

Зеленукина Наталья Михайловна

студентка

ФГАОУ ВО «Самарский государственный экономический университет»

г. Самара, Самарская область

ПРОЕКТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНЕАГЛОМЕРАЦИОННОЙ ТЕРРИТОРИИ В ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ РЕГИОНА

Аннотация: автором предложено применение инструментов проектного управления в целях совершенствования пространственного развития внеагломерационных территорий Самарской области. Кратко представлены результаты разработки и оценки эффективности мероприятий: 1) по созданию муниципальных дорожных фондов сельских поселений, нуждающихся в строительстве/реконструкции сельских дорог; 2) по организации софинансирования строительства новых дорог межмуниципального значения для обеспечения быстрой коммуникации с городами и районами в составе Самарско-Тольяттинской агломерации. Для оптимизации управленческих процессов в рамках предложенных мероприятий использованы модели «Как есть» / «AS-IS» и «Как должно быть» / «TO-BE».

Ключевые слова: пространственное развитие, внеагломерационная территория, транспортная инфраструктура, проектное управление, муниципальный дорожный фонд.

Важнейшей характеристикой экономического пространства региона является его связанность. В этой связи анализ показателей транспортной инфраструктуры территории является необходимым элементом комплексной методики исследования пространства [5, с. 26], которая была реализована на примере агломерационной и внеагломерационной территорий Самарской области.

Важнейшим результатом применения методики стал вывод о сохраняющемся до настоящего времени существенном разрыве по показателю протяженность дорог на 1 кв км территории в среднем по Самарско-Тольяттинской

агломерации (СТА) и по муниципальным образованиям внеагломерационной территории региона [8]. В 2015 году на 1 км² агломерационной территории приходилось 1,73 км дорог, в то время как на внеагломерационное пространство – 0,62 км (разрыв в 2,8 раза); в 2023 году разрыв снизился до 2,1 раза.

Всецело разделяя рекомендации Е.Б. Дворядкиной и Е.А. Белоусовой относительно возможностей повышения связанности муниципальных районов [3, с. 43], обратимся к инструментам проектного управления, позволяющим, в том числе, повысить гибкость и скорость осуществления проектов.

В 2023 году в Самарской области на этапе реализации находятся два основных проекта ГЧП в сфере развития транспортной инфраструктуры [1]:

1) Концессионное соглашение от 16.10.2019 о создании и эксплуатации автомобильной дороги «Строительство обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу в составе международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай»;

2) Концессионное соглашение от 01.10.2019 о создании (строительстве) и эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта для обеспечения деятельности особой экономической зоны промышленно-производственного типа «Тольятти».

Несмотря на значимость указанных проектов, следует отметить, что основной акцент делается на развитие Самарско-Тольяттинской агломерации в сотрудничестве с соседними регионами (внешняя региональная политика), при этом недостаточно внимания уделяется развитию периферийных территорий региона.

На территории Самарской области также реализуется федеральный проект «Региональная и местная дорожная сеть» в рамках Национального проекта «Безопасные качественные дороги» [4]. Регион получает существенную финансовую помощь, что позволяет выполнить все установленные проектом показатели по обновлению и модернизации дорожного покрытия и, соответственно, привести автодороги к состоянию, соответствующему необходимым нормам и требованиям. К ноябрю 2023 года доля дорожной сети городской агломерации,

находящаяся в нормативном состоянии составила 84,75%, что уже превысило показатель, запланированный на конец года (81,03%). Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, составила 50,25% при запланированной доле 46,5%. Однако, приоритетам строительства и реконструкции, как правило, отвечают дороги на интенсивно используемых дорожных путях с высокой проходимостью транспорта.

Указанные проблемные вопросы могут привести к «консервации» неравенства в экономическом развитии муниципальных образований и ограничению возможностей устойчивого развития всей территории области, включая территории сельских районов, которые не входят в состав Самарско-Тольяттинской агломерации.

В этой связи предлагается применение инструментов проектного подхода в целях совершенствования пространственного развития внеагломерационных территорий Самарской области. Для этого были разработаны и экономически обоснованы два мероприятия.

Мероприятие 1. Создание муниципальных дорожных фондов сельских поселений, нуждающихся в строительстве/реконструкции сельских дорог.

