2013-2022 гг. объемов строительства и реконструкции этих дорог по сравнению с предыдущим десятилетием. С созданием региональных дорожных фондов финансовые возможности субъектов РФ в отношении региональных автомобильных дорог удвоились.

Необходимые денежные средства на содержание, капитальный и текущий ремонт автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в 2016 г. по нормативу составляли 1481,3 млрд руб., а реальный объем финансирования – 194,1 млрд руб., что составляет 13,1% от потребности, в том числе по видам работ: содержание – 30,41%; текущий ремонт – 22,73%; капитальный ремонт – 2,02% [2].

Объем расходов бюджетов РФ на дорожное хозяйство (с 2012 г. – объем дорожных фондов субъектов РФ (без учета г. Москвы и г. Санкт-Петербурга), млрд руб. на 01.07.2016 г. в ценах 2016 г.) представлен на рисунке 1.

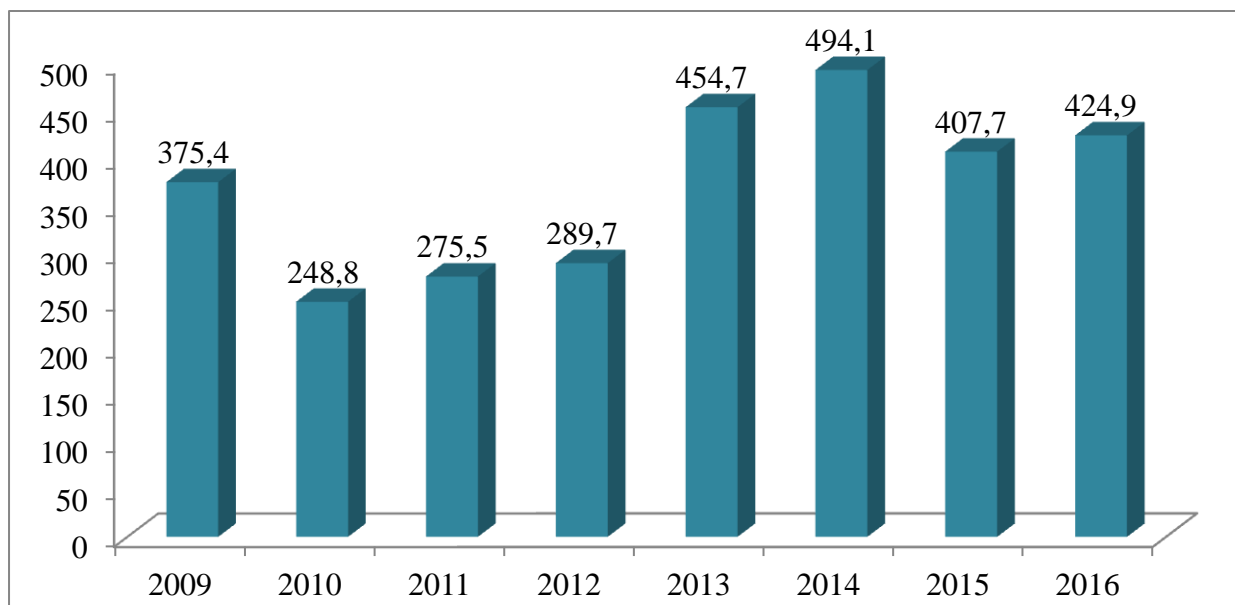


Рис. 1. Объем расходов бюджетов РФ на дорожное хозяйство

Соотношение фактической обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах в субъектах РФ в 2016 г. на содержание, текущий и капитальный ремонт автомобильных дорог ре-

гионального значения (без учета г. Москвы и г. Санкт-Петербурга), млрд руб. на 01.07.2016 г. представлен на рисунке 2.

