

РАЗРАБОТКА НОВЫХ ПОДХОДОВ К УПРАВЛЕНИЮ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКОЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Д.Н. Рыжков,
магистрант Владимирского филиала РАНХиГС

В статье определена цель деятельности всех организаций дорожного хозяйства Владимирской области и сформулированы стратегические задачи по её достижению. Автором разработаны четыре направления реализации инновационной политики в сфере инвестирования дорожной отрасли региона.

Ключевые слова: сфера дорожного хозяйства, инвестиционная деятельность, оптимизация политики.

Abstract: in article a definite purpose of activity of all organizations of road economy of the Vladimir region strategic tasks of its achievement are also formulated. The author developed four directions of realization of innovative policy in the sphere of investment of road branch of the region.

Keywords: sphere of road economy, investment activity, optimization of policy.

Деятельность всех организаций дорожного хозяйства Владимирской области должна быть нацелена на формирование дорожной сети, удовлетворяющей потребностям населения, государства и бизнеса в передвижениях по автомобильным дорогам общего пользования с минимальными затратами времени при обеспечении комфортности, надежности и безопасности перевозок.

Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих стратегических задач:

- создание системы планирования, ориентированной на достижение целевых показателей транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог, результативности деятельности госучреждений, осуществляющих оперативное управление автомобильными дорогами;

- совершенствование структуры управления дорожным хозяйством, оптимизация состава органов управления дорожным хозяйством, повышение их ответственности за результаты, реформирование кадровой политики;

- совершенствование управленческих технологий;

- формирование системы финансирования дорожного хозяйства на основе программно-целевого подхода, повышение эффективности использования бюджетных средств;

- повышение эффективности использования государственного имущества;

- совершенствование системы мониторинга транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог, внедрение системы контроля достигаемых результатов и мониторинга оценки эффективности управленческих решений.

Для решения каждой из перечисленных задач реформирования дорожной

отрасли потребуется реализация комплекса мероприятий, согласованных по срокам, исполнителям и ресурсам. Перечисленные мероприятия направлены на создание нормативной правовой базы, реформирование управления отраслью, повышение эффективности экономических и административных мер регулирования развития дорожного хозяйства, научно-техническое и информационное обеспечение принятия управленческих решений.

В сложившейся ситуации дефицита бюджетных средств на реализацию мероприятий, влияющих на развитие экономики Владимирской области, автором разработаны 4 направления реализации инновационной политики в сфере инвестирования дорожной отрасли региона.

1. Снижение себестоимости строительства автомобильных дорог существующими классическими методами.

Это предусматривает создание на время строительства корпорации (фонда) для выполнения всех стадий работ объекта от разработки проектной документации до сдачи в эксплуатацию с целью снижения себестоимости работ и повышения уровня износостойкости автомобильной дороги.

Добиться этого возможно следующими методами:

- использование передвижных заводов по производству асфальтобетона. За счет минимизации транспортных расходов стоимость данных строительных материалов снижается приблизительно на 30%, а материал не теряет своих технологических свойств;

- снижение стоимости стройматериалов путем передачи карьерного месторождения в ведение корпорации на время строительства объекта.

Так можно снизить стоимость песка (себестоимость $1 \text{ м}^3 = 50 \text{ руб.}$, рыночная - 300 рублей) в 3 раза;

- освобождение на время строительства от всех налогов, кроме НДС (налог на землю, налог на имущество, на прибыль, транспортный налог).

Все сметные налоги составляют порядка 33% от общей стоимости объекта. Если применить данный аспект, общая стоимость объекта снижается на 13%;

- исключить из сметы заработную плату сотрудников.

Средства для оплаты труда кредитуются с дальнейшей компенсацией после ввода автодороги и прилегающих к ней объектов инфраструктуры в эксплуатацию - минус 5-10% стоимости объекта;

- возможность приобретения спецтехники в кредитных, лизинговых структурах под залог объектов транспортной инфраструктуры (например, АЗС), либо под акции.

Наличие новой, качественной и быстрой действующей техники - необходимое условие хорошего качества и быстрых темпов строительства (3-5%).

В целом такая схема дает возможность снижения стоимости объектов строительства новых автомобильных дорог на 40-50%.

