УДК 338

Т. В. Золотухина,
Н. О. Фатахутдинова

МЕТОДЫ И ИНСТРУМЕНТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, СПОСОБСТВУЮЩИЕ УЛУЧШЕНИЮ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: *в статье раскрывается важное значение эффективного подхода к использованию дорожного фонда в целях финансового обеспечения дорожной деятельности и для улучшения целевых показателей при реализации государственных программ.*

Ключевые слова: *дорожная инфраструктура, характеристика, проблемы, пути решения, дорожный фонд, дорожная деятельность, автомобильные дороги.*

UDK 338

T. V. Zolotukhina,
N. O. Fatakhutdinova

METHODS AND TOOLS OF THE ROAD INFRASTRUCTURE MODERNIZATION CONTRIBUTING THE IMPROVEMENT OF SOCIO-ECONOMIC INDICATORS OF THE RUSSIAN FEDERATION SUBJECT

Abstract: *the article reveals the importance of an effective approach while using the road fund for the financial support of the road activities to improve targets implementing the state programs.*

Keywords: *road infrastructure, characteristics, problems, solutions, road fund, road activities, roads.*

DOI: 10.22394/1997-4469-2019-47-4-54-58

Введение

В настоящее время проблемы развития и функционирования транспортной системы имеют особое значение для развития производственного потенциала и экономики в целом. Неустойчивая социально-экономическая обстановка повлекла за собой уточнение приоритетов развития транспортной системы и задач государства в области развития транспорта, направлений и механизмов их развития. Данная обстановка требует повышения технического уровня дорожной инфраструктуры, прагматичного и объективного осмысления сложившейся ситуации, поиска наиболее эффективных мероприятий организационного, экономического и административного характера.

Транспортный комплекс оказывает существенное влияние на успешное функционирование региональной экономики, объединяет производственные предприятия в единый региональный комплекс. Устойчивое функционирование является гарантией единого экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, улучшения условий и уровня жизни населения как на уровне страны, так и отдельного региона.

В современных условиях транспортной инфраструктуры необходимо опережающее развитие по сравнению с другими отраслями экономики, адекватное общим социально-экономическим требованиям и позволяющее снять транспортные ограничения в производстве, сфере обращения и социальной сфере.

Трансформация угроз экономической безопасности на современном этапе требует создания такой системы государственно управления, которая способна гибко и скоординировано реагировать на резкие изменения микро и макроэкономической конъюнктуры. Неустойчивость развития до-

рожной деятельности является причиной снижения уровня производственной, а значит и экономической безопасности страны.

1. Принципы формирования дорожного фонда

Определение дорожной деятельности можно привести следующее: дорожная деятельность — деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог [1].

Дорожный фонд — это часть средств бюджета, которую необходимо использовать в целях финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог. Дорожные фонды России делятся на Федеральный дорожный фонд РФ и территориальные дорожные фонды, к ним же относятся дорожные фонды субъектов РФ. По некоторым оценкам, Россия занимает 111 место по качеству дорожного полотна в мире. На территории страны 28,5 тыс. км. трасс не попадают в пределы минимальных требований, по плавности дорожного покрытия, а 35,1 тыс. км не соответствуют минимальным требованиям в целом. Российская ассоциация территориальных органов управления дорогами приводит данные, что не отвечают нормативным требованиям дорожные покрытия автодорог от 50 до 80 % — 42 субъекта РФ, а за порогом нормативных требований 80 % — 18 субъектов РФ.

Дорожные фонды впервые были созданы в 90-годы XX в. в свою очередь Федеральный дорожный фонд был заменен на систему прямого бюджетного финансирования в 2001 г., вскоре были ликвидированы и региональные фонды. Одним из инициаторов той реформы было Министерство Финансов, по его мнению, средства использовались нецелевым образом. Система таких фондов и правда была непрозрачной, но фактически это был единственный способ найти финансовые ресурсы на дороги. [3]

В качестве источников пополнения дорожных фондов выделяют следующие ресурсы: налогообложение пользователей дорог, налог на покупку/продажу горючесмазочных материалов, имущественный налог (в котором в качестве имущества выступает транспортное средство, а плательщиком выступает его владелец), средства, полученные от проведения лотерей, штрафных санкций, а также налог, уплачиваемый при приобретении транспортного средства [2].

