

Реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги» в Республике Башкортостан: совершенствование финансирования и цифровизации

Implementation of the National Project «Safe High-Quality Roads» in the Republic of Bashkortostan: Improving Financing and Digitalization

О. ИДИЯТУЛЛИНА, А. ТАЙМАСОВ

Идиятуллина Оксана Фларитовна, магистрант кафедры экономики и регионального развития Института экономики финансов и бизнеса Уфимского университета науки и технологий (ИНЭФБ УУНиТ). E-mail: Oksanka_gabidullina@mail.ru

Таймасов Азат Рифгатович, канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и регионального развития Института экономики финансов и бизнеса ИНЭФБ УУНиТ. E-mail: Taimasdocent@gmail.com

В статье рассмотрена ключевая цель национального проекта «Безопасные качественные дороги» и проанализированы основные целевые показатели транспортной отрасли. Определены направления улучшения финансового обеспечения посредством внедрения цифровых технологий. Актуальность статьи обусловлена тем, что транспорт и создающая условия его работы транспортная инфраструктура, являются одной из системообразующих отраслей экономики, обеспечивающей территориальную целостность государства и единство экономического пространства страны.

Ключевые слова: регион, транспортная система региона, транспортная инфраструктура, управление транспортной системой, проект, национальный проект «Безопасные качественные дороги».

The article considers the key goal of the national project "Safe high-quality roads" and analyzes the main targets of the transport industry. The vision of improving financial security through the introduction of digital technologies has been defined. The relevance of the article is due to the fact that transport and the transport infrastructure that creates the conditions for its operation are one of the system-forming branches of the economy that ensures the territorial integrity of the state and the unity of the economic space of the country.

Key words: region, transport system of the region, transport infrastructure, transport system management, project, national project "Safe high-quality roads".

Введение

Транспортная инфраструктура – ключевой фактор экономического роста современного региона. Транспорт обеспечивает доступ предприятий и потребителей к рынкам и услугам, содействует экономической диверсификации и межрегиональной интеграции, поддерживает рост национальной экономики в целом. Неотъемлемая ключевая роль транспорта в развитии межрегиональной и международной торговли во всех сегментах их проявления в формате розничной, оптовой, электронной торговли. Ни одна экономика региона и страны в современном мире не являются самодостаточными, транспорт активно обеспечивает интеграцию развивающихся рынков. В то же время процессы регионализации мировой экономики, развивающиеся на фоне повышения открытости национальных экономик, их вовлеченности в международный обмен, определяют значение регионального уровня исследования и построения транспортных систем.

Методы

Основными методами исследования, которые были применены при написании статьи, являются общенаучные методы структурно-функционального, статистического и системного анализа.

Информационной базой исследования являются материалы Росстата аналитического и статистического характера, ряд нормативно-правовых актов, а также аналитические и

статистические материалы, которые содержатся в специализированной литературе и различных базах данных.

Результаты

В настоящее время национальные проекты отражают основные направления и ключевые задачи хозяйственного и социального развития страны. Качественное обновление и модернизация экономики является ключевой задачей реализации национальных проектов. Система нацпроектов позволяет существенно увеличить роль функции целеполагания в государственном управлении, совершенствование его мониторинга и, самое главное, контроль фактической реализации намеченных целей и задач.

Целью национальных проектов является поднятие уровня благосостояния граждан, обеспечение доступного и качественного образования, здравоохранения, поддержка семей, снижение уровня бедности.

Реализация национального проекта опирается на полное и своевременное финансирование. Средства, выделяемые на проект «Безопасные качественные дороги» (второе место по объему выделенных средств среди всех национальных проектов), позволяют увеличить количество региональных автодорог, отвечающих современным нормам дорожного строительства. Большие затраты связаны со значительными объемами работ и дороговизной материалов дорожного покрытия. Из совокупного финансирования проекта половину привлеченных средств составляют средства федерального бюджета, около 30 % – вложения инвесторов, 19 % – средства бюджета регионов-субъектов Российской Федерации. Из государственных внебюджетных фондов поступает менее 1 % от общего объема выделяемых средств.