Согласно ст. 179.4 Бюджетного кодекса РФ решение о создании фонда и объеме выделенных средств принимает представительный орган муниципального образования [2]. Сельские поселения также могут создавать свои дорожные фонды. Источниками формирования муниципальных дорожных фондов на территории сельских поселений являются доходы, которые поступают в местные бюджеты от различных налогов и сборов. Данные источники финансируют обслуживание и развитие дорожной инфраструктуры на уровне сельских муниципальных образований. Объем бюджетных ассигнований утверждается решением о бюджете сельского поселения и включает прогнозируемую сумму доходов, подлежащую зачислению в бюджет сельского поселения. Бюджетный кодекс РФ также предусматривает возможность добровольных отчислений граждан в целях ускорения реализации проектов по строительству или реконструкции сельских

дорог. Финансирование расходов дорожного фонда в рамках сельского поселения осуществляется в строгом соответствии с утвержденным местным бюджетом. Ключевым аспектом данного процесса является составление отчета об исполнении дорожного фонда, который включается в общий отчет о местном бюджете, что позволяет осуществлять контроль за расходованием средств согласно бюджетному законодательству.

Ход осуществления предложенного мероприятия рекомендуется выполнять согласно предложенной схеме из шести этапов (таблица 1).

Таблица 1

Этапы создания муниципального дорожного фонда в сельских поселениях
в целях развития транспортной инфраструктуры
внеагломерационных территорий

№ n/n	Этапы	Последовательность действий в рамках этапа
1	Провести информационную кампанию	Разработать информационные материалы, поясняющие цели и задачи муниципального дорожного фонда, а также возможность добровольных отчислений граждан
		Организовать встречи с жителями сельского поселения для представления информации о фонде и объяснения преимуществ добровольных отчислений
2	Проанализировать области потенциального участия граждан	Идентифицировать проекты по строительству или реконструкции сельских дорог, на которые граждане могут совершать добровольные отчисления
		Оценить уровень заинтересованности местного населения в участии в финансировании этих проектов
3	Разработать механизмы сбора добровольных отчислений	Создать специальные банковские счета или иные механизмы для приема добровольных пожертвований от граждан в пользу муниципального дорожного фонда
		Согласовать с соответствующими органами власти и банками процедуры приема и учета таких добровольных отчислений
4	Установление механизма отслеживания и контроля	Разработка системы отслеживания и учета добровольных отчислений, включая прозрачные отчеты о расходовании средств из муниципального дорожного фонда
		Определение ответственных лиц и органов за мониторинг сбора и использования средств
5	Обратная связь и участие граждан	Проведение регулярных встреч и обратной связи с жителями по поводу использования средств и прогресса реализации проектов, финансируемых за счет добровольных отчислений
		Разработка механизмов для участия граждан в принятии решений о приоритетах и направлениях использования средств
6	Оценка эффективности и	Проведение регулярной оценки степени вовлечения граждан, эффективности использования средств и реализации проектов, финансируемых за счет добровольных отчислений

	корректировка стратегии	Внесение корректив в стратегию сбора и использования добровольных отчислений на основе результатов оценки
--	-------------------------	---

Предложенная схема по созданию и деятельности муниципального дорожного фонда была апробирована на конкретном примере экономического обоснования реконструкции дороги от села Челно-Вершины (в составе внеагломерационной территории) протяженностью 770 метров, ведущей к трассе регионального значения 36К-520 по направлению к г.о. Самара с учетом возможностей бюджета муниципального района [7].

Мероприятие 2. Софинансирование строительства новых дорог межмуниципального значения из средств созданных муниципальных фондов сельских поселений для обеспечения быстрой коммуникации с развитыми городами и районами в составе Самарско-Тольяттинской агломерации.

Строительство новой дороги межмуниципального значения позволяет создать дорожный коридор с наиболее развитыми городами и муниципальными районами Самарской области. Дорожный коридор предполагает сокращение времени в пути от точки А (сельское поселение), до точки Б (развитое муниципальное образование, входящее в состав СТА).

Предложенное мероприятие было обосновано на конкретном примере строительства дороги межмуниципального значения от села Чистовка Челно-Вершинского района к основной дороге 36К-520, минуя заезд в село Челно-Вершины. Строительство этой дороги межмуниципального значения позволит сократить расстояние до областного центра Самары на 38,1 км и общее время в пути – на 40 минут (с 3 часов до 2 часов 20 минут).

Для оптимизации управленческих процессов в рамках предложенного мероприятия было выполнено моделирование с использованием моделей «Как есть» / «AS-IS» и по модели «Как должно быть» / «Как будет» / «TO-BE» (после внедрения мероприятий). Кратко представим их описание.

Модель «Как есть» (рис.1) строительства новых дорог межмуниципального значения включает в себя оценку существующего состояния дорожной инфраструктуры с учетом потребностей населения и транспортных потоков,

разработку проектов с учетом технических характеристик и потребностей местных сообществ, определение источников финансирования, организацию строительного процесса, а также установление системы регулярного технического обслуживания для поддержания дорог в хорошем состоянии.