Для наглядности составлена таблица 1, показывающая объем средств федерального дорожного фонда.

Таблица 1

Объем средств федерального дорожного фонда, млрд руб.

Наименование	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г	2019 г
Итого по источникам формирования	317,4	363,9	347,2	395,2	345,0
базовый объем из общих доходов федерального бюджета 2015 года	-	254,1	254,1	254,1	286,3
Доходы от повышения акцизов на нефтепродукты	-	84,3	87,9	140,1	70,7
Дополнительные ассигнования	-	25,5	5,2	0,3	10,4

В нынешних условиях острой нехватки средств бюджета дорожного фонда для ремонта и поддержания в должном состоянии дорожного полотна, представляется нецелесообразным право регионов самостоятельно распоряжаться средствами из бюджета фонда. Зачастую это приводит к тому, что изымаемые средства идут на устранение пробелов других бюджетов. Объем бюджета фонда демонстрирует положительную динамику, однако, пропорционально увеличиваются и расходы, и на сегодняшний день дефицит бюджета дорожного фонда составляет примерно 8 млрд руб.

Как на федеральном, так и на региональном уровнях, дорожная инфраструктура имеет ряд актуальных проблем. Несоответствие темпов развития экономики и качества существующей автодорожной сети — можно отнести к наиболее важным проблемам. Потребности социально — экономического характера, в настоящее время, не могут быть удовлетворены в полном объеме из-за качества автодорожного полотна. Транзитный потенциал регионов

и федеральной сетей остается не реализованным: основные фонды характеризуются высокой степенью износа и низким коэффициентом обновления. Износ активной части основных фондов достигает 55—70 % и продолжает увеличиваться. Число дорожно-транспортных происшествий, как один из показателей демографических показателей, постоянно увеличивается, не в последнюю очередь из-за ухудшения технического состояния дорожного полотна и снижения пропускной способности.

Во многих регионах Российской Федерации, в том числе и Воронежской области, отсутствуют автомобильные дороги с твёрдым покрытием между соседними населенными пунктами, при этом передвижение осуществляется через центральные дороги, что приводит к увеличению пробега автотранспорта и перегрузке дорожного полотна. Территориальные дороги, мостовые сооружение и пр., по своим характеристикам, не могут реализовать потенциал по пропускной способности большегрузных автомобилей, вместе с этим, увеличение объема грузоперевозок при плохом качестве дорог оказывает негативное влияние на окружающую среду.

Важным следствием неудовлетворительного состояния автодорог является недостаток освоения природно-сырьевых ресурсов страны, что требует срочного вмешательства на федеральном уровне. По данным таблицы 2, можно проследить тенденцию к снижению качества автодорог, так, за рассматриваемый период удельный вес качественного дорожного покрытия снизился на 6.7 п. п. Ряд регионов, как например Северо-Кавказский Федеральный округ, демонстрирует положительную динамику и за период с 2014 по 2019 гг. удельный вес качественных автодорог в общем объеме по стране увеличился на 13.2 п. п. — это результат грамотного распределения средств внутри региона, и увеличение объемов финансирования, т. к. этот регион является дотационным.

Таблица 2

Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автодорог общего пользования, %

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Место по РФ	Изменения, %
Российская Федерация	85,2	83,5	83,4	81,6	80,6	78,5		93,3
Центральный ФО	88,5	86	85,5	83	80,5	78,6	7	90,1
Северо-Западный ФО	85,8	85,3	83,6	83,6	83,1	82,3	3	96,5
Южный ФО	80,6	82,5	82,3	81,8	81,6	80,1	1	99,5
Северо-Кавказский ФО	68,7	90,8	90,7	90,5	81	81,9	2	132,0
Приволжский ФО	91,8	87,6	86,6	81,3	80,8	79,9	6	88,1
Уральский ФО	86,8	86,3	85,7	82,4	82,3	81,9	4	95,1
Сибирский ФО	80,7	81,1	81,4	81	81,5	74,4	5	93,7
Дальневосточный ФО	65,2	62,8	66,8	69,2	69,6	70,9	8	105,7
Свердловская область	94,2	93,3	92	91,1	90	87,3	25	93,1

