

Арнст А.А.

КОРОНАВИРУС COVID-19 ПАНДЕМИЯСЫ УЧУРУНДАГЫ ТРАНСПОРТТУК-ЛОГИСТИКАЛЫК
ИНФРАСТРУКТУРАНЫ ӨНҮКТҮРҮҮНҮН КӨЙГӨЙЛӨРҮ

Арнст А.А.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА COVID-19

A.A. Arnst

PROBLEMS OF TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT
DURING THE COVID-19 CORONAVIRUS PANDEMIC

УДК: 338.47; 658.7

Аймактар аймактык структурасында өзгөчө орунду ээлейт жана 20 жылдан бери бийликтин ар кандай бутактарынын көңүлүнүн борборунда жайгашкан. Көбүнесе бул деген перспективдүү транспорт агымдарынын кесилишинде болгон макрорегиондун стратегиялык абалына, ошондой эле анын борбордон алыстыгына байланыштуу социалдык-экономикалык өнүгүшүндөгү кемчиликтерине байланыштуу. Бул аймактын багыт алган өнүгүүсүнө сөзсүз таасир тийгизген транспорттук-логистикалык инфраструктураны өнүктүрүүнүн өзгөчө маанисин аныктайт. Макаланын максаты 2020-жылы COVID-19 пандемиясы мезгилинде "транспорт системасын өнүктүрүү" пилоттук мамлекеттик программасын ишке ашыруунун жүрүшүндө актуалдуу болуп калган транспорттук-логистикалык инфраструктураны өнүктүрүүдө келип чыккан негизги проблемаларды кароо болуп саналат. Изилдөөнүн жүрүшүндө бул мамлекеттик программанын ишке ашырылышына жооптуу болгон расмий малыматтарга талдоо жүргүзүлгөн. 2020-жылы Мамлекеттик программаны ишке ашырууда бардык региондордон коюлган милдеттер айрым гана облустарда толугу менен аткарылганы аныкталды. Бул учурда, федералдык долбоорду ишке ашыруу каржылоо пландаштырылган сандарды ашты. Бул 2020-жылдын терс жыйынтыгы негизги себептери федералдык булактардан бөлүнгөн каражаттарды пайдалануу боюнча жетишсиз аткаруу тартиби болуп калды деген жыйынтыкка келип, ошондой эле долбоорлорду жана иш-чараларды аткаруунун жүрүшүндө учурдагы контролдуктун аз натыйжалуу болуп саналат. Бул транспорттук-логистикалык инфраструктураны өнүктүрүү долбоорлорун ийгиликтүү ишке ашырууда контролдук таасирдүү механизмдерин иштеп чыгууну жана региондук жана жергиликтүү чиновниктердин жеке жоопкерчилигин бекемдөөнү талап кылат.

Негизги сөздөр: аймак, мамлекеттик программа, унаа, логистика, инфраструктура, мониторинг, натыйжалуулук.

Регионы занимают особое место в территориальной структуре и на протяжении уже более 20-ти лет находятся в фокусе внимания различных ветвей власти. Во многом это связано со стратегическим положением макрорегиона, находящегося на пересечении перспективных транспортных потоков, а также имеющимися недостатками социально-экономического развития ввиду его удаленности от Центра. Это и определяет особую важность развития транспортно-логистической инфраструктуры, оказывающей несомненное влияние на поступательное развитие данной территории. Цель статьи заключается в том, чтобы рассмотреть основные проблемы, возникшие при развитии транспортно-логистической инфраструктуры, ставшие актуальными в ходе реализации пилотной Государственной программы «Развитие транспортной системы» в 2020 году в период пандемии COVID-19.

В ходе исследования был проведен анализ официальных данных, ответственным за реализацию данной государственной программы. Установлено, что в 2020 году при реализации государственной программы из всех регионов полностью выполнены поставленные задачи только в некоторых областях. При этом федеральное финансирование реализации проектов превысило запланированные цифры. Сделан вывод о том, что основными причинами негативных результатов в 2020 году стали недостаточная исполнительская дисциплина при использовании выделенных средств из федеральных источников, а также малоэффективный текущий контроль в ходе выполнения проектов и мероприятий. Это требует разработки действенных механизмов контроля и закрепления персональной ответственности региональных и местных чиновников за успешность реализации проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Ключевые слова: регион, государственная программа, транспорт, логистика, инфраструктура, мониторинг, эффективность.