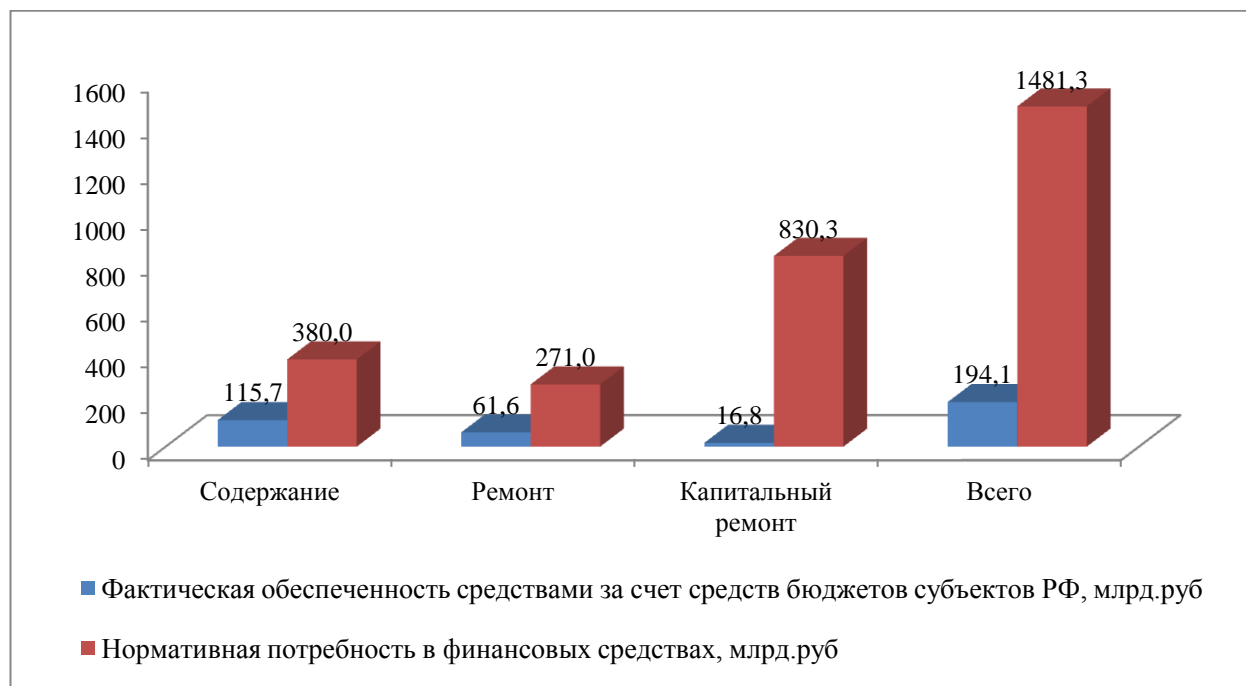


Рис. 2. Соотношение фактической обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах в субъектах РФ

Поддержание на должном уровне дорог федерального значения обязывает региональные органы власти модернизировать дороги регионального значения, потому что их неудовлетворительное состояние и худшее качество на направлениях феде-

рального значения обуславливает увеличение себестоимости перевозок для пользователей дорог до 3 раз.

Согласно Транспортной стратегии [3] основным направлением развития дорожной сети является увеличение плотности

сети автомобильных дорог общего пользования по сравнению с 2010 г.: к 2025 г. – в 1,45 раз (с 49,1 км до 71 км на 1 тыс. кв. км

территории страны), к 2030 г. более чем в 1,6 раза (до 80,1 км на 1 тыс. кв. км территории страны) (рис. 3).

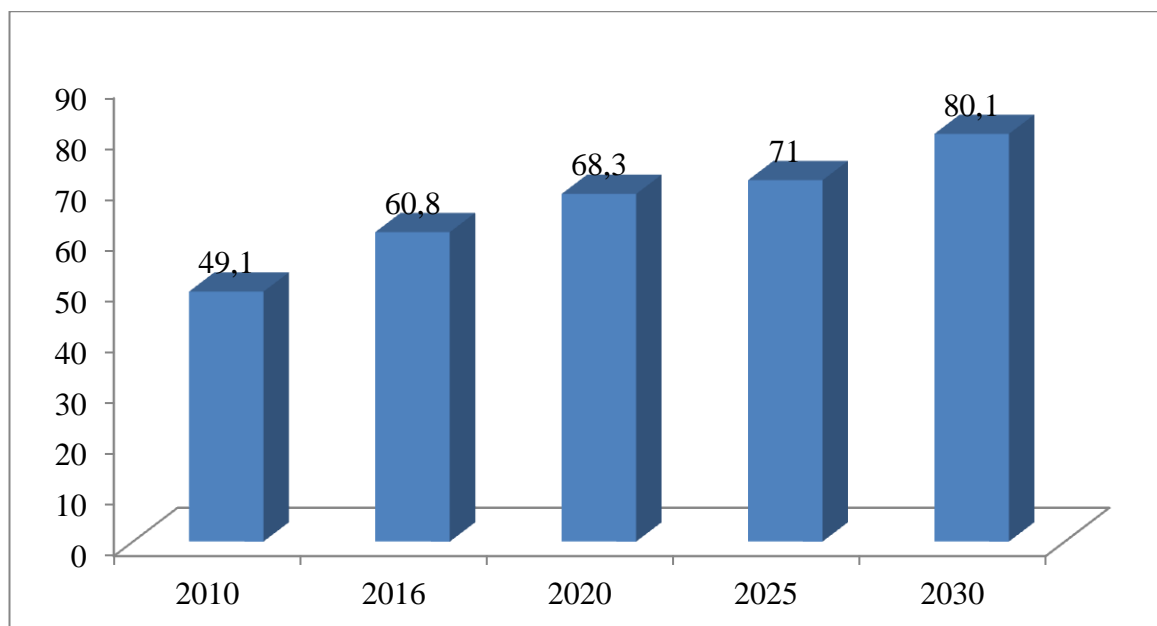


Рис. 3. Увеличение плотности сети автодорог общего пользования на период до 2030 г., км на 1000 км² территории

Залогом стабильного развития страны является формирование опорной сети автомобильных дорог, а именно развитие системы скоростных автомобильных дорог. Это позволяет увеличить пропускную способность дорог, понизить транспортные издержки, ускорить товародвижение, а также повысить комплексную безопасность. По показателю плотности скоростных автомобильных дорог РФ уступает многим развитым странам, что свидетельствует о недостаточном уровне применяемых технологий, материалов, машин и оборудования.

