

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет экономический
Кафедра экономической теории и государственного управления
Направление подготовки 38.03.04 – Государственное и муниципальное
управление

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Зав. кафедрой
_____ М.В. Зинченко
«_____» _____ 2018 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: Управление развитием региональной автодорожной инфраструктуры
(на примере Амурской области)

Исполнитель

студент группы 473-об

И.А. Кравчук

Руководитель

доцент, к.т.н.

В.З. Григорьева

Нормоконтроль

ст. преподаватель

Л.Н. Михайленко

Благовещенск 2018

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет _____
Кафедра _____

УТВЕРЖДАЮ
Зав. кафедрой

подпись

И.О. Фамилия

« _____ » _____ 201__ г.

З А Д А Н И Е

К бакалаврской работе студента _____

1. Тема бакалаврской работы (проекта) _____

(утверждено приказом от _____ № _____)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) _____

3. Исходные данные к бакалаврской работе (проекту): _____

4. Содержание бакалаврской работы (проекта) (перечень подлежащий проработке вопросов):

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц графиков, схем, программных продуктов, иллюстрированного материала и т.п.) _____

6. Консультанты по бакалаврской работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разделов)

7. Дата выдачи задания _____

Руководитель бакалаврской работы (проекта) _____

Фамилия, Имя, Отчество, ученая степень, ученое звание

Задание принял к исполнению (дата): _____

(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 54 с., 3 рисунка, 6 таблиц, 2 приложения, 50 источников.

ТРАНСПОРТНЫЕ РАЗВЯЗКИ, АВТОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА, ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

В работе исследуется состояние развития автодорожной инфраструктуры Амурской области.

Первая глава работы посвящена теоретико-правовым основам управления развитием региональной автодорожной инфраструктурой, которая включает в себя три подраздела: понятие автодорожной инфраструктуры, управление развитием региональной автодорожной инфраструктуры и нормативные правовые акты.

Вторая глава отводится под анализ состояния существующей автодорожной инфраструктуры и управление автодорожной инфраструктурой в Амурской области. На основании проведенного анализа были выявлены проблемы управления развитием автодорожной инфраструктурой, и предлагаемые пути совершенствования системы управления автодорожной инфраструктурой.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретико-правовые основы управления развитием региональной автомобильной инфраструктурой	8
1.1 Понятие региональной автомобильной инфраструктуры	8
1.2 Управление развитием региональной автомобильной инфраструктурой	13
1.3 Нормативно-правовое обеспечение	19
2 Практика состояния развития автомобильной инфраструктуры Амурской области	23
2.1 Анализ состояния автомобильной инфраструктуры Амурской области	23
2.2 Управление автомобильной инфраструктурой в Амурской области	35
2.3 Проблемы управления развитием автомобильной инфраструктурой в Амурской области	39
2.4. Мероприятия по совершенствованию системы управления автомобильной инфраструктуры	41
Заключение	45
Библиографический список	48
Приложение А Автомобильная инфраструктура Амурской области	55
Приложение Б Информация о расходах на дорожное хозяйство	56

ВВЕДЕНИЕ

Для России с её обширной территорией передовая и современная автомобильная инфраструктура, без любого приукрашивания – дорога в будущее, это и определяет востребованность темы подлинного изыскания. Она имеет тактическое значение для экономического роста и добротного перехода экономики к инновационному пути становления, что открывает новые вероятности для территориальной и международной кооперации.

Роль инфраструктуры в становлении региона в рыночных условиях заключается в создании и поддержании устойчивых экономических связей между отдельными субъектами регионального хозяйства. В тоже время для становления инфраструктуры нужна существенная часть капиталовложений, следственно значимую роль играет размещение на территории региона производства, особенно результативно использующих сделанную в регионе инфраструктуру и местные данные.

Автомобильные дороги стимулируют развитие большинства течений региональной экономики – это содействует образованию дополнительных рабочих мест, становлению новых производств. При строительстве автомобильных дорог, кроме дорожных организаций, участие принимают и организации занимающиеся строительными материалами, транспорта и ряда других направлений, которые в совокупности обеспечивают поставку и транспортировку продукции для того, чтобы эти дорожные работы выполнять.

На сегодняшний день государственные программы приобретают состояние ключевого инструмента государственного программно-целевого управления на федеральном и региональном уровнях. Постепенно наращивается опыт совместного решения обусловленных задач Федерацией и ее субъектов, что в итоге – государственные программы регионов становятся все в нарастающей степени связанными по целям с государственными программами РФ. Основой финансового обеспечения регулирования политик выступает субсидирование бюджетов субъектов России по части соответствующих организационных

действий и мероприятий.