2. Применение альтернативных транспортных схем для решения накопившихся социально-экономических проблем, в том числе снижение требуемой суммы ежегодных затрат на содержание и ремонтные работы автомобильных дорог:

Северный обход г. Владимира

Во-первых, предположительная протяженность данной альтернативной дороги составляет 19 км, что сокращает маршрут в 3 раза.

Во-вторых, туристический поток в данном направлении составляет около 2 млн. человек в год.

В-третьих, транзитный транспорт порядка 10-15 тыс. АМС в год, а это при условии платного проезда 200-250 млрд. руб. в год.

Обход г. Александрова

В настоящее время необходимо обеспечивать содержание автомобильных дорог Александрова и Струнино, т.к. весь транзитный транспорт не имеет другой возможности, как следовать через центральные улицы данных городов, что требует постоянных ремонтных работ. В перспективном развитии соединение с М8 и далее – в направлении г. Ярославль.

3. Выдерживание пропорции от общего объема финансирования отрасли:

- 10% - строительство новых объектов;
- 10% - ремонтные работы;
- 10% - работы по капитальному ремонту автомобильных дорог;
- 10% - на мосты;
- 60% - работы в рамках содержания автомобильных дорог.

Только при условии выдерживания данной пропорции может идти речь о сохранности и развитии автомобильных дорог.

Практический опыт показывает, что наибольший эффект от применения прогрессивных технологий достигается, если этот процесс распространяется на все стадии жизненного цикла автомобильной дороги – от ее проектирования до строительства и последующей эксплуатации.

4. Применение новых инновационных технологий при производстве работ в дорожном хозяйстве в соответствии с новыми требованиями эксплуатации дорожного полотна.

Инновационный процесс в дорожном хозяйстве представляет собой воплощение новшеств, как правило, результатов НИОКР, в научной, нормативно-технической продукции и запатентованных объектах промышленной собственности – нематериальных активах. При этом создается принципиально новое качество более технологичной продукции и

формируются нормативно-технические требования к ее составу, которые используются впоследствии в инженерных дорожных проектах.

Эффективная организация производства в дорожном хозяйстве базируется на непрерывном инновационном процессе, осуществляемом в соответствии с тенденциями и динамикой научно-технического прогресса. При рассмотрении этапов технологических инноваций можно выделить фазы зарождения и материализации нового технического решения, кульминации (активного производственного использования), неизбежного прекращения жизненного цикла в результате освоения инновации или вытеснения более эффективной.

Инновационная модель в дорожно-строительном производстве предполагает использование в проектах только современной высокопроизводительной техники, более качественных технологий и материалов, применение которых соответствует уровню транспортных нагрузок на дорожную одежду и обеспечивает наибольшую долговечность автодорог (межремонтный срок технической эксплуатации) в рамках выделяемых на строительство и ремонт финансовых ресурсов. Оценка эффективности технических решений по приведенным затратам становится решающим фактором повышения эффективности дорожно-строительного комплекса в инновационной модели развития дорожного хозяйства.

Первоначально ожидаемая эффективность нового технического решения может прогнозироваться по коэффициентам продления межремонтного срока эксплуатации дорожной одежды.

В дорожном хозяйстве за последние 10 лет накоплен большой опыт внедрения новых дорожно-строительных технологий и материалов, позволяющий выделить на сегодняшний момент наиболее эффективные, апробированные в до-

рожных условиях и имеющие разработанную нормативную базу. Специалисты рекомендуют к широкому использованию новые материалы и технологии, такие как:

- устройство самоомоноличиваемых оснований дорожных одежд из металлургических шлаков предприятий черной металлургии (НТМК, СМЗ, НСММЗ);

- применение улучшенных (более качественных и долговечных) асфальтобетонов по типу ЩМА (со стабилизирующими добавками "Виатоп-66" и "Хризотоп") на основе кубовидного щебня, имеющих значительное преимущество по сравнению с типовыми марками асфальтобетона по устойчивости к сдвигу (предотвращение колейности), макрошероховатости (высокий коэффициент сцепления, не нужно дополнительной поверхностной обработки) и долговечности (срок службы дорожного покрытия продлевается в 2 раза);

- для повышения надежности и долговечности дорожных конструкций активно начали применяться геосинтетические материалы: нетканые синтетические материалы для укрепления земляного полотна; геосетки для армирования асфальтобетона;