The regions occupy a special place in the territorial structure and have been the focus of attention of various branches of government for more than 20 years. This is largely due to the strategic position of the macroregion, located at the intersection of promising traffic flows, as well as the existing disadvantages of socio-economic development due to its remoteness from the Center. This determines the special importance of the development of transport and logistics infrastructure, which undoubtedly has an impact on the progressive development of this territory. The purpose of the article is to consider the main problems that arose during the development of transport and logistics infrastructure, which became relevant during the implementation of the pilot State program "Development of the transport system" in 2020 during the COVID-19 pandemic. In the course of the study, an analysis of official data was carried out by those responsible for the implementation of this state program. It is established that in 2020, during the implementation of the state program from all regions, the tasks set were fully fulfilled only in some areas. At the same time, federal funding for the implementation of projects exceeded the planned figures. It is concluded that the main reasons for the negative results in 2020 were insufficient performance discipline when using allocated funds from federal sources, as well as ineffective ongoing monitoring during the implementation of projects and activities. This requires the development of effective control mechanisms and the consolidation of personal responsibility of regional and local officials for the success of projects for the development of transport and logistics infrastructure.

Key words: region, state program, transport, logistics, infrastructure, monitoring, efficiency.

Особое место Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО) в региональной структуре Российской Федерации определяется тем, что Дальний Восток занимает более 40% территории России, но проживает здесь только 5,6% населения страны. При этом регион богат различными природными ресурсами, которые предоставляют значительные потенциальные возможности для создания и развития промышленной базы и организации новых масштабных производств [1]. Кроме этого, наличие естественного транспортного коридора между Европой и Азией предоставляет значительные возможности для эффективного участия регионов ДФО в транспортно-логистических схемах мирового и международного масштаба [2].

Но главными препятствиями, сдерживающими реализацию потенциала Дальнего Востока и решение задачи по его ускоренному развитию, являются институциональные проблемы: экономическая и инфраструктурная изоляция от остальной части России и наиболее развитых российских рынков, а также низкая внутренняя транспортная связь территории при ее значительных размерах [3]. Поэтому крайне важной видится эффективная реализация государственных программ в области развития транспортной и логистической инфраструктуры на Дальнем Востоке.

На сегодняшний день основной федеральной программой в данной области является пилотная Государственная программа «Развитие транспортной системы» (далее – Госпрограмма), которая реализуется с 2018 года [4]. Данная Госпрограмма имеет комплексный и системный характер, объединяя различные национальные, федеральные и ведомственные проекты в области различных видов транспорта, реконструкции и развития транспортной и логистической инфраструктуры, оказания транспортных услуг, а также повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в региональном аспекте. При осуществлении Госпрограммы реализуются федеральные проекты (далее – ФП), ведомственные проекты (далее – ВП), ведомственные целевые программы (далее – ВЦП).

Несомненно, что на поступательное социально-экономическое развитие регионов ДФО в 2020 году оказала влияние негативная ситуация развития панде-

мии коронавируса COVID-19. Поэтому крайне интересным выглядит исследование ситуации развития транспортно-логистической инфраструктуры ДФО в условиях пандемии коронавируса в 2020 году.

В 2020 году согласно официальной информации [5], структурные элементы Госпрограммы включали 134 показателя (индикатора), из них плановые значения были предусмотрены по 121 показателю, в том числе по ФП – 31 показатель, по ВП – 16 показателей, по ВЦП – 74 показателя.

Из всех 121 показателей, оценивающих достижение результатов ФП, ВП и ВЦП, в 2020 году не выполнено 13 показателей (10,7% от общего объема). Основной причиной низкой эффективности реализации Госпрограммы послужили причины макроэкономического характера, вызванные негативным влиянием пандемии коронавирусной инфекции (COVID-19).

В План мониторинга реализации Госпрограммы было всего включено 196 контрольные точки (далее – КТ), в том числе 20 КТ по ФП «Транспортно-логистические центры».

В 2020 году были пройдены в установленный срок 153 КТ (78% всего объема), 4 КТ были пройдены позже установленного срока (2% всего объема), а 39 КТ не исполнены в отчетном периоде (20% всего объема), в том числе 18 КТ ФП «Транспортно-логистические центры». Реализация мероприятий данного ФП была остановлена в связи с тем, что проект с 1 января 2021 года не был включен в состав обновленного национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.».

Необходимо признать, что согласно оценки прохождения КТ в 2020 году Госпрограмма была реализована на уровне 80%, при этом по отдельным проектам эффективность реализации составила менее 50%, например, в отношении модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

В этой ситуации интересным выглядит оценка финансирования Госпрограммы в условиях пандемии коронавируса и действия негативных макроэкономических факторов. Объем финансирования Госпрограммы в 2020 году был запланирован в размере 2 268,95 млрд руб. [6] (рис. 1).