По Республике Башкортостан на реализацию национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2022 году выделяется 3 628,8 млн рублей из федерального бюджета, 4 135,15 млн. рублей – из республиканского. Средства направляются на строительство новых современных магистралей, мостов и путепроводов с применением современных технологий и материалов, внедрением интеллектуальных транспортных систем, повышающих сохранность трасс.

Создание современной, комфортной и надежной транспортной инфраструктуры – одна из главных задач, поставленных перед дорожной отраслью. В Республике Башкортостан основным инструментом достижения стратегической цели стал национальный проект «Безопасные качественные дороги», стартовавший в 2019 году. Это наиболее значимый за последние десятилетия проект совместной работы федеральных и региональных ведомств дорожного хозяйства.

Основным толчком для реализации национального проекта в Республике Башкортостан послужили региональные проекты [2]:

- «Региональная и местная дорожная сеть»;
- «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»;
- «Безопасность дорожного движения».

Ключевая цель национального проекта «Безопасные качественные дороги» – повышение качества жизни населения [4].

Основные цели национального проекта представлены несколькими взаимосвязанными пунктами [1; 3; 5]:

- увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, не менее чем до 50 % от их общей протяженности (по состоянию на 31 декабря 2017 г.). Утверждение органами государственной власти субъектов Российской Федерации таких нормативов осуществляется, исходя из установленных на федеральном уровне требований к безопасности автомобильных дорог;

- снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом;

- снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тысяч населения (к 2030 году – стремление к нулевому уровню смертности) [1; 3; 5].

Достижение поставленных целей предполагается путем решения следующих задач национального проекта «Безопасные качественные дороги» [4]:

- реализация программ по осуществлению дорожной деятельности в отношении автодорог общего пользования, объектов улично-дорожной сети (приведение в нормативное состояние сети автомобильных дорог регионального значения, дорожной сети городских агломераций; сокращение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки; ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий);

- создание механизмов экономического стимулирования сохранности автодорог регионального и местного значения;

- внедрение новых технических требований и стандартов обустройства автодорог (в т.ч. на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий);

- внедрение автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения [4].

Рассмотрим ключевые целевые показатели национального проекта «Безопасные качественные дороги». Динамика целевого показателя нацпроекта «Доля протяженности сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения, отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения на территории Республики Башкортостан по состоянию на 31 декабря отчетного года, % (Днорм)» [2], представлена на рисунке 1.

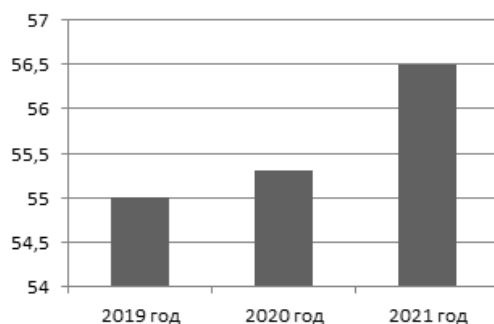


Рис. 1. Динамика целевого показателя «Доля протяженности сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения, отвечающих нормативным требованиям» [2]

Положительная динамика показателя свидетельствует об увеличении сети автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям. Значение показателя формируется по итогу года по форме отчета № 1-ДГ и № 3-ДГ (мо).

Данный показатель находится по формуле [2]:

$$D_{норм} = L_{норм(рег+мест)} / L_{рег+мест} \times 100 \%,$$

где $L_{норм(рег+мест)}$ – протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, по состоянию на 31 декабря отчетного года; $L_{рег+мест}$ – протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения на территории Республики Башкортостан по состоянию на 31 декабря отчетного года.

Рассмотрим динамику целевого показателя национального проекта «Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети Республики Башкортостан, %» [2], представленного на рисунке 2.