Рис. 1. Модель «Как есть» процесса строительства новых дорог межмуниципального значения

Согласно предлагаемой модели «Как будет» (рис. 2), на этапе определения статуса дорог в администрацию района от администрации сельского поселения поступит инициатива по строительству новой дороги (для сокращения расстояния до города или района в составе СТА).

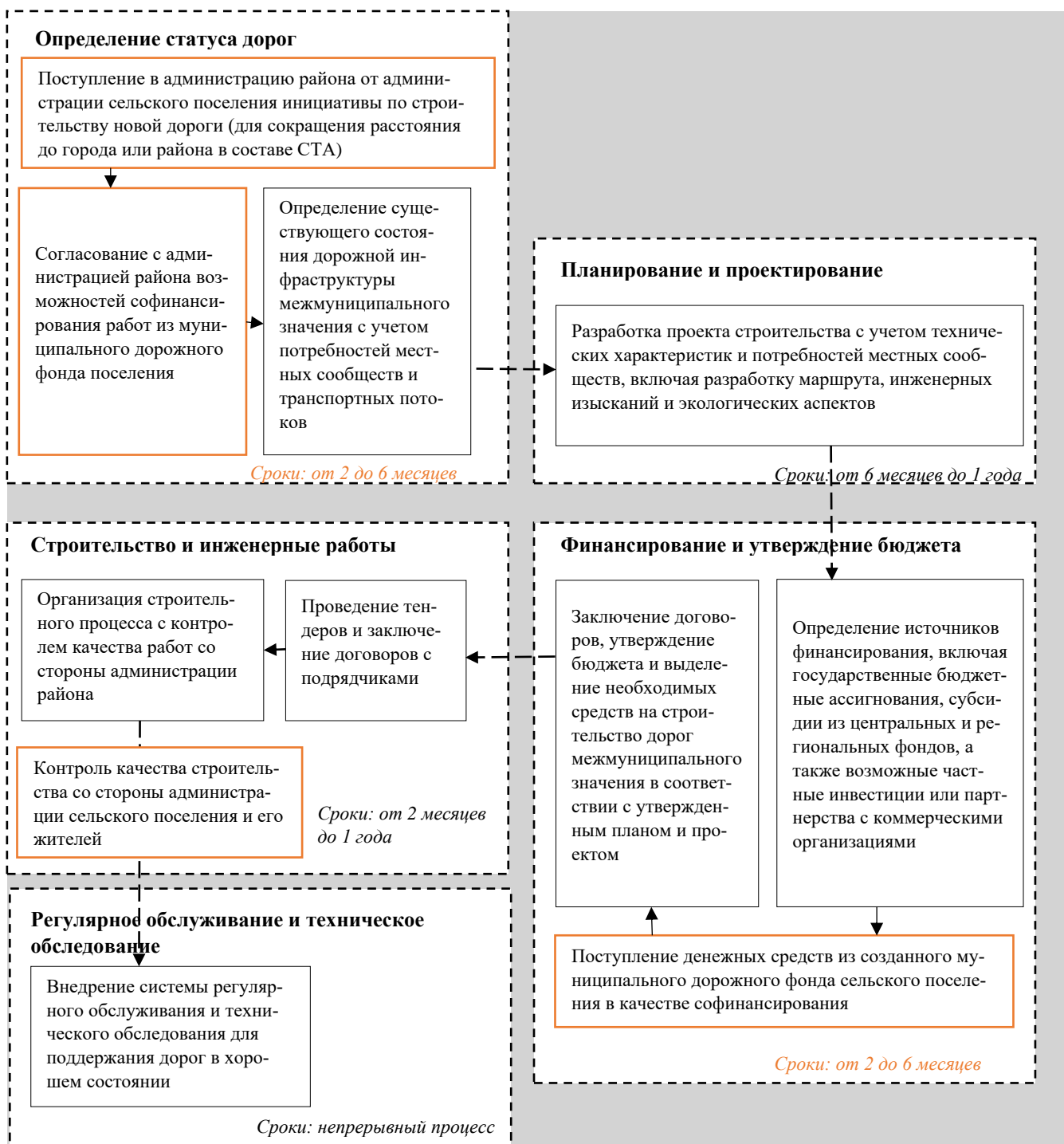


Рис. 2. Модель «Как будет» процесса софинансирования строительства новых дорог межмуниципального значения из средств созданных муниципальных фондов сельских поселений

Следующим шагом определено согласование с администрацией района возможностей софинансирования работ из муниципального дорожного фонда поселения с целью обоснования потребности и возможностей строительства

межмуниципальной дороги. Это позволит сократить сроки на принятие решения о строительстве новой дороги до 2–6 месяцев.

