

Вопрос 5. Факторы, влияющие на развитие дорожной сети сельских территорий.

Дорожная сеть является одним из основных элементов рыночной инфраструктуры, который обеспечивает развитие взаимосвязей между отдельными субъектами рыночных взаимоотношений, способствует движению товаров народного потребления и перемещению потока пассажиров. Существование высокоразвитой автомобильной сети является одним из главных условий социально-экономического развития сельских территорий.

Сельские дороги являются основой культурного и интенсивного сельского хозяйства на основе цивилизованности сельских территорий. Транспортная доступность свидетельствует от освоенности территорий¹.

На развитие дорожной сети влияет ряд факторов: объективные и субъективные, а также активные и пассивные.

К объективным факторам можно отнести социально-экономические параметры развития сельского хозяйства, размещение основных производственных сил, географическое положение и трудовой потенциал того или иного сельскохозяйственного предприятия. К объективным факторам можно отнести и законодательные акты, соглашения об экономическом сотрудничестве, постановления областного правительства о развитии дорожно-транспортной системы.

К субъективному фактору следует, прежде всего, отнести «человеческий фактор» и решения, принимаемые руководящими лицами по проблемам развития и формирования дорожной сети, в том числе и в сельской местности.

Классификация факторов, отрицательно влияющих на развитие дорожной сети сельской местности²

Группы факторов	Факторы
Активные факторы	- высокие затраты на строительство и ремонт существующей дорожной сети - ограниченность и неэффективность использования ресурсов - отсутствие рыночных цен на дороги - рост цен на материалы и горючее для дорожных машин - низкий уровень финансирования дорожной отрасли - низкий уровень инвестиций в дорожное хозяйство
Пассивные факторы	- природные условия - сезонность работ в строительстве дорог и формировании дорожной сети - свободный, недискриминационный доступ к дорожным сетям - неисполнение контрактов в строительстве дорог - отсутствие стимулов и возможностей вложения денежных средств в развитие производственных мощностей и новых технологий

Активные факторы.

Высокие затраты на строительство и ремонт существующей дорожной сети. Товары и услуги, для производства и транспортировки которых используются инфраструктурные (дорожные) объекты, обмениваются на конкурентном рынке. Эти

¹ См.: Старкова О.Я. Государственная поддержка строительства сельских дорог. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvennaya-podderzhka-stroitelstva-selskih-dorog> (дата обращения: 29.11.2021).

² См.: Бобышев Е.Н., Шамин А.Е. Факторы, влияющие на развитие дорожной сети в сельских территориях. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/factory-vliyayushchie-na-razvitie-dorozhnoy-seti-v-selskih-territoriyah> (дата обращения: 29.11.2021).

объекты обеспечивают его стабильное функционирование. Независимо от динамики тарифов на услуги инфраструктуры единая сеть инфраструктурных объектов со временем потребует существенных государственных дотаций для ее развития и поддержания. Поскольку же тарифы на услуги инфраструктуры (там, где услуги платные) регулируются посредством политического процесса, через некоторое время они перестают компенсировать капитальные и текущие затраты: из соображений социальной справедливости, «стимулирования роста» и т.п. тарифы поддерживаются на низком уровне. А количество дорог в любой момент времени ограничено по сравнению с потребностью, а их производство требует затрат. Из этого вытекает следующий фактор.

Ограниченность и неэффективность использования ресурсов. В отношении дорог, как любого экономического блага, возникает проблема: сколько общественных ресурсов, тоже ограниченных, должно быть направлено на производство блага? Никакого другого инструмента для решения этой проблемы, кроме системы рыночных цен, человечество не придумало. Принимая решение о начале производственной программы, производитель сравнивает ожидаемые цены на свою продукцию (готовность потребителей ее оплачивать) с ценами факторов производства. Если разница отрицательна - значит, производственные ресурсы надо направить на другие цели, если же положительна - значит, производство целесообразно. Естественно, рыночные цены могут существовать только тогда, когда есть право частной собственности на производственные ресурсы и на продукцию.

Проблема с дорогами состоит в том, что на них и на их услуги *нет рыночных цен*. Дороги рассматриваются как общедоступное благо, которым все имеют право пользоваться, но за которое никто не должен платить. Естественно, бремя содержания этих объектов ложится на номинального собственника - государство. В то же время ни один собственник, включая государство, фактически не имеет права получать доходы от предоставления дорожных услуг. Даже номинально «частные» дороги фактически являются благами общего пользования (обязательствами, а не активами для собственника).

Рост цен на материалы и горючее для дорожных машин также является активным фактором, который влияет на развитие транспортно-дорожных сетей.