Востребованной задачей стало усиление территориальных аспектов в становлении автодорожной инфраструктуры, что всецело соответствует целям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Несомненный опыт в преобразовании дорожного хозяйства наработала Амурская область. Администрация области осуществила ряд мер по реформированию структуры управления дорожным хозяйством, и работа в этом направлении продолжается. Внимание сосредоточено на состоянии сети автомобильных дорог и обеспечению их функционирования без сбоев, осуществлен ряд мер по реформированию системы управления дорожным хозяйством, важно отметить, что сегодня эта работа продолжается.

Министерство транспорта и строительства Амурской области (далее – министерство) является исполнительным органом государственной власти Амурской области, проводящим государственную политику межотраслевого управления в области транспорта и дорожного хозяйства, градостроительства, строительного комплекса, ценообразования и сметного нормирования в строительстве, координирует действие других исполнительных органов государственной власти Амурской области в этих сферах.

Цель бакалаврской работы – на основе теоретико-правового обзора и анализа состояния автодорожной инфраструктуры Амурской области выявить проблемы и предложить варианты их решения.

Достижение поставленной цели предполагает решение следующих основных задач:

- рассмотреть теоретико-правовые основы управления развитием территориальной автодорожной инфраструктурой;
- проанализировать состояние автодорожной инфраструктуры Амурской области;
- выявить проблемы управления развитием автодорожной инфраструктурой в Амурской области;
- предложить мероприятия по улучшению системы управления

автотдоружной инфраструктуры.

Объектом исследования является автотдоружная инфраструктура региона.

Предметом исследования является организационно-экономические отношения, возникающие в процессе управления развитием автотдоружной инфраструктуры региона.

Методологической основой написания бакалаврской работы является использование в процессе производимых исследований совокупности таких методов, как: метод анализа и синтеза, процентных чисел, группировок и сравнения, относительные величины динамики, графические методы.

1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

1.1 Понятие региональной автодорожной инфраструктуры

Множество дорог территории России образуют замкнутую федеральную сеть. В европейской части страны плотность этой сети больше, уменьшается по мере движения на север и восток. Наименьшая плотность автодорог на территории Дальневосточного и Сибирского федеральных округов. Многие дороги не объединены с федеральной сетью.

Автодорожная инфраструктура – это элемент транспортной системы; как объект изучения была упомянута в существенном объёме работ, как отечественных, так и зарубежных учёных. В 30-е годы XX столетия, вплоть до восьмидесятых годов крайне часто в научных трудах наблюдался интерес по части образования автодорожной сети, в системе проектирования и осуществления строительства автомобильных дорог; данные исследований нацелены на снижение затратных статей перевозок и повышение уровня безопасности. В текущее время, автодорожной инфраструктуре, как одному из наиважнейших компонентов транспортной инфраструктуры, уделяется громадное внимание ¹.

Роль инфраструктуры в становлении региона в рыночных условиях заключается в создании и поддержании устойчивых экономических связей между отдельными субъектами регионального хозяйства. В тоже время для становления инфраструктуры нужна существенная часть капиталовложений, следственно значимую роль играет размещение на территории региона производства, особенно результативно использующих сделанную в регионе инфраструктуру и местные данные.

По части автодорожной инфраструктуры, лишь в некоторых научных трудах молодых учёных можно встретить теоретические и методологические

¹ Еремеева А.С. Автодорожная инфраструктура как экономическая категория: понятие, содержание, инновационное развитие // Вопросы территориального развития. 2014. № 4 [Электронный ресурс] // Киберленинка: офиц. сайт. 2014. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/avto-dorozhnaya-infrastruktura-kak-ekonomicheskaya-kategoriya-ponyatie-soderzhanie-i-innovatsionnoe-razvitiye> (дата обращения : 05.05.2018).

основы исследований для некоторых регионов страны. Теории, методики, прикладные аспекты инфраструктурного обустройства, теоретико-методологические основы управления инфраструктурой, вопросы, касаемые воплощения инноваций и инвестирования для результативного структурного реформирования дорожного хозяйства в составе транспортной системы довольно обширно исследовались в трудах зарубежных и отечественных ученых. Об этом, конечно, свидетельствует научная литература, авторами которой и являются эксперты зарубежные и отечественные: Гланберг А.Г., Дубелир Г.Д., Ключев В.Д., Кузнецова А.И., Кочетов И.В., Лебедев Ю.В., Федоров В.Н. и другие.