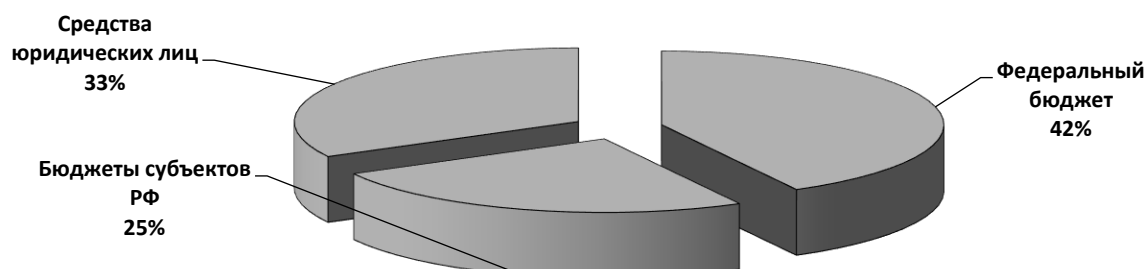


Рис. 1. Структура финансирования Госпрограммы в 2020 году. % (авторская разработка на основе официальных данных)

Как следует из представленных данных, средства федерального бюджета на реализацию Госпрограммы в 2020 году были запланированы в размере 956,15 млрд руб. (42% общего объема), средства бюджетов субъектов РФ – 567,01 млрд руб. (25% общего объема) и средства юридических лиц – 745,79 млрд руб. (33% общего объема).

Фактический же объем финансирования в 2020

году составил 1 616,7 млрд руб. (только 70% к запланированному объему). При этом средств федерального бюджета было выделено больше, чем запланировано на 18,3% (1 131,5 млрд руб.), а объемы средств бюджетов субъектов РФ и юридических лиц были значительно сокращены: 171,5 млрд руб. (30,2% к запланированному объему) и 284,4 млрд руб. (38,1% к запланированному объему), соответственно (табл.1).

Таблица 1

Данные об использовании бюджетных ассигнований и иных средств на реализацию Госпрограммы в 2020 году

Источник ресурсного обеспечения	План (тыс. руб.)	Факт (тыс. руб.)	Доля Факт/План (%)
Федеральный бюджет	956 147 366,2	1 131 550 081,9	118,3
Бюджеты субъектов РФ	567 007 840,0	171 468 186,5	30,2
Средства юридических лиц, в том числе:	745 794 976,9	284 419 582,3	38,1
ГК «Автодор»	117 401 281,5	138 438 182,9	117,9
ОАО «РЖД»	251 899 740,0	92 277 105,9	36,6
Итого:	2 268 950 183,1	1 587 437 850,7	70,0

Анализ представленных данных показывает, что самое большое отрицательное отклонение в финансировании Госпрограммы произошло со стороны выделения необходимых средств из бюджетов субъектов РФ.

На недостаточное финансирование реализации Госпрограммы из внебюджетных источников в 2020 году повлияло ухудшение финансового состояния одного из частных инвесторов (ОАО «РЖД») и уточнение им инвестиционной программы в условиях пандемии коронавирусной инфекции COVID-19.

В результате даже превышение федеральных бюджетных расходов на 18,3% над запланированными не позволило добиться полного финансирования Госпрограммы.

Детальный анализ причин отклонений фактических расходов в разрезе источников ресурсного обеспечения от их плановых значений показывает, что по ряду проектов произошло неосвоение выделенных средств, ввиду несостоявшихся конкурсов на выполнение контрактных работ, расторжению уже заключенных контрактов, в том числе ввиду банкротства организаций и неисполнения условий контракта, несвоевременного освобождения собственниками объектов недвижимости, находящихся в зоне строительства объектов, необходимости корректировки проектной документации с прохождением повторной экспертизы в целях уточнения технических решений, длительным процессом выкупа земельных участков на объектах строительства.

Например, по объекту «Развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край) подрядчик в лице ООО «Лидерстрой» не представил в полном объеме акты выполненных работ по государственному контракту. Кроме этого, подрядчиком был осуществлен перенос части сезонных работ на 2021 год в связи с поздним предоставлением ДВЖД (филиалом ОАО «РЖД») «окна» для производства строительно-монтажных работ в полосе отвода действующей железной дороги, обусловленным поездной обстановкой и большим грузооборотом порта Восточный, а также неблагоприятными погодными условиями в октябре – ноябре 2020 года.

