

## **ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ИХ РЕШЕНИЯ**

**Кислякова О.А.,**

**научный руководитель канд. экон. наук Руцкий В.Н.**

***Сибирский федеральный университет***

В Красноярском крае, как и во многих других регионах России, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. На территории Красноярского края расположен один из крупнейших стратегических транспортных узлов России. Исторически развитие транспорта в крае во многом определяло уровень и динамику развития территории в целом. Географическое положение края, его огромная территория, климатические условия, характер мобильности населения, уровень развития производства, межрегиональные экономические связи, внешнеторговые отношения объективно оказали влияние на формирование транспортной сети края.

Транспортный комплекс Красноярского края играет важную системообразующую и интегрирующую роль в экономике и представлен всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, водным (речным и морским), воздушным и трубопроводным видами транспорта, осуществляющими перевозки грузов и пассажиров. Через территорию Красноярского края проходят все виды транспортных путей, связывающих азиатскую и европейскую части России, железнодорожный и воздушные транзитные коридоры между полюсами мирового экономического роста Северо-Американского континента, Западной Европы и быстро развивающихся стран Юго-Восточной Азии: международный скоростной железнодорожный коридор «Транссибирская магистраль», участок морского транспортного пути СМП; кроссполярные авиатрассы, обеспечивающие кратчайший путь из Северной Америки в Азию и страны АТР.

Безусловно, все виды транспортного сообщения важны для развития экономики Красноярского края, но более подробно следует остановиться на дорожно-строительной инфраструктуре. В отличие от железнодорожного, воздушного и речного транспорта система управления дорожно-строительной инфраструктурой является более сложной. В то время как для перевозок грузов (пассажиров) воздушным или авиационным транспортом требуется обеспечить только место отправления и прибытия, для функционирования автомобильного транспорта необходимо создавать условия на всем протяжении маршрутной сети. Автомобильный транспорт является единственным видом транспорта, позволяющим осуществлять перевозки «от склада завода до двери потребителя».

К сожалению, на сегодняшний день, транспортные коммуникации объединяют на должном уровне далеко не все районы Красноярского края. Низкий уровень обеспеченности различными видами транспортной инфраструктуры в нашем регионе, а именно автодорогами надлежащего качества, является серьезным препятствием экономическому развитию и, прежде всего, сказывается на благосостоянии населения территории Красноярского края.

Для сферы автодорожного строительства в Красноярском крае актуальны проблемы, обусловленные сложными климатическими условиями, дефицитным финансированием отрасли, неэффективной системой размещения и бюджетного финансирования государственных и муниципальных заказов на строительство автомобильных дорог, приводящей к строительству автомобильных дорог с нарушением технологии. Специфика финансирования автодорожного строительства определяется отраслевыми особенностями экономического, организационного и правового механизма дорожного хозяйства, обусловленного производственным процессом.

Также низкое качество дорог и их отсутствие в некоторых районах связано с такими общесистемными проблемами развития дорожно-строительной инфраструктуры, как непрозрачность рынка дорожного строительства (непрозрачность схем при заключении «дорожных» контрактов), кадровые и технологические проблемы дорожного строительства, конфликт интересов в сфере бюджетного финансирования дорожной инфраструктуры.

В повседневной практике о наличии проблем в отрасли и необходимости её совершенствования говорят:

- высокая аварийность и доля дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями, которые, зачастую, связаны с плохими дорожными условиями;
- низкая пропускная способность дорожной сети, неудовлетворительное состояние и утрата значения большей части ведомственных и частных дорог, проходящих по территории поселений и муниципальных районов в сельской местности;
- повышение интенсивности дорожного движения в результате ежегодного роста парка грузовых и легковых автомобилей в крае.

Все названные выше проблемы касаются, прежде всего, финансирования дорожно-строительной инфраструктуры и носят институциональный характер, поскольку требуют удовлетворения противоречивых интересов множества субъектов. Институциональное устройство и институциональные изменения в транспортном комплексе тесно связаны с транспортной политикой.

В 2009 году министр транспорта и связи А.Ф. Ядов отметил, что одна из главных проблем дорожного строительства – это недостаток финансирования. На тот момент из всей сети краевых автомобильных дорог, а это более 12 тысяч километров, по нормативу на допустимом уровне содержалось только 36 процентов от их общей протяженности (автодороги первой эксплуатационной категории). Также в связи с увеличением финансирования, которое ожидалось в 2010 году, предполагалось, что к 2011 году дороги второй и третьей эксплуатационных категорий будут содержаться на уровне 55 процентов от норматива на допустимый уровень. В настоящий момент мы видим, что это не соответствует действительности. Таким образом, проблема глубже, чем кажется. Речь идет не о недостатке финансирования, а о несовершенстве существующих механизмов финансирования.

Источниками финансирования программ дорожного строительства, реализующихся на территории Красноярского края, являются средства краевого бюджета (дорожного фонда Красноярского края) с учетом предоставления краевому бюджету субсидий из федерального бюджета. Размер бюджетных ассигнований на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения рассчитывается на основании правил расчета размера ассигнований бюджета Красноярского края, выделяющихся на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, утвержденных Постановлением Правительства Красноярского края от 15.06.2009 N 309-п.

Неэффективным можно считать существующее разделение полномочий по федеральным, краевым и муниципальным автомобильным дорогам. На территории отдельно взятого района, где имеются все эти дороги, создана ситуация: район один, а дорогами ведают три различных органа управления – федеральный, краевой и муниципальный. Зачастую, в ситуациях, касающихся ремонта, участок дороги оказывается не принадлежащим ни одному из уровней власти. Рядовому пользователю дорог безразлично, в чьей собственности находится та или иная дорога, ему важно, чтобы по ней в любое время года можно было комфортно и безопасно проехать. И все претензии по качеству дорог, независимо от их имущественной принадлежности, он адресует региональным органам власти.

Один из перспективных институциональных механизмов решения проблем – это новая долгосрочная государственная программа развития транспорта в Красноярском крае, которая бы не только определяла основные стратегические направления и целевые ориентиры развития дорожной инфраструктуры, как это было в предыдущих стратегиях, но

и обуславливала тактическую реализацию ряда конкретных мероприятий и проектов за счет заинтересованности ключевых субъектов дорожно-строительной инфраструктуры. Такая стратегия должна обеспечивать совершенствование существующих институтов её финансирования и снижение общего уровня транспортных издержек в экономике региона.

Например, требует разрешения ситуация с институтом дорожных фондов, созданным относительно недавно, но так и не давшим ощутимых результатов для развития автодорожной инфраструктуры несмотря на значительное повышение сумм денежных средств на развитие отрасли. Фактически, единственным плюсом от принятия закона о дорожном фонде является то, что выделенные средства будут зафиксированы в бюджете исключительно на развитие дорожной отрасли и не могут быть потрачены на другие цели. Однако в дальнейшем, существенной прибавки к объёмам финансирования отрасли не произойдет. Дорожные фонды должны быть реформированы, например, вместо привычной схемы финансирования, которая уже устаревает, нужно переходить на неналоговые схемы финансирования.

В целом, чтобы обеспечить конкурентоспособность транспортного сообщения и соответствие автодорожной инфраструктуры Красноярского края современному уровню развития экономики региона, необходимо вовлечь в решение дорожных проблем частный капитал, который должен быть финансово заинтересован государством в реализации соответствующих мероприятий.