Чтобы определить сущность и для формирования представления автодорожной инфраструктуры как экономической категории, прежде всего, необходимо раскрыть понятие термина «инфраструктура». В экономической литературе, появление термина «инфраструктура», согласно ряда западных экономистов (А. Янгсона, П. Самуэльсона и др.), относится к периоду 40-х гг. 20 в. и связано с именами таких ученых как Х. Зингер, использовавший термин «overheadcapital» – «инфраструктура», П. Розенштейн-Родан, ввёл представление «инфраструктура», образованное от латинских терминов «infra» («ниже», «под») и «structura» («строение», «расположение»), для обозначения совокупных условий, обеспечивающих благоприятное процветание бизнеса в основных отраслях экономики и удовлетворяющих спрос населения. Затем, с начала 60-х гг. иностранными, а с конца 60-х гг. и отечественными учеными, обозначились не только экономическая сущность инфраструктуры, но и те пропорции, что необходимы в развитии промышленных, обслуживающих отраслей, а по ходу развития рыночной экономики отрасли инфраструктуры уже стали рассматриваться в качестве средства регулирования экономики.

Посредством выделения инфраструктурных признаков классифицируются различные виды инфраструктур и их содержание. В настоящее время выделяют производственную, институциональную, социальную, транспортную и ряд других инфраструктур. Инфраструктура есть основа процесса индустриальной

агломерации, где новые ветви отрасли концентрируются вокруг уже сложившихся промышленных кластеров.

Организационно-экономическая система, обеспечивающая движение различных видов потоков, это могут быть: товарные, сырьевые, финансовые, трудовые, информационные потоки, вследствие чего допустимо результативное функционирование экономической системы в общем и целом – это и есть инфраструктура².

Развитая инфраструктура – это показатель уровня общественного развития, который в значительной степени определяет «качество жизни» населения (В.Н. Федоров). А.И. Кузнецова подчёркивает, что автодорожная инфраструктура обладает признаками, которые раскрывают ее назначение, особенность формирования и целевой характер. К основным признакам следует отнести социальные, экономические, производственные.

Автор подчеркивает, что показатели уровня социально-экономического развития регионов напрямую зависят от ряда факторов влияющих на производственные, социальные и экономические признаки автодорожной инфраструктуры:

1) вложения на содержание, реконструкцию и ремонт автодорог ведут к совершенствованию и повышению качества автомобильных дорог. Уменьшение транспортных затрат имеет прямую связь с числом автомобилей в собственности населения, что является одним из показателей общественного признака от совершенствования состояния сети автодорог. Понижение (либо возрастание) транспортных затрат оказывает прямое воздействие на продукцию, её стоимость. Состояние автодорог отражается на качестве работы автотранспорта, интенсивности, скорости движения, пассажирообороте. Износ автотранспорта имеет воздействие на расход горючего, что сказывается на состоянии окружающей среды и уровне жизни населения;

2) скорость и продолжительность доставки грузов, а также время,

² Барсуков К.Г. Некоторые аспекты существующего состояния транспортной инфраструктуры России // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2015. 2 (13). С. 44 - 47.

потраченное на поездку, прямо пропорционально связаны со скоростью движения, обеспечиваемой текущим состоянием дорожной сети. От временного фактора очень зависит надобность создания дополнительных резервов индустриальным предприятием, вероятность простоя по вине организации – грузоотправителя, а следственно, и добавочные затраты, вероятность потери скоропортящихся грузов. Все эти факторы отражаются на экономическом становлении региона и на производственной деятельности предприятий;

3) уменьшение числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП), гибели и травматизма людей, состояние общественно-экономического состояния региона (уменьшение потери грузов, порчи автотранспорта, уменьшение числа дорожно-транспортных происшествий) зависит от совершенствования качества автомобильных дорог;

4) автомобильные дороги способствуют развитию большинства ветвей экономики в регионе, что содействует становлению дополнительных производств и созданию новых рабочих мест. В строительстве автомобильных дорог, помимо дорожных организаций, участие принимают и предприятия строительных материалов, транспорта и ряд других, обеспечивающих поставку и транспортировку продукции для выполнения работ на дороге.

Автодорожная инфраструктура, как и другие инфраструктурные отрасли, является важным инструментом для того, чтобы достигать экономических, внешнеполитических, общественных и других целей, повышая при этом качество жизни.

Выравнивание уровней автодорожной обеспеченности регионов страны с учётом особенностей их региональной организации – есть основная цель автодорожного инфраструктурного развития. Для достижения этой цели нужно решение следующих тактических задач:

– создание системы, которая ориентирована, прежде всего, на достижение установочных нормативов состояния и дальнейшего развития автодорожной инфраструктуры, системы тактического планирования и эффективности деятельности федеральных государственных органов, осуществляющих

управление по части дорожно-транспортного комплекса;

– установление концепции финансирования дорожного хозяйства на основе программно-целевого подхода и возрастание результативности применения бюджетных средств;

– увеличение результативности применения имущества государства в дорожно-транспортной области;

– усовершенствование структуры наблюдения, состояния и развития сети автомобильных дорог, оценки результативности управленческих решений;

– введение контрольно-надзорной системы над реализацией принятых решений и получаемых итогов ³.

