

Факторы сдерживания развития дорожного хозяйства: региональный аспект

© 2012 С.В. Григорьева

кандидат физико-математических наук

Поволжский государственный технологический университет, г. Йошкар-Ола

E-mail: nkc.yola@gmail.com

В статье раскрываются направления принятия управленческих решений в сфере дорожного хозяйства и рассматриваются факторы, сдерживающие дорожное строительство.

Ключевые слова: дорожное хозяйство, планирование, финансирование, контроль и учет, факторы сдерживания.

Экономическая эффективность дорожной деятельности оценивается в рамках роста совокупного экономического эффекта. Вложенные государственные средства в дорожное хозяйство значительно увеличивают поступления в бюджет и создают рабочие места для граждан. Улучшение состояния дорожной инфраструктуры повышает и качество жизни граждан. Сокращается время нахождения в пути при перемещении граждан автомобильным транспортом, снижаются расходы на топливо, и, что самое важное, уменьшается уровень травматизма и смертности на дорогах.

Таким образом, рассматривая важность управления дорожным хозяйством, следует отметить, что эффективное функционирование экономики региона в значительной степени зависит от наличия развитой и полноценно функционирующей сети автомобильных дорог. Уровень развития и транспортно-эксплуатационное состояние дорожного хозяйства оказывают непосредственное влияние на динамику основных экономических показателей, величину ВВП, объем бюджета, уровень занятости населения и т.д.

Однако все вышеперечисленные положительные аспекты влияния дорожного хозяйства на социально-экономическое развитие региона возможны только при наличии эффективной структуры управления дорожным хозяйством.

Рассматривая социально-экономическую сущность систем управления дорожными хозяйствами, выделим следующие стоящие перед ними задачи:

- разработка и создание оптимальных организационных структур управления дорожным хозяйством, совершенствование структурных схем управления дорожными организациями различных уровней;
- создание высококонкурентной среды на основе проведения открытых конкурсов и усиления системы контроля качества выполнения дорожных работ для улучшения транспортно-экс-

плуатационного состояния автомобильных дорог; создание системы лицензирования и сертификации; определение принципов управления платными дорогами; разработка правовых и нормативных актов, регулирующих эти вопросы; внедрение в процесс управления строительством и модернизацией дорог методологии Международной ассоциации инженеров-консультантов (FIDIC);

- совершенствование системы управления научными исследованиями и проектно-технологическими разработками с введением конкурсов на проведение исследований;
- совершенствование системы подготовки повышения квалификации руководителей, инженерных кадров и специалистов, реализующих различные аспекты научно-технического прогресса в дорожном хозяйстве.

Для решения указанных задач управление дорожным хозяйством должно осуществляться по самым различным направлениям. Наглядно представим основные аспекты принятия управленческих решений в сфере развития дорожного хозяйства, затрагивающие вопросы стратегического планирования, финансирования, организации контроля за эффективностью структуры управления и учета издержек на развитие хозяйства (рис. 1).

Научное обеспечение и подготовка квалифицированных кадров позволяют повысить эффективность управления дорожными хозяйствами, решить вопросы, связанные с научно-техническим обоснованием развития сети автомобильных дорог, обеспечить кадрами соответствующего уровня и квалификации.

Управление развитием дорожного хозяйства включает в себя решение вопросов по проектированию, строительству и эксплуатации дорог и искусственных сооружений на них, а также позволяет определить меры по обеспечению безопасности дорожного движения.