Несмотря на внедрение инновационных технологий, изменения нормативно-технической базы и элементных сметных норм, основным фактором развития дорожной отрасли является ее финансирование [5; 6]. Предложенное Правительством РФ увеличение ежегодных расходов на 100 млрд руб. позволит увеличить объемы ремонтов дорог, в первую очередь региональных и местных, и, по оценкам экспертов, к 2023 г. увеличить протяженность

региональных дорог вдвое, т.е. значение показателя, может достигнуть 60% от нормативного.

Подводя итоги, следует отметить, что государство нуждается в таком развитии сети автомобильных дорог, которое будет обеспечивать постоянное согласование его темпов развития с интенсивным ростом автомобилизации населения и бизнеса при повышении технического уровня опорной сети. Для этого уже созданы Федеральные дорожные фонды, контролирурующие распределение финансовых ресурсов на всех уровнях, формируется нормативно-правовая база, которая отражает реальную финансовую потребность регионов для полноценно поддержания и развития сети региональных автомобильных дорог. Созданные нововведения уже на данном этапе способствуют укреплению связей между регионами и правильному финансированию строительства и реконструкции основных направлений автомобильных дорог с учетом приоритетных направлений развития регионов.

Библиографический список

1. *Аналитический вестник* №3 «О перспективах развития сети автомобильных дорог на территории Российской Федерации», 2015. – URL: <http://www.council.gov.ru/media/files/41d53c2113ce9d34213a.pdf> (дата обращения: 16.11.2017).
2. *Кевеш, А.Л.* Транспорт и связь в России. 2016: стат. сб. / А.Л. Кевеш, М.А. Сабельникова; Росстат. – Т. 65. – М., 2016. – URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf (дата обращения: 14.11.2017).
3. *Транспортная стратегия* Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р. – URL: http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts_proekt_16102008.pdf (дата обращения: 14.11.2017).
4. *Национальное рейтинговое агентство* «Обзор рынка транспортной инфраструктуры», 2015. – URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf (дата обращения: 15.11.2017).
5. *Кирова, И.В.* Инновационное развитие и модернизация российской промышленности: проблемы и пути их решения / И.В. Кирова, Т.Л. Попова, А.Ю. Киров // *Автомобиль. Дорога. Инфраструктура.* – 2016. – №1 (7). – С. 3.
6. *Молодова, М.Д.* Инвестиционная деятельность на предприятиях транспорта / М.Д. Молодова, В.В. Безновская, В.И. Прусова // *Автомобиль. Дорога. Инфраструктура.* – 2016. – №4. – С. 12.
7. *Коваленко, Н.В.* Современные тенденции развития дорожного комплекса РФ / Н.В. Коваленко, В.В. Безновская, В.В. Мельников // *Автомобиль. Дорога. Инфраструктура.* – 2017. – №3(13). – С. 10.
8. *Коваленко, Н.В.* Современные тенденции развития транспортного комплекса РФ / Н.В. Коваленко, В.В. Безновская, А.В. Скороходова // *Международный технико-экономический журнал.* – 2017. – №6. – С. 25-31.
9. *Прокументова, В.В.* Риски выхода транспортных компаний на зарубежные рынки / В.В. Прокументова, В.В. Безновская, В.И. Прусова // *Автотранспортное предприятие.* – 2016. – №12. – С. 49-51.
10. *Прусова, В.И.* Роль транспортного комплекса в экономике РФ / В.И. Прусова, В.В. Безновская, В.В. Прокументова // *Экономика и бизнес: теория и практика.* – 2017. – Т. 1, №4. – С. 138-143.
11. *Улицкий, М.П.* Основные направления модернизации автотранспортного комплекса России / М.П. Улицкий, Е.А. Башкатова // *Вестник МАДИ.* – 2013. – № 2. – С. 37-42.
12. *Шевелкина, К.Л.* Финансирование транспортной инфраструктуры на основе Государственно-частного партнерства, 2015. URL: http://diss.fa.ru/sites/default/files/diss_files/3cef3e02c5667fcfd21c14b0d324b41f.pdf (дата обращения: 14.05.2017).
13. *Юкиш, В.Ф.* Тенденции развития транспортного комплекса России // *Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук.* – 2015. – № 12-3. – С. 183-189.

ROAD NETWORK DEVELOPMENT: A CASE STUDY OF REGIONAL GOVERNMENT REGULATION

N.V. Kovalenko, *candidate of economic sciences, associate professor*

V.V. Beznovskaya, *associate professor*

E.P. Sukhanova, *graduate student*

**Moscow automobile and road construction state technical university
(Russia, Moscow)**

***Abstract.** Disclosed methods of state regulation of economy of the Russian Federation on the example of infrastructure. Considers modern trends and prospects of development of road sector of the Russian Federation. Presents the modernization program of financing the construction and reconstruction of motor roads taking into account the priority directions of development of regions in the framework of the Transport strategy of the Russian Federation for the period till 2030.*

***Keywords:** transport strategy, industry infrastructure, road sector, road, finance, regions.*