Низкий уровень финансирования дорожной отрасли является основным фактором, который отрицательно влияет на развитие дорожного хозяйства как в городской, так и в сельской местности. Механизм финансирования должен обеспечивать создание устойчивых, долгосрочных источников финансирования дорожной отрасли исходя из принципа «пользователь платит». Реализация этого принципа предусматривается посредством сбора налогов на автотранспорт и нефтепродукты, которые являются, по сути, формой платы за пользование автомобильными дорогами. Установление номенклатуры и ставок дорожных налогов должно рассматриваться как процедура рыночного ценообразования на услуги автомобильных дорог, обеспечивающего обоснованное распределение бремени расходов на дорожное хозяйство и достижение динамического равновесия между спросом на пользование автодорогами и предложением услуг, ограниченным протяженностью и пропускной способностью автодорожной сети.

Затраты на содержание, развитие и управление дорожной сетью должны покрываться через налоги, а также неналоговые поступления от эксплуатации платных дорог и имущества автомобильных дорог. Для аккумуляции средств финансирования автомобильных дорог необходимо создать систему целевых источников в виде внебюджетных или бюджетных фондов.

Низкий уровень финансирования напрямую связан с *низким уровнем инвестиций в дорожное хозяйство*. Большая часть проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог имеет инвестиционный цикл 3-5 и более лет. Годишный бюджетный цикл не позволяет гарантировать финансирование при заключении государственных

контрактов на весь период реализации крупных проектов, вызывая необходимость ежегодного заключения дополнительных соглашений с подрядчиками, сдвига сроков завершения работ, что, в свою очередь, приводит к увеличению стоимости строительных работ.

Возможными источниками финансирования могут являться денежные средства дорожных фондов: федерального уровня или же местного. К числу инвесторов дорожного строительства также могут быть отнесены и сельскохозяйственные организации, которые так или иначе связаны и полностью зависят от дорожно-транспортной системы. Инвесторами могут быть и частные отечественные инвесторы, иностранные инвесторы, соседние регионы, долгосрочные кредиты банков и фирм.

Привлечение отечественных и иностранных инвестиций может осуществляться по средствам концессионного договора. Суть концессии заключается в том, что строительство дорожной сети будет вестись в кредит, который возвратится участникам финансирования за счет сборов с пользователей дорог.

Пассивные факторы.

Природные условия. К ним относят рельеф местности, почвенно-грунтовые, гидрогеологические и климатические условия. По рельефу местности, который разделяют на равнинный, холмистый, горный и высокогорный, определяют преобладающий тип земляного полотна дороги, а также вид водоотводных устройств. Почвенно-грунтовые условия различают в зависимости от характера наслоения грунтовой толщи, вида и свойств грунтов. Гидрогеологические условия влияют на выбор отметок земляного полотна по отношению к уровню грунтовых вод. Природные факторы непрерывно воздействуют на все дорожные сооружения. Вода издавна считается злейшим врагом дорог. Дожди, ливни, потоки воды от таяния снега размывают откосы, канавы, подмывают сооружения, нарушают их работу и преждевременно разрушают.

Сезонность работ в строительстве дорог негативно влияет на развитие дорожной сети. В зимний период затруднен ремонт и строительство дорог. Весной же наблюдается разрушение полотна, главной причиной которого являются воды от таяния снега, а также реагенты. Все работы по обустройству и строительству в основном ведутся в летний период.

Свободный, недискриминационный доступ к дорожным сетям. Это дает представление об инфраструктурных объектах как о «благах общего пользования». Однако экономическая теория и практика хозяйствования показывают, что пользователи таких благ заинтересованы не во вложении капитала в их поддержание и расширение, а в максимизации своих выгод от их использования, пусть даже за счет сверхэксплуатации. При этом задачи содержания и развития сетевых объектов возлагаются на собственника, т.е. государство.

Неисполнение контрактов в строительстве дорог ухудшает финансовую устойчивость и возможность развития подрядных организаций, сдерживает привлечение частных инвестиций в дорожное строительство.

Предприятия не имеют стимулов и возможностей инвестировать в развитие производственных мощностей и внедрение новых технологий, рассчитанных на долгосрочную перспективу.

Расчеты показали, что переход к комплексным долгосрочным контрактам в дорожной отрасли позволит снизить затраты на содержание и развитие сети автомобильных дорог общего пользования за 20-летний период в 2-3 раза по сравнению с существующей системой закупок как за счет снижения опережающего роста уровня цен на строительные материалы и дорожные работы, так и за счет формирования долгосрочных стабильных отношений на рынке дорожных работ, позволяющих обеспечить развитие подрядных организаций и повысить их заинтересованность в снижении накладных расходов, повышении производительности труда и качестве дорожных работ.