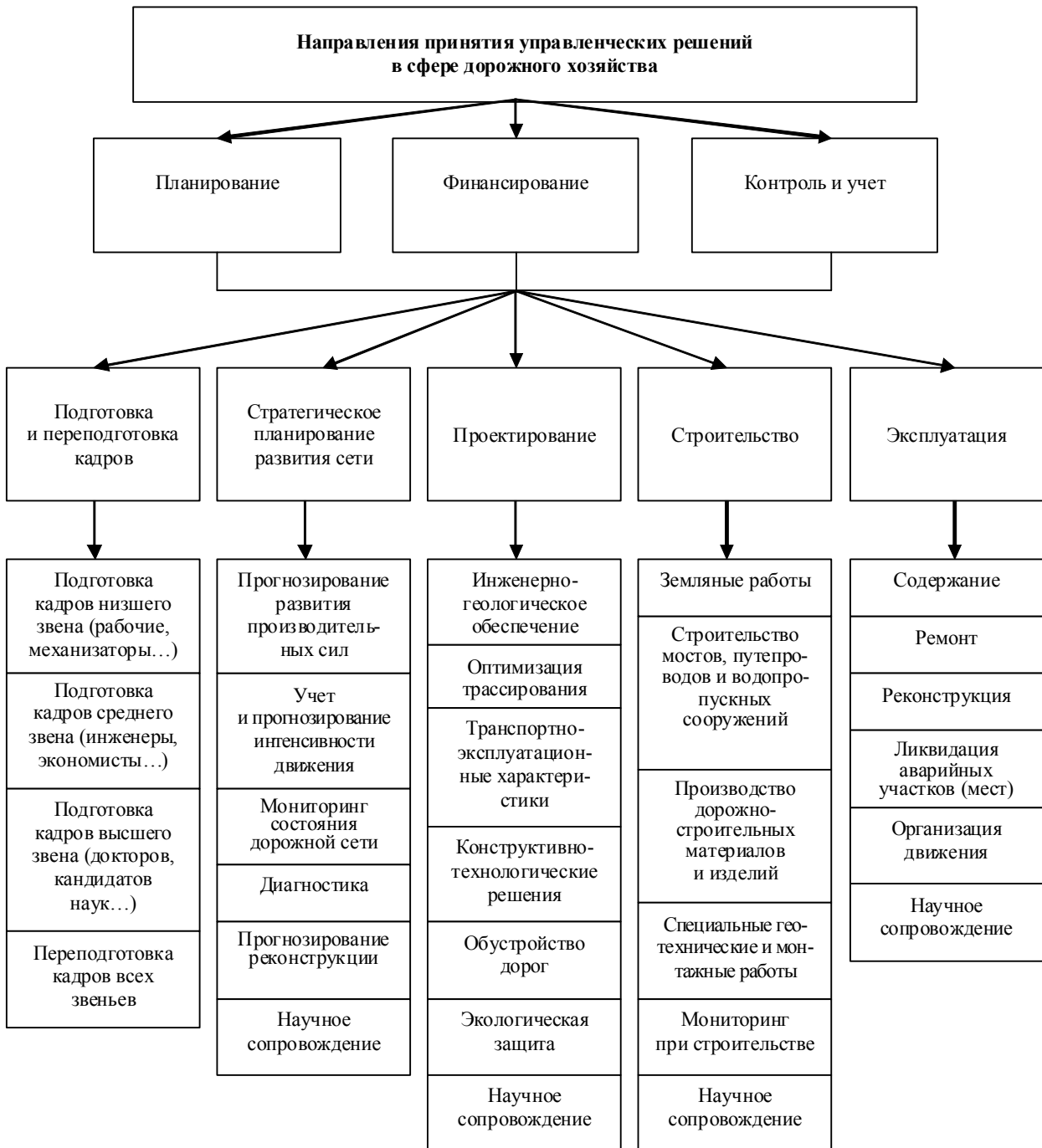
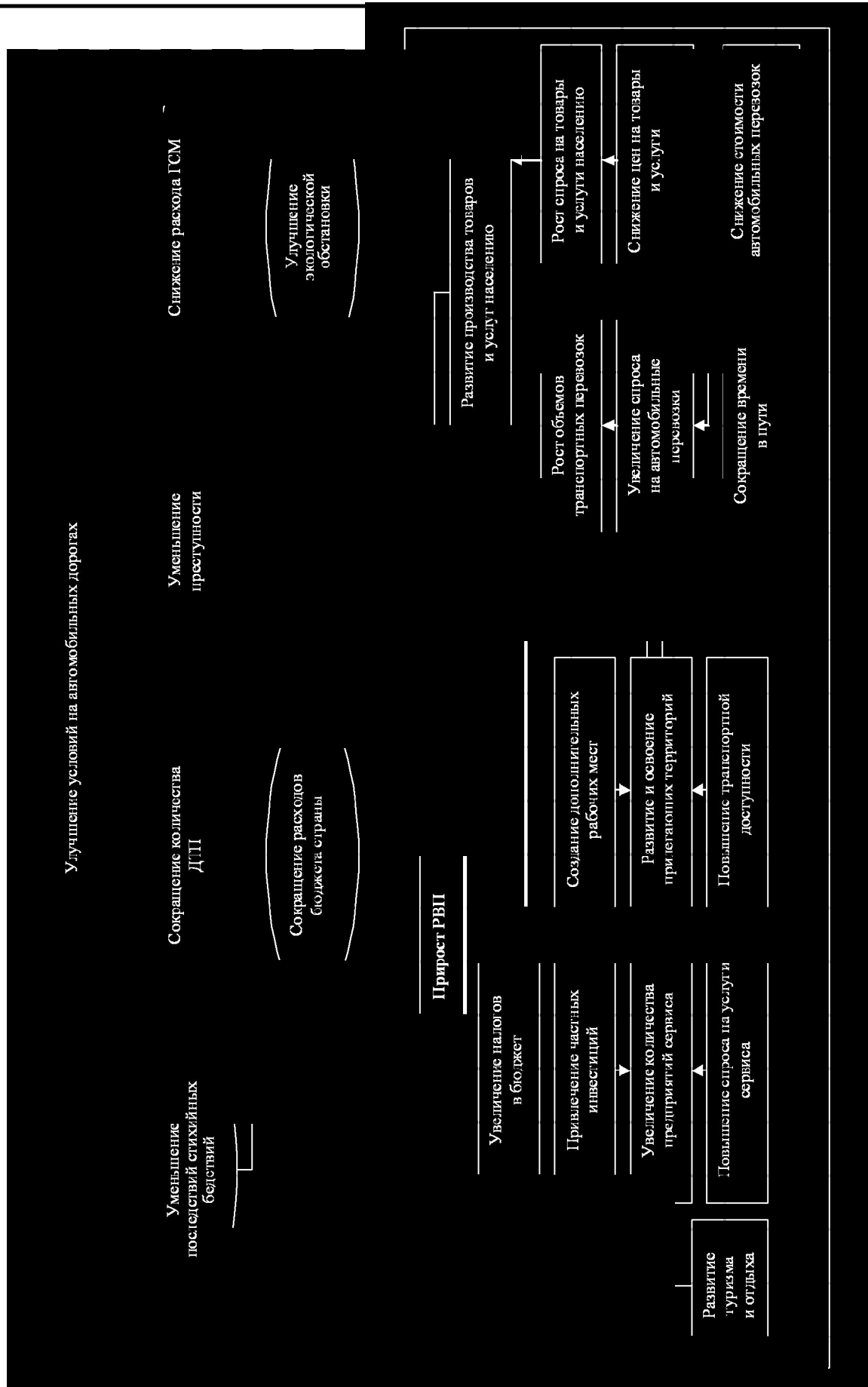