В организационно-отраслевом отношении автодорожная инфраструктура изучается как комплекс важных составляющих, объединенных специальными условиями. Она содержит в себе, помимо инженерных сооружений, которые подготовлены для движения транспортных потоков, и другие компоненты (рисунок 1).

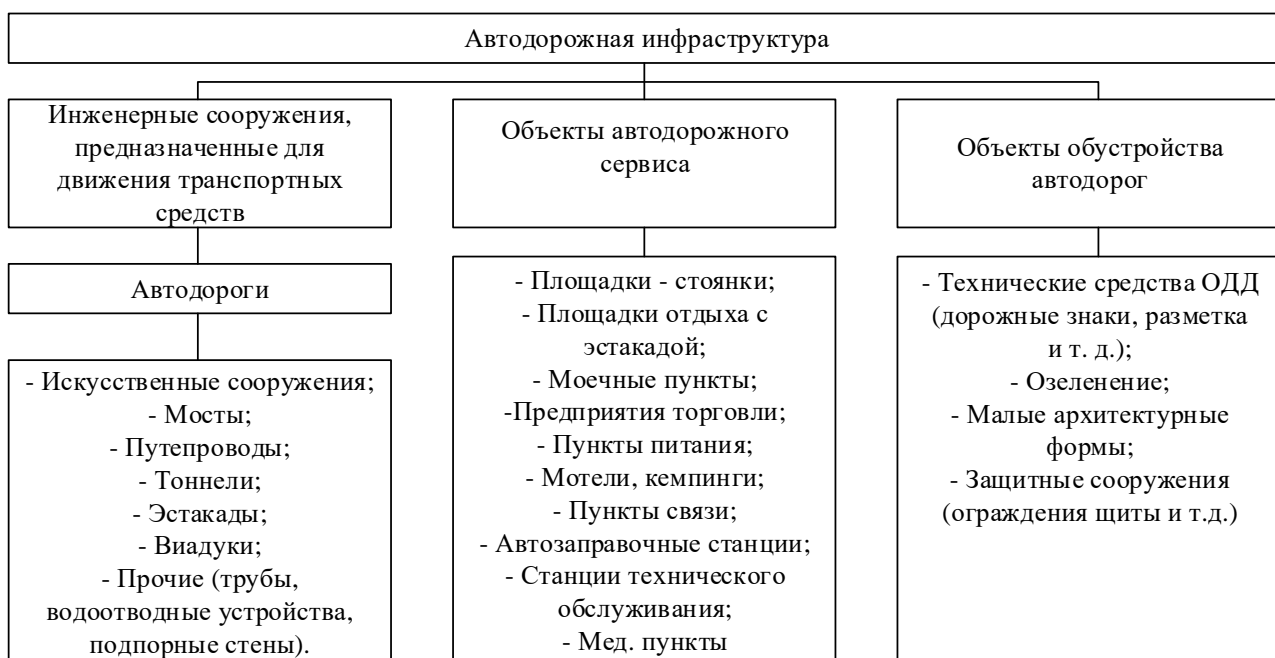


Рисунок 1– Состав элементов автодорожной инфраструктуры

³ Улицкий М.П. Основные направления модернизации автотранспортного комплекса России // Вестник МАДИ. 2013. № 2. С. 37 – 42.

При этом автодорожная инфраструктура – это общность различных инженерных сооружений, которые предуготовлены для осуществления передвижения автотранспорта. В их число включаются автомобильные дороги и искусственные сооружения, а также объекты для осуществления выполнения функций дорожного обслуживания, обустройства дорог, а также дорожных служб. В состав искусственных сооружений входят объекты дорожного обслуживания (места, обустроенные для стоянки автомобилей, АЗС, пункты питания и пр.), путепроводы, мосты, тоннели и т.д. Осуществление обустройства автомобильных дорог обеспечивается путём использования технических средств обеспечения дорожного движения (ОДД), установки оградительно-защитных устройств и сооружений и мелких архитектурных форм, а также озеленения территорий. На территории Амурской области имеется слабо развитая инфраструктура. Автодорожная инфраструктура Амурской области на карте представлена в приложении А⁴.

Важно отметить, что все упомянутые составляющие автодорожной инфраструктуры находятся на учёте региональных дорожных управлений, которые осуществляют их эксплуатацию в пределах границ определённого региона. При этом каждая общность компонентов инфраструктуры, которая является ограниченной административными границами региона, в итоге представляет собой территориальную автодорожную инфраструктуру.