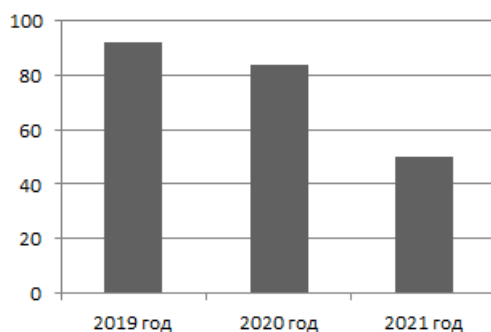


Рис. 2. Динамика целевого показателя «Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети Республики Башкортостан, %» [2]

Показатель является отрицательным, поэтому видна положительная динамика, свидетельствующая о сокращении количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на опасных участках дорожной сети. Для сокращения количества дорожно-транспортных происшествий предусматриваются такие меры, как установление камер, знаков снижения скорости движения транспорта, барьерных ограждений и т.д.

Данный показатель находится прямым подсчетом количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Целевой показатель «доля автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, % (Дпер)» [2] представлен на рисунке 3.

Расчет данного показателя производится по формуле:

$$\text{Дпер} = \text{Лпер} / \text{Лобщ} \times 100 \%$$

где Лпер – протяженность автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки; Лобщ – общая протяженность автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения.

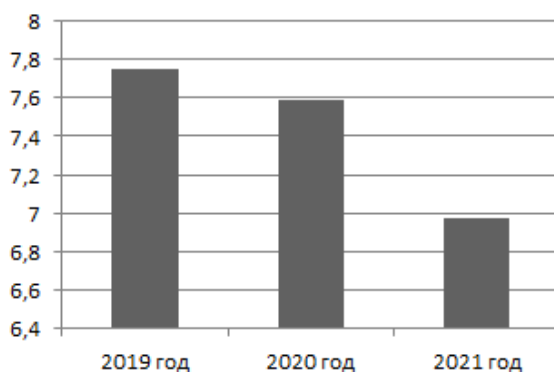


Рис. 3. Динамика целевого показателя «Доля автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, %» [2]

Видна положительная динамика, свидетельствующая об увеличении количества дополнительных автомобильных дорог и полос движения, установке регулируемых светофоров, помогающих разгрузить дорожную сеть.

Все поставленные плановые значения национального проекта «Безопасные качественные дороги» на 2019 и 2020 годы достигнуты.

Из федерального бюджета в 2020 году было направлено 2570 млн рублей, освоено в течение года 2 500,0 млн рублей (97,2 %). Освоение в полном объеме не достигнуто в связи с поздним выделением финансирования. Таким образом, можно сделать вывод – все плановые значения

целевых показателей за 2019 и 2020 годы достигнуты, но остается важная проблема своевременного освоения выделенного финансирования.

Реализация национального проекта, как было отмечено ранее, основывается на принципах софинансирования. Финансирование расходов на реализацию национального проекта осуществляется путем предоставления трансфертов из федерального бюджета. Задержка предоставления субсидий приводит к тому, что выполнение мероприятий возможно только через два-три, а то и четыре месяца после начала текущего года. Для устранения данной проблемы потребуется внесение изменений в нормативно-правовую базу, чтобы начать предоставление федерального финансирования непосредственно в начале года. Необходимо рассмотреть возможность заключения соглашения о предоставлении иных межбюджетных трансфертов на 3 бюджетных цикла, что позволило бы начать финансирование уже с января.

Также важно создать условия, при которых оперативно выявляются нарушения и развивается такая форма контроля, как регулярное и систематическое наблюдение – мониторинг и анализ состояния подконтрольной сферы. То есть, контроль должен оперативно реагировать на возникшие риски, не позволяя выполнять действия, ведущие к нарушениям, либо предупреждая о возможности совершения нарушения.