На этапе финансирования и утверждения бюджета добавляется мероприятие «поступление денежных средств из созданного муниципального дорожного фонда сельского поселения в качестве софинансирования», что также ведет к сокращению сроков поиска источников финансирования до 2–6 месяцев. В целях объективного контроля предлагается на этапе строительства добавить мероприятие по контролю качества строительства со стороны администрации сельского поселения и его жителей.

По итогам обоснования социально-экономической эффективности мероприятий, предложенных для развития транспортной инфраструктуры периферийной территории муниципального района Челно-Вершинский вне СТА, будут получены следующие эффекты.

1. Создание на уровне сельского поселения муниципального дорожного фонда в случае потребности в незамедлительном строении/реконструкции сельских дорог, позитивно повлияет на развитие сельской территории, благодаря возможностям коммуникации с более развитыми территориями. Прогнозируется, что данная коммуникация создаст экономический эффект, так как улучшение инфраструктуры приведет к повышению качества жизни жителей района, росту производительности в сельскохозяйственном производстве и развитию местного предпринимательства.

2. Предложенный комплекс мероприятий и моделирование процессов их реализации позволят осуществлять более эффективное планирование и управление дорожной инфраструктурой в сельской местности, что сократит время и затраты на создание, ремонт и обслуживание дорог.

3. Значимым эффектом станет сокращение зависимости бюджета сельского поселения от регионального бюджета в рамках процессов финансирования строительства/ реконструкции дорог. В случае необходимости в строительстве или реконструкции дороги, сельскому поселению не придется ждать свою очередь по государственным региональным программам, так как сама сельская

территория сможет обеспечить себе транспортный коридор к развитым коммуникациям Самарской области.

4. Совершенствование связанности экономического пространства региона на основе улучшения дорожной инфраструктуры будет способствовать учету особенностей развития внеагломерационных территорий региона [6, с. 263] и развитию всей Самарской области через привлечение инвестиций, повышение конкурентоспособности муниципальных районов, улучшение доступности населения к социальным услугам, преломление негативных миграционных тенденций и сохранения населения периферийных территорий.

Список литературы

1. Агентство по привлечению инвестиций – «Invest in Samara» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://investinsamara.ru/agency/> (дата обращения 20.03.2024).

2. Бюджетный кодекс Российской Федерации» от 31.07.1998 №145-ФЗ (ред. от 26.02.2024) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19702/ (дата обращения 20.03.2024).

3. Дворядкина Е.Б. Связанность экономического пространства муниципальных районов РФ: диагностика и инструменты повышения / Е.Б. Дворядкина, Е.А. Белоусова // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2020. – Т. 14. №1. – С. 30–43. DOI: 10.14529/em200104. EDN MVNWTM

4. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (утв. президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24.12.2018 №15) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bkdrf.ru/documents> (дата обращения 20.03.2024).

5. Зелепукина Н.М. Теоретический аспект анализа трансформации экономического пространства региона / Н.М. Зелепукина // Российская наука: актуальные исследования и разработки: сборник научных статей XIV Всероссийской научно-практической конференции (Самара, 22 сентября 2022 года). – Самара:

Самарский государственный экономический университет, 2022. – С. 24–27. – DOI 10.46554/Russian.science-2022.09-2-24/27. EDN FNGKTG.

6. Королева Е.Н. Особенности развития внеагломерационной территории Самарской области / Е.Н. Королева, Н.М. Зелепукина // Развитие региональной экономики: новые возможности роста: сборник научных статей Всероссийской научно-практической конференции (Самара, 25 мая 2023 года) / редколлегия: Е.А. Кандрашина, М.С. Гусева (отв. ред.) [и др.]. – Самара: Самарский государственный экономический университет, 2023. – С. 262–264. – DOI 10.46554/RegEcD-2023-pp.262. EDN HZZGVF.

7. Об исполнении бюджета сельского поселения Челно-Вершины муниципального района Челно-Вершинский за 9 месяцев 2023 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://chelno-vershini.ru/документы/28-нормативные-правовые-акты/685-нормативно-правовые-акты-2023> (дата обращения 20.03.2024).

8. Koroleva E., Zelepukina N. (2023). The Development of Polycentric Agglomeration and the Non-agglomeration Territory in the Economic Space of a Region. In: Samoylenko, I. (eds) *Advances in Management, Business and Technological Systems. AMBT 2022. Lecture Notes in Networks and Systems*, vol 582. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-20803-4_14.