Рис. 1. Направления принятия управленческих решений в сфере дорожного хозяйства

При текущем управлении дорожным хозяйством решаются вопросы оптимизации затрат на содержание дорог. Этот процесс, осуществляемый в течение всего года (с учетом сезона), включает в себя комплекс профилактических работ по уходу за дорогой, дорожными сооружениями и полосой отвода, элементами обустройства дорог, по организации и безопасности движения, а также по устранению незначительных деформаций и повреждений конструктивных элементов дорог и дорожных сооружений, в результате ко-

торых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дороги и дорожных сооружений в соответствии с установленными требованиями.

Рациональность использования средств, предназначенных для того или иного элемента дорожного хозяйства, проявляется через внедрение прогрессивных проектных, технологических и организационных решений, обеспечивающих соответствующий технико-экономический эффект. Суммарный эффект от функционирова-



ния всех элементов дорожного хозяйства обеспечивает повышение эффективности системы в целом.

К примеру, строительство скоростных дорог оказало существенное влияние на экономику США, привело к увеличению деловой активности, росту эффективности труда и объемов инвестиций, вызвало создание новых рабочих мест. По оценке федеральных экономических комиссий США, создание скоростных магистралей привело к росту производительности труда в американской экономике на 25 %.

Для рядовых пользователей дорожной инфраструктуры не столь важно, сколько километров дорог построено, реконструировано и какова общая протяженность действующих дорог, а гораздо важнее иметь гарантию их надежности, транспортную доступность и рациональную структуру начертания сети, чтобы получить реальное снижение затрат времени на грузо- и пассажироперевозки¹.

Повышение эффективности управления дорожными хозяйствами в рыночных условиях рассматривается как инструмент улучшения качества жизни населения, а также как фактор стабилизации потребительского рынка. Развитие дорожных хозяйств регионов способно повлиять на объемы производства общественного продукта на основе развития товарооборота между регионами и снабжение населения потребительскими товарами.

Совершенствование методического и организационного обеспечения управления дорожным хозяйством в современных условиях является одним из действенных способов повышения эффективности работы хозяйства, когда при минимальных инвестициях может быть получен значительный экономический и социальный эффект. Создание динамично развивающегося, устойчиво функционирующего и сбалансированного дорожного хозяйства - необходимое условие стабилизации и подъема экономики, обеспечения целостности и обороноспособности России, а также повышения уровня жизни населения.