На основании вышеизложенного следует подвести итог: автодорожная инфраструктура региона – это автодороги включающие неестественные, (более распространенные как искусственные) сооружения, и объекты обустройства дорог, элементы придорожного обслуживания, а также автодорожные службы, осуществляющие их обслуживание.

1.2 Управление развитием региональной автодорожной инфраструктурой

Образование механизма государственного регулирования экономического

⁴ Министерство транспорта и строительства Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 2015. URL: <http://mintrans-amur.ru/sections/87>. (дата обращения: 14.05.2018).

прогресса региона представляется на текущий момент исключительно востребованной задачей с точки зрения возрастания результативности регионального управления и достижения обозначенных целей региональной политики в условиях усовершенствования, децентрализации и, как следствие, усложнения общественно-экономических процессов и взаимоотношений⁵.

Государственный механизм регулирования региональной экономики формируется на базе концепции и тезисов государственного управления и должен в большой степени рассматривать специфические особенности общественно-экономической среды региона, воздействующий масштаб на нее вариативности внутренних и внешних факторов. Видимо также, что механизм регионального управления формируется из необходимости выполнения иерархии поставленных целей и должен выражаться в результате показателей качественного становления регулируемой общественно-экономической системы, определяемых субъектами управления.

Ведущей целью становления механизма государственного регулирования регионального экономического развития является определение вектора направления руководящих процессов в условиях ограниченности ресурсов, через программную разработку действий направленных на результат, как для системы в совокупности, так и непосредственно для каждого из иерархических структурных уровней, что, в финальном результате, должно содействовать переходу региональной экономики к качественно новому этапу развития.

Учитывая факт целевой направленности механизма государственного регулирования региональных общественно-экономических процессов, сам управленческий процесс есть последовательная реализация тактических мер экономической политики региона, формирующих основу перехода к качественно новому этапу изменения, а также конкретных мероприятий программного характера, определяющих достижение целей по обусловленным направлениям приложения управленческих ресурсов.

⁵ Еремеева А.С. Управление развитием региональной автодорожной инфраструктуры [Электронный ресурс] // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал: офиц. сайт. 2016. URL: <http://eee-region.ru/article/4012/>. (дата обращения: 23.05.2018).

На сегодняшний момент государственные программы имеют статус базового инструмента государственного программно-целевого управления на федеральном и региональном уровнях. Понемногу расширяется деятельность совместного решения определённых задач Федерацией и ее субъектами, и, как следствие – государственные программы регионов становятся все в большей степени связанными по целям с государственными программами РФ. Финансовой основой обеспечения сродственной координации политик выступает субсидирование бюджетов субъектов России в части соответствующих процессов ⁶.

Таким образом, государственная программа, реализуемая на определённой территории, с одной стороны, служит чётко проработанным устройством ее общественно-экономического формирования, а с другой стороны, она объединяет уровни государственной власти, формируя объем финансового обеспечения осуществления особо полного спектра инструментов комплексной общественно-экономической политики региона.

Точную целевую направленность содержат в себе региональные программы и, по сопоставлению с федеральными государственными программами, относительно небольшими объёмами работ и ресурсных расходов; эти программы имеют строгую целевую направленность, обладают адресностью, лимитацией временных промежутков и связываются с общегосударственной концепцией регионального развития и региональной политикой страны. Ведущими задачами региональных программ являются:

- формирование благоприятной региональной и отраслевой конструкции экономики;
- стабилизация межрегиональных отличий по общественно-экономическим показателям;
- высокоэффективное применение природных, физических и трудовых источников региона;

⁶ Бреусова Е.А. Региональные целевые программы как основной инструмент регионального развития // Концепт. 2016. Т. 2. С. 511 – 515.

- бездефицитное (сбалансированное) территориальное хозяйствование в условиях рынка;
- охрана окружающей среды;
- преодоление последствий техногенных аварий и стихийных бедствий;
- поддерживание историко-культурного достояния региона, укрепление культурного потенциала, упрочнение социально политической и правовой среды;
- формирование информационного обеспечения органов управления и хозяйствующих субъектов ⁷.

Национальная программа усовершенствования и развития, автомобильных дорог РФ до 2025 года. Программа устанавливает приоритетные направления в сфере дорожной политики и инструменты для ее реализации, перечень мер по развитию дорожного хозяйства и сети автомобильных дорог, ориентированность возрастания результативности предоставления государственных служб и возрастания безопасности в дорожном хозяйстве, надобности в усовершенствовании и становлении сети автомобильных дорог РФ исходя из стоящих задач общественно-экономического становления страны.