- дорожные сетки ССНП 50/50-25 и 100/100-25 ХАЙВЭЙ используются на автодорогах федерального и территориального значения; объемные георешетки (геоматы) для укрепления откосов насыпи (выемки) и конусов путепроводов;

- современные технологии шероховатой поверхностной обработки (ШПО) с синхронным распределением вяжущего и щебня "Чип-Сил", технологии устройства слоев износа из литой эмульсионно-минеральной смеси "ЭМУЛЬДОР". Для этих технологий разработаны специальные катионные битумные и битумно-полимерные эмульсии. Подобные технологии продлевают срок службы покрытий автодорог в 1,5-1,7 раза и эффективны по

производительности и качеству отремонтированного дорожного покрытия;

- технология холодной регенерации с использованием ресайклера RACO-550 (ФГУП "Свердловскавтодор") и стабилизирующих добавок битумной эмульсии в регенерируемую смесь (асфальтогранулят). Технология является одной из наиболее прогрессивных для капитального ремонта автодорог с асфальтобетонным типом покрытия, отличается высоким показателем ресурсосбережения и энергоэффективностью. Обновляет полностью дорожную одежду, исключая повторное появление трещин, отраженных от старого дорожного покрытия;

- покрытие из полимерасфальтобетона;

- новая техника в дорожном строительстве, при ремонте и содержании автодорог.

Внедрение новых технологий требует поднятия качества дорожных работ и организации производства современных дорожно-строительных материалов для их осуществления – кубовидных щебней, активированного минерального порошка и катионных битумных эмульсий.

Использование новой техники, технологий и материалов должно инициативно осуществляться в подрядных дорожно-строительных организациях.

Общая схема организации инновационной деятельности в дорожном хозяйстве должна учитывать испытания инновационной продукции в производственных условиях (выпуск опытных партий, строительство опытных участков), разработку НТД и сертификацию качества инновационной продукции. Такой подход к организации инновационного процесса в дорожном хозяйстве получает поддержку проектных и дорожно-строительных организаций.

Таким образом, автором разработаны 4 направления реализации инновационной политики в сфере дорожной отрасли региона:

- 1) снижение себестоимости строительства автомобильных дорог существующими классическими методами;
- 2) применение альтернативных транспортных схем для решения накопившихся социально-экономических проблем;
- 3) выдерживание пропорции от общего объема финансирования отрасли;
- 4) применение новых инновационных технологий при производстве работ в

дорожном хозяйстве в соответствии с новыми требованиями эксплуатации дорожного полотна.

Автором выделены на сегодняшний день наиболее эффективные, апробированные в дорожных условиях новые материалы и технологии, имеющие разработанную под них нормативную базу.

Литература

1. Указ Губернатора Владимирской области от 02.06.2009 № 10 (ред. от 18.06.2012) "Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Владимирской области до 2027 года и Среднесрочного плана развития Владимирской области на 2009 - 2012 годы".
2. Постановление Губернатора Владимирской области от 28.12.2010 № 1374 "Об основных направлениях развития сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Владимирской области на период 2010-2015 гг.".
3. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р "О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года".
4. Постановление Губернатора Владимирской области от 11.11.2002 № 565 (ред. от 27.06.2005) "Об утверждении "Основных направлений развития сети автомобильных дорог общего пользования Владимирской области на период 2002 - 2010 гг.".
5. Постановление Губернатора Владимирской области от 09.12.2011 № 1390 "Об утверждении порядка использования бюджетных ассигнований дорожного фонда Владимирской области".
6. Постановление Губернатора Владимирской области от 16.01.2012 № 22 "О внесении изменений в постановление Губернатора области от 28.12.2010 № 1374 "Об основных направлениях развития сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Владимирской области на период 2010 - 2015 гг.".
7. Постановление Губернатора Владимирской области от 14.12.2009 № 1060 (ред. от 17.05.2012) "О долгосрочной целевой программе "Дорожное хозяйство Владимирской области на 2009-2015 гг.".
8. Постановление Губернатора Владимирской области от 24.09.2012 № 1062 "О внесении изменений в постановление Губернатора области от 05.03.2012 № 212 "О перечне объектов по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования Владимирской области на 2012 год".
9. Постановление Губернатора Владимирской области от 04.04.2012 № 315 "Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Владимирской области" (в ред. постановления Губернатора Владимирской области от 29.11.2012 № 1340).