Указанные выше проблемы, при отсутствии должного внимания со стороны федеральных властей, сдерживают экономический рост и социальное развитие страны. При использовании необходимых методов и инструментов, в процессе модернизации дорожной инфраструктуры можно прийти к улучшению социально-экономических показателей: снизить уровень транспортных издержек на ремонт и обслуживание транспортных средств, снизить аварийность, повысить уровень доступности транспортных коммуникаций, повысить удельный вес автомобильно-дорожного комплекса в формировании ВРП.

2. Анализ состояния дорожного покрытия с учетом автомобилизации страны

Из опубликованных данных можно сделать вывод, что на сегодняшний день не отвечают требованиям состояния дорожного полотна, покрытия дорог в РФ: до 20 % — 6 субъектов РФ, от 20 % до 50 % — 17 субъектов РФ; от 50 % до 80 % — 42 субъекта РФ; не вписывается в норматив 80 % — 18 субъектов РФ (рис.).

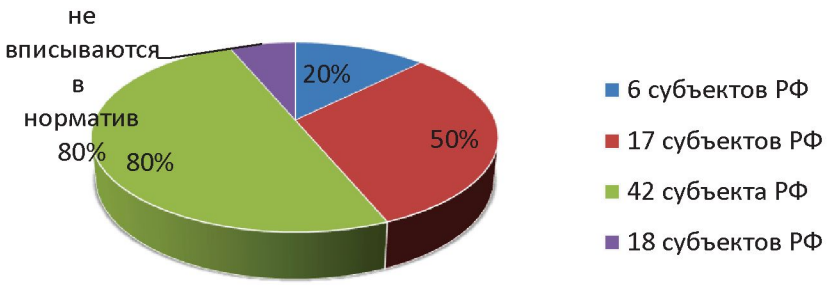


Рис. Показатели нормативного состояния дорожного покрытия

За последние годы число населенных пунктов в РФ сократилось с 200 до 148 тыс. в большей степени из-за отсутствия постоянных транспортных связей. В настоящее время около 50 тыс. сельских населенных пунктов или 1/3 от их общего количества не имеют постоянной связи по дорогам с твердым покрытием [2]. Отсутствие подъездов к сельским населенным пунктам определяет значительные затраты на перевозки по грунтовым дорогам. Эти затраты почти в 2 раза выше, чем по дорогам с твердым покрытием. Снижение развития дорожной сети в сравнении с увеличением темпов автомобилизации страны может привести к тому, что ситуация на автодорогах страны станет кризисной.

3. Риски и причины снижения экономики транспортной инфраструктуры

Последствиями такого развития событий станут: снижение конкурентоспособности российской экономики из-за роста транспортных издержек, сохранение высокого уровня энергоемкости российской экономики из-за значительного удельного расхода топлива автомобильным транспортом из-за неудовлетворительного состояния дорожной сети, сохранение низкого уровня мобильности рабочей силы и ограничений на развитие производственных связей предприятий внутри регионов, увеличение потерь времени населения, снижение уровня доступности услуг медицинской, образовательной, социальной и культурной сфер. В виду отсутствия необходимого уровня обеспечения потребностей экономики и населения страны в автомобильных перевозках, становится реальной угроза потери времени и роста затрат на их осуществление, что становится сдерживающим фактором экономического роста, приводит к уменьшению конкурентоспособности российских товаров и снижению качества жизни населения России [5].