Устранить эти недостатки управления возможно только с помощью внедрения в работу системы блокчейна. В этом случае контроль становится интегрированным элементом системы управления, когда каждое действие уже было проверено автоматически в момент его совершения. Блокчейн – это система баз данных, которая поддерживает и записывает данные таким образом, чтобы несколько организаций и отдельных лиц могли уверенно обмениваться доступом к одним и тем же данным в режиме реального времени, устраняя при этом проблемы, связанные с безопасностью, конфиденциальностью и контролем. Одно из ключевых различий между типичной базой данных и блокчейном – это способ структурирования данных. Блокчейн представляет собой цепочку блоков данных, объем которых постоянно растет по мере добавления новых блоков с записями самых последних операций. Блоки записываются в блокчейн в последовательно-хронологическом порядке. Данная технология действительно способна защитить данные, с которыми придется работать, делая их при этом более доступными и прозрачными. К тому же блокчейн может заметно снизить затраты и время, необходимые для решения проблем и устранения ошибок. Технология имеет уникальную архитектуру и ее невозможно стандартизировать. В результате каждый клиент должен разработать индивидуальную среду управления на основе своего варианта использования. На основе оценки уникальной архитектуры и варианта использования клиента, программное обеспечение настроено так, чтобы отражать пороги риска организации и удовлетворять потребности различных заинтересованных сторон. Нынешняя тенденция заключается в том, что организации государственного сектора заинтересованы в новых технологиях, таких как блокчейн и цифровизация. Особенно эта тенденция актуализировалась в период распространения новой коронавирусной инфекции.

Программное обеспечение настроено как «доступный только для чтения» узел в системе блокчейн, чтобы отслеживать и регистрировать все транзакции по мере их возникновения, чтобы применять соответствующие средства управления и непрерывное тестирование всех транзакций. На каждом полном узле, то есть компьютере, подключенном к сети «Башфин» и «Криста», являющейся системой электронного документооборота, хранится копия, которая автоматически загружается, когда учреждения подают документы для заключения соглашения на финансирование. В реестре сохраняется полная информация обо всех участниках совершенных операций, начиная с самого первого блока транзакций, до самого последнего добавленного блока. Следует отметить, что блокчейн является антикоррупционным элементом.

Основными преимуществами блокчейна являются:

– повышение прозрачности (истории транзакций становятся более прозрачными);

- повышенная безопасность (согласованные контракты шифруются и связываются с предыдущей транзакцией). Такая информация хранится в сети компьютеров, а не на одном сервере, что очень затрудняет хакерам взлом данных транзакции;
- повышенная эффективность и скорость (учет ведется с применением единой цифровой книги, которая совместно используется участниками);
- снижение затрат (финансовых и временных).

Обсуждение

Развитие транспортной инфраструктуры должно обеспечивать эффективную интеграцию транспортных процессов в новейшие технологии и способствовать их распространению через соответствующее транспортное обслуживание. Актуальность проблемы также усиливается необходимостью широкого использования методов системного моделирования, информационных технологий для решения задач организации и управления в транспортном комплексе.

Основные вопросы развития транспортной инфраструктуры исследованы еще недостаточно. Целостная концепция системного анализа применительно к транспортной инфраструктуре, организации и управления технологической модернизацией находится в стадии формирования. Необходимость исследования данных вопросов обостряется противоречиями развития больших производственных систем, усилением угроз, связанных с технологическим развитием и, в частности, угрозой транспортной безопасности страны.

Заключение

Транспортная система обеспечивает условия для экономического роста экономик регионов, повышает их конкурентоспособность в национальной экономике. Транспортная система призвана объединять все регионы страны и являются необходимым условием территориальной целостности, единства экономического пространства. Развитие транспортной системы региона учитывает сложившуюся отраслевую и территориальную структуру производства, социальную, демографическую ситуацию, а также место региона в общегосударственном разделении труда. Предложенные рекомендации по устранению рисков и проблем в реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Республике Башкортостан должны существенно облегчить задачу координации действий и существенно сократить сроки подачи отчетов о ходе реализации национального проекта, позволить начать финансирование с января. Для оперативного выявления проблем необходимо, чтобы контроль был встроенным элементом системы управления, когда каждое действие на момент его совершения уже проверено в автоматическом режиме, и с этой задачей хорошо справляется система блокчейн.

Литература

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 31 октября 2018 г. № 1288 «Об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации».
2. Постановление Правительства Республики Башкортостан от 22 января 2014 г. № 18 «О государственной программе "Развитие транспортной системы Республики Башкортостан».
3. Постановление Правительства Республики Башкортостан от 14 августа 2019 г. № 494 «Об утверждении Перечня показателей, характеризующих достижение национальных целей Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" в Республике Башкортостан».
4. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
5. Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года».