Главным направлением в управлении развитием территориальной автодорожной инфраструктуры является создание результативной сервисной системы автомобильных перевозчиков на маршрутах, проходящих по территории области (техническое обслуживание, заправочная инфраструктура, наличие гостиниц, стоянок и т.д.).

Управление автодорожной инфраструктурой подразумевает инновационное развитие. В свою очередь «Территориальная инновационная автодорожная инфраструктура» – является одним из элементов, играющий значимую роль в устойчивом и прогрессивном развитии региона и страны, возрастании качества жизни населения, интеграции автодорожной сети области в систему федеральных дорог и международную транспортную систему.

⁷ Бреусова Е.А. Региональные целевые программы как основной инструмент регионального развития // Концепт. 2016. Т. 2. С. 511 – 515.

Нынешнее состояние территориальной экономики, возрастание ее конкурентоспособности и инвестиционной притягательности, создание условий для перехода на инновационный путь становления, удачная интеграция России в мировое хозяйство, сглаживание дифференциации становления субъектов РФ зависят от развитости инновационной автодорожной инфраструктуры.

«Инновационная инфраструктура» – подсистема территориальной инновационной системы, представленная в виде общности определённых организаций, содействующая становлению инновационного бизнеса на различных стадиях его жизненного цикла, а также реализации регионального инновационного процесса.

Значительной задачей в развитии территориальной автодорожной инфраструктуры является несоответствие между текущим уровнем развития экономики и качеством функционирования присутствующей сети автомобильных дорог. На сегодняшний день имеющееся сеть автомобильных дорог не соответствует по своим параметрам общественно-экономическим надобностям и, в первую очередь, темпам становления автомобилизации. Не до конца применяется транзитный потенциал страны, основные фонды в виде специализированной дорожной техники обновляются неудовлетворительными темпами, их износ достиг 55 - 70 % и продолжает возрастать. Ухудшение технического состояния автодорог и снижение их пропускной способности способствует росту дорожно-транспортных происшествий⁸.

Неудовлетворительный уровень совершенствования автодорожной инфраструктуры в РФ сдерживает расширение хозяйственного освоения территории региона и ограничивает доступ к новым потенциальным источникам природных источников. Есть ряд проблемных вопросов, касающихся становления инновационной деятельности в автодорожном хозяйстве, создание полноценного рынка высоких, специальных технологий, к которым относятся:

– отсутствие системы результативного экономического планирования и

⁸ Барсуков К.Г. Некоторые аспекты существующего состояния транспортной инфраструктуры России // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 015. –№ 2 (13). С. 44 - 47.

прогнозирования инновационной деятельности в среднесрочной перспективе;

– неразрешённость вопроса, касающегося полноценного организационно-экономического регулирования и правового, в среде инновационной деятельности, стимулирующего клиентов, подрядчиков дорожных работ, развитие и применение проектных специальных технологий и материалов;

– отсутствие необходимых центров передачи новых спецтехнологий, обеспечивающих использование новых и прогрессивных спецтехнологий, материалов и техники в определенных условиях строительства и эксплуатации дорог.

Одним из препятствующих факторов на пути развития является то, что во многих регионах Российской Федерации, в том числе и Северо-Западном, отсутствуют автомобильные дороги с твёрдым покрытием между соседними населёнными пунктами, это приводит к тому, что в определённые погодные условия перемещаться по таким дорогам весьма затруднительно, порой связь осуществляется через отдаленные дороги районных центров, что приводит к перепробегу автотранспорта, перегрузке дорог. Прочностные характеристики региональных дорог и мостовых сооружений не позволяют осуществлять движение тяжеловесных транспортных средств, в свою очередь, увеличение объёмов автомобильных перевозок при плохом качестве дорог отрицательно влияет на окружающую среду. Присутствие природно-сырьевых источников и сжатость их освоения из-за отсутствия автомобильных дорог требует принятия неотложных мер по изменению состояния автодорожной сети, росту её протяжённости, капитальности покрытий, как на федеральном, так и уровне региональном⁹.

Все вышеперечисленные вопросы подразумевают под собой угрозу замедления как экономического, так и социального перспективного развития региона, их решение поспособствует тому, чтобы добиться следующих итогов:

1) уменьшения уровня транспортных издержек;

⁹ Барсуков К.Г. Некоторые аспекты существующего состояния транспортной инфраструктуры России // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 015. –№ 2 (13). С. 44 - 47.

- 2) рост мобильности населения;
- 3) уменьшение сложившейся аварийности на дорогах;
- 4) повышение доступности населения и хозяйствующих субъектов к основным транспортным коммуникациям;
- 5) увеличение вклада автомобильно-дорожного комплекса в образование ВРП.