Как показывает проведенный анализ, даже в ситуации полного финансирования Госпрограммы по отдельным направлениям (подпрограммам) в ряде регионов ДФО было допущено неисполнение выделенных бюджетных ассигнований, причем в некоторых случаях отклонения составили более 30%.

Например, при реконструкции аэропортового комплекса в городе Тынды Амурской области было использовано только 30% выделенных федеральных средств. А в Еврейской автономной области в рамках ВЦП – Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения было освоено только 64% выделенных ассигнований.

Необходимо отметить, что, несмотря на объективные трудности, ряд регионов ДФО в полной мере финансировал выполнение запланированных мероприятий по отдельным направлениям (подпрограммам). Например, таковой была ситуация по проектной части по направлению (подпрограмме) «Дорожное хозяйство» в Амурской области, Камчатском крае, Сахалинской области и Чукотском автономном округе.

Финансирование проектной части направления (подпрограммы) «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание» было полностью реализовано в Республике Бурятия и Чукотском автономном округе. Выделенные финансовые ресурсы для реализации проектной части направления (подпрограммы) «Морской и речной транспорт» были полностью освоены в Чукотском автономном округе, Сахалинской области, Приморском крае.

Процессная часть направления (подпрограммы) «Дорожное хозяйство» была полностью реализована в 2020 году в Республике Бурятия, Забайкальском крае и в Сахалинской области благодаря полному федеральному финансированию. Полностью все выделенные федеральные финансовые ресурсы для реализации процессной части направления (подпрограм-

мы) «Морской и речной транспорт» были освоены в Республике Саха (Якутия) и Хабаровском крае.

Крайне негативным выглядит то, что на протяжении 2019-2020 годов при реализации Госпрограммы из всех регионов ДФО полностью выполнены поставленные задачи только в Сахалинской области. Но при этом в данном регионе реализуются лишь отдельные федеральные и ведомственные проекты (ФП – Дорожная сеть и ФП – Морские порты России, а также ВЦП – Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения).

Таким образом, проведенный анализ показал, что регионы ДФО участвуют в реализации Государственной программы «Развитие транспортной системы», выступающей основной федеральной программой в области развития транспортной и логистической инфраструктуры и имеющей комплексный и системный характер, объединяя различные национальные, федеральные и ведомственные проекты. Но крайне негативным выглядит то, что на протяжении 2020 года при реализации Госпрограммы из всех регионов ДФО полностью выполнены поставленные задачи только в Сахалинской области. При этом в данном регионе реализуются лишь отдельные федеральные и ведомственные проекты.

Данные проблемные аспекты указывают на недоработки на региональном и местном уровне, недостаточную исполнительскую дисциплину при использовании выделенных средств из федеральных источников, а также недостаточный текущий контроль в ходе выполнения проектов и различных мероприятий, что приводит в итоге к снижению эффективности при реализации проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры на Дальнем Востоке. Считаем, что эта ситуация требует детальной оценки и изменения за счет разработки действенных механизмов контроля и закрепления персональной ответственности региональных и местных чиновников за успешность реализации проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Литература:

1. Сериков С.Г. Управление инвестиционным потенциалом региона (на примере субъектов Дальневосточного федерального округа): дисс....д.э.н.: 08.00.05. Благовещенск, 2020. 166 с.
2. Гулакова О.И. Оценка эффективности инфраструктурных проектов (на примере ООО «Транснефть-Дальний Восток»): дисс....к.э.н.: 08.00.05. Новосибирск, 2018. 185 с.
3. Попиль В.А. Государственная региональная политика Российской Федерации: территориальный брендинг в современной стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока: дис....д.полит.н.: 23.00.02. Владивосток, 2020. 219 с.

-
4. Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596 (ред. от 30.03.2021) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 1. С. 340.
 5. Годовой отчет о ходе реализации пилотной государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и об оценке ее эффективности в 2020 году // Официальный сайт Минтранса России [Эл.ресурс]: <https://mintrans.gov.ru/documents/11/11230>.
 6. Постановление Правительства РФ от 31.03.2020 № 398 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202004100034>.
 7. Дресвянников С.Ю., Алещенко Д.П. О создании центров для сертификации транспортных средств по требованиям технического регламента таможенного союза Кыргызской Республики. / Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. 2019. № 7. С. 22-26
 8. Исмаилова Н.Р. Логистика и маркетинг: проблемы взаимодействия. / Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. 2014. № 1. С. 125-128
-