4. Стратегия развития автомобильных дорог, повышающая социально-экономические потребности страны

Для обеспечения основных социально-экономических потребностей страны в перевозках минимальный порог по потребности в автомобильных дорогах составляет величиной 1,5—2,0 млн километров. Для обеспечения прогрессивного развития экономики, а также повышения ее конкурентоспособности стратегия развития автомобильных дорог РФ должна быть направлена на решение следующих задач:

1. Поддержка существующей автодорожной сети, при непрерывном увеличении ее транспортно-эксплуатационного состояния в результате проведения полного комплекса работ по модернизации и обслуживании дорог.

2. Развитие опорной дорожной сети, участков автомагистралей, которые входят в международные транспортные коридоры, обеспечивающих международные связи России.

3. Привлечение частных инвестиций, для строительства скоростных автодорог, для повышения качества и скорости грузоперевозок. Актуальной остается потребность в развитии сети региональных дорог (это способствует увеличению потенциала развития регионов), что позволит обеспечить связь между населенными пунктами дорожной сетью с твердым покрытием [4].

Заключение

Для решения перечисленных задач потребуется увеличить объемы финансирования строительства и реконструкции авто-

мобильных дорог с 0,6 % до 1,2—1,5 % ВВП (цифра с учетом включения в сеть дорог общего пользования муниципальных автодорог). Такая мера позволит построить и реконструировать около 400 тыс. км автомобильных дорог, а также обеспечит поддержание существующей сети дорог в работоспособном состоянии. Экономический эффект от направления потоков инвестиций в развитие сети автомобильных дорог Российской Федерации будет благоприятным: например повышение конкурентоспособности продукции предприятий за счет уменьшения издержек от транспортной составляющей в конечной цене продукции; сокращение энергоемкости ВВП России за счет снижения удельного потребления топлива на 15—20 % в виду улучшения дорожных условий и сокращения сверхнормативного пробега автомобилей; рост мобильности рабочей силы; Положительные изменения коснутся почти всех сфер экономики, а так же увеличат налоговые поступления в бюджеты.

Для снижения расходов на ремонт дорожного полотна, в первую очередь, необходимо своевременно проводить профилактический контроль состояния дорожной одежды, так как предотвратить разрушение менее затратно, чем ремонт. Также необходимо пересмотреть направленность распределения доходов, поступивших в бюджеты дорожных фондов, а именно, установить фиксированный процент, сумма которого направляется на капитальный ремонт, обслуживание и другие дорожно-эксплуатационные расходы на автомобильные дороги. Данная мера будет способствовать увеличению финансирования дорожного строительства.

ЛИТЕРАТУРА

1. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72386/ (дата обращения: 30.10.2019).

2. Российская Федерация. Правительство Российской Федерации. «Об утверждении транспортной стратегии российской федерации на период до 2030 года» : постановление Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/ (дата обращения: 01.11.2019).

3. Российская Федерация. Правительство Российской Федерации. «Об иных межбюджетных трансфертах, предоставляемых бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: постановление Правительства Российской Федерации от 21.01.2017 № 47 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_211607/ (дата обращения: 25.10.2019).

4. *Воронцова С. Д.* Приоритетные направления развития автомобильных дорог в Российской федерации [Электронный ресурс] / С. Д. Воронцова. — URL: http://cyberleninka.ru/article/n/prioritetnye-napravleniya-razvitiya-avtomobilnyh-dorog-v-rossiyskoy-federatsii (дата обращения 15.10.2019).

5. *Еремеева А. С.* Автодорожная инфраструктура как экономическая категория: понятие, содержание, инновационное развитие [Электронный ресурс] / А. С. Еремеева. — URL: http://cyberleninka.ru/article/n/avtodorozhnaya-infrastruktura-kak-ekonomicheskaya-kategoriya-ponyatie-soderzhanie-i-innovatsionnoe-razvitie (дата обращения16.10.2019).

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (Воронежский филиал)

Золотухина Т. В., кандидат педагогических наук, доцент кафедры политологии и политического управления

E-mail: tatiana-zolotukhina@yandex.ru

Тел.: 8-951-566-89-01

Фатахутдинова Н. О., магистрант

E-mail: natalia_fatakhutdinova@mail.ru

Тел.: 8-951-543-25-38