Развитие автодорожной инфраструктуры напрямую связано с ускорением темпов научно-технического прогресса, предусматривающего широкое внедрение новейших достижений науки и техники при проектировании, строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог. Инновации, касаемые проектирования дорог, очень взаимосвязаны с масштабным применением компьютерной техники, широким использованием информационных спецтехнологий и современных экономико-математических способов. Применение компьютерных спецтехнологий автоматизирует процесс в существенной степени, и как следствие, содействует деятельности проектировщиков и помогает размножить количество рассматриваемых проектных решений, а также способствует тому, чтобы обнаружить оптимальные решения.

Сегодня широко используются программы, которые позволяют проводить автоматизацию особенно востребованных и многообразных инженерных и экономических расчётов, включающие в себя и самые трудоёмкие. Также полным ходом идёт создание комплексных автоматизированных систем, которые сумеют охватывать все отдельные особенности на всех стадиях исследования и проектирования автомобильных дорог ¹⁰.

1.3 Нормативно правовое обеспечение

В реализации полномочий органов государственной власти имеется форма, касающаяся собственных предметов ведения, и выражается она в издании нормативных правовых актов соответствующего уровня – федеральных и

¹⁰ Улицкий М.П. Основные направления модернизации автотранспортного комплекса России // Вестник МАДИ. 2013. № 2. С. 37 – 42.

территориальных, в том числе регулирующих экономику субъектов Федерации.

Среди нормативно-правовых актов по управлению экономикой субъектов Российской Федерации, выделяются:

- нормативные правовые акты всеобщего нрава, которые наравне с другими вопросами регулируют вопросы региональной экономики;
- нормативные правовые акты особого нрава, непосредственно регулирующие экономику региона.

К первой группе относится Федеральный закон Российской Федерации «О принципах и порядке разграничения предметов ведения и полномочий между органами государственной власти РФ и органами государственной власти субъектов РФ»

Ко второй группе относят нормативные правовые акты, намеренно посвящённые регулированию экономики субъектов РФ. К таким относится, скажем. Федеральный закон РФ от 17.12.99 г. № 211-ФЗ «Об общих принципах организации и деятельности ассоциаций экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации».

Помимо вышеуказанной систематизации (по кругу регулируемых отношений) нормативные правовые акты, регулирующие вопросы становления субъектов РФ, различаются по уровню нормативного регулирования (по юридической силе). Раньше каждого выдаются федеральные и территориальные нормативные правовые акты.

К федеральному уровню относятся:

а) Конституция Российской Федерации 1993 года, регулирующая основы экономической системы страны в совокупности и ее территорий, в частности;

б) федеральные конституционные законы и федеральные законы, регулирующие отдельные экономические вопросы, в том числе развитие экономики регионов;

в) указы Президента Российской Федерации, регламентирующие исключительно значимые вопросы функционирования государства и социума и занимающие специальное место в иерархии нормативных правовых актов

Российской Федерации;

г) распоряжения и постановления Правительства РФ, всесторонне и оперативно регулирующие экономические и финансовые отношения;

д) ведомственные нормативные акты (прежде всего Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерства финансов РФ, Министерства по налогам и сборам РФ и т.д.).

Весомое значение в регулировании территориальных отношений имеют Правительственные распоряжения и постановления. Они регулируют отношения, отнесённые к ведению РФ, исполняют и реализуют положения Федеральных законов, утверждают федеральные целевые программы и концепции развития регионов России. Правительство России своими нормативными актами помогает выравниванию уровня общественно-экономического развития субъектов Федерации.

Основная задача транспортного законодательства состоит в создании правовой основы для регулирования отношений между транспортными организациями, органами государственной власти, заказчиками и прочими субъектами, участвующими в процессе организации и выполнения транспортных услуг. Законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации не могут противоречить федеральным законам.

Федеральные органы исполнительной власти вправе издавать нормативные правовые акты, регулирующие отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог и осуществлением дорожной деятельности, в случаях и в пределах, которые предусмотрены настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и принятыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами Президента РФ и нормативными правовыми актами Правительства РФ.

Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Подлинный Федеральный закон улаживает отношения, которые возникают в связи с

применением автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в РФ (далее – дорожная деятельность).

Целями подлинного Федерального закона являются:

1) определение основ функционирования автомобильных дорог, их применения, осуществления дорожной деятельности в интересах пользователей автомобильными дорогами, собственников автомобильных дорог, государства, муниципальных образований;

2) улучшение государственного управления в области дорожной деятельности;

3) организация сохранности и развития автомобильных дорог, совершенствование их технического состояния;

4) содействие внедрению перспективных спецтехнологий и эталонов в области дорожной деятельности;

5) организация высокоэффективной и добросовестной конкуренции на рынке работ и (либо) служб при реализации деятельности на дорогах;

6) совершенствование инвестиционного микроклимата в области применения автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности;

7) организация интеграции автомобильных дорог в интернациональную транспортную сеть.