Воздействие улучшения дорожных условий на экономику региона показано на рис. 2, который свидетельствует, что чем меньше сдерживающих факторов, тем лучше развивается дорожное хозяйство и это соответственно влияет на социально-экономическое его развитие.

Рассматривая содержательную сущность факторов, сдерживающих развитие дорожных хозяйств, следует отметить, что эффективное функционирование экономики региона, как и страны в целом, в значительной степени зависит от

наличия развитой и полноценно функционирующей сети автомобильных дорог.

Сравнительный анализ затрат на ремонт и содержание автомобильных дорог в различных странах показал, что доля затрат, планируемых на эксплуатацию автомобильных дорог России в 2008-2009 гг., по отношению к требуемым затратам существенно ниже, чем во многих (не самых передовых) странах мира.

По экспертной оценке, из-за несоответствия технического состояния существующей сети федеральных автомобильных дорог размерам движения и осевым нагрузкам современных транспортных средств ежегодные потери только в России составляют более 14 млрд. руб.

Особенности развития экономики региона настоятельно требуют улучшения транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог общего пользования. Решение поставленной задачи усложняется тем, что этот процесс происходит в условиях резкого роста автотранспортного парка, существенного увеличения в транспортном потоке доли тяжеловесных автомобилей и ограниченного финансирования дорожного хозяйства.

Основным препятствием в развитии сферы дорожного хозяйства является отсутствие эффективной организационной структуры, обеспечивающей результативное управление и техническое обслуживание и обладающей необходимыми для этого финансовыми средствами. Это особенно важно в отношении тех участков дорожного хозяйства, за которые трудно взимать плату с пользователей, т.е. подавляющего большинства национальных, сельских и городских дорог, которые нельзя превратить в платные. Реформа системы управления этими дорогами предусматривает четкое распределение обязанностей по эксплуатации и техническому обслуживанию между соответствующими ведомствами.

Действующее законодательство, регламентирующее организацию конкурсов на размещение государственных контрактов, имеет ряд недостатков, которые приводят к искусственному ограничению конкуренции, что особенно опасно в монополизированных секторах рынка, таких как дорожное строительство. К числу таких недостатков можно отнести следующие:

- отсутствие в законодательстве четкого и исчерпывающего перечня оснований, при которых допускается отступление от конкурсного порядка государственных закупок;
- подробный перечень оснований для проведения закрытых конкурсов;
- неопределенность законодательных критериев установления победителя конкурса;

- отсутствие в законодательстве регламентации оснований признания результатов конкурса недействительными;

- отсутствие внесудебной процедуры обжалования действий государственного заказчика;

- недостаточность норм, определяющих ответственность организаторов торгов.

Другим фактором, сдерживающим развитие конкурентного рынка, является нежелание заказчиков осуществлять распределение работ и установление цены контракта на основе объективных и открытых подрядных торгов, их стремление сделать этот процесс управляемым. На практике с большой вероятностью известный заранее результат конкурса делает нецелесообразным для большого числа организаций их участие в этих конкурсах, что препятствует созданию конкуренции.

Для нормального управления необходимы, в первую очередь, своевременная диагностика и паспортизация международных автомобильных дорог и сооружений на них и на этой основе создание и использование автоматических банков данных. Результаты диагностики состояния автомобильных дорог говорят о том, что основная часть маршрутов не отвечает современным требованиям, а именно: отсутствие или малое количество транспортных развязок в разных уровнях, отсутствие разделительных и переходно-ско-

ростных полос, барьерных ограждений, недостаточная освещенность дороги, плохая дорожная разметка, недостаточное количество объектов дорожного сервиса и т.д.

Создание развитых информационных систем в целом, в том числе банков данных по диагностике и паспортизации автомобильных дорог, будет способствовать своевременному анализу и прогнозированию развития дорожного хозяйства региона.

Проведенный анализ показал, что на процесс создания эффективно работающих систем управления и нормально функционирующих дорожных хозяйств в целом влияет огромное количество сдерживающих факторов на уровне отдельных регионов. Несмотря на это, напрашивается вывод, что транспортная система (и прежде всего автомобильные дороги) должна не следовать за развитием экономики, а по возможности опережать и стимулировать ее развитие. Мировой опыт и опыт России подтверждают зависимость социально-экономического развития страны от состояния дорожного хозяйства отдельных регионов.

¹ Крицкий Е. Законопроект об автомобильных дорогах нравится не всем // Автомобильный транспорт. 1999. □ 12. С. 8.

Поступила в редакцию 05.05.2012 г.