2 ПРАКТИКА СОСТОЯНИЯ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1 Анализ состояния автодорожной инфраструктуры Амурской области

Сеть автомобильных дорог общего пользования Амурской области представлена автодорогами федерального, регионального и местного значения.

Федеральная автомобильная дорога «Амур» (Чита – Хабаровск), обеспечивает круглогодичное сквозное движение от Балтики до Тихого океана соединяющая центральные, сибирские и дальневосточные регионы России.

Северные и северо-восточные районы, включая территории прилегания к зоне Байкало-Амурской железнодорожной дороги (73 населённых пункта, население – 118 тысяч человек), менее освоенные, здесь низкая плотность населения, и обеспеченность территории составляют в основном локальные, технологические дороги.

На территории Амурской области действует 77 пунктов обогрева, из них: 51 неперемещаемый пункт – это кафе, автозаправочные станции и комплексы, расположенные по федеральным трассам «Амур» и «Лена», 25 подвижных пунктов – автобусы, автомобили, которые могут стремительно приехать на подмогу водителям, 1 мобильный пункт обогрева.

На основании многолетних слежений и обзора рисков происхождения чрезвычайных обстановок и больших дорожно-транспортных происшествий, на федеральных автодорогах выделено 4 опасных участка. На 2 участках существуют резкие спуски и подъёмы. Один участок находится в Архаринском районе – это Урильский подъем протяжённостью два километра с 1760 по 1762 км трассы. Второй небезопасный участок – в Тындинском районе с 66 по 73 км трассы, в 10 км от посёлка Желтулак. Два участка на федеральной трассе подвержены в зимний период гололедице и снежным заносам: это участок с 1332 км по 1360 км в Шимановском районе и с 1563 по 1600 км трассы, тот, что проходит в Ромненском и Октябрьском районах.

На региональных автодорогах выделено 2 опасных участка, подверженных в зимний период гололедице и снежным заносам: в Селемджинском районе участок автодороги с 304 км по 306 км, в Михайловском районе – с 44 км по 54 км.

Для мониторинга ситуации на дорогах и оперативного реагирования в случае беды дежурство осуществляют 44 оперативные группы. Содействовать автомобилистам в случае необходимости готовы 104 человека и 40 единиц техники. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием в этих районах составляет менее 4 на 1 1000 кв. км, что в 5 раз ниже уровня среднеобластного.

В целях устранения инфраструктурных ограничений территорий, прилегающих к зоне БАМ, для становления богатейших минерально-сырьевой и лесосырьевой баз, вовлечения месторождений в хозяйственный цикл требуется непрерывное участие дорожников.

К дорогам общего пользования межмуниципального значения относятся:

– автомобильные дороги связующие административный центр Амурской области городской округ Благовещенск с городскими округами и административными центрами муниципальных районов Амурской области (за исключением автомобильных дорог федерального значения);

– являющиеся подъездами от автодорог общего пользования федерального значения к административным центрам муниципальных районов и городским округам;

– между собой соединяющие административные центры муниципальных районов, административные центры муниципальных районов с городскими округами, городские округа.

К автодорогам общего пользования межмуниципального (регионального) значения также могут относиться автомобильные дороги:

1) связующие административные центры муниципальных районов либо городские округа с административными центрами городских, либо сельских поселений;

2) являющиеся подъездами от автомобильных дорог общего пользования федерального либо регионального значения к административным центрам сельских либо городских поселений;

3) соединяющие между собой административные центры сельских либо городских поселений.

Рассмотрим подробнее в таблице 1 ¹¹.

Таблица 1 – Протяжённость автомобильных дорог общего пользования

в километрах

Показатели	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2016 г. к 2015 г.	2015 г. к 2014 г.
Всеобщая протяжённость в том числе:	14439,8	15219,8	15313,6	16335,2	16362,8	27,6	1021,6
федерального	1483,3	1483,3	1483,3	1483,3	1483,3	0	0
регионального либо межмуниципального	6177,9	6178,8	6203,0	6177,7	5784,5	-393,2	-25,3
местного	6778,6	7557,7	7627,3	8674,2	9095,0	420,8	1046,9
С твёрдым покрытием в том числе:	10731,3	10962,3	11342,2	12355,6	12498,5	142,9	1013,4
федерального	1483,3	1483,3	1483,3	1483,3	1483,3	0	0
регионального либо межмуниципального	6068,9	6069,8	6095,5	6071,6	5697,4	-374,2	-23,9
местного	3179,1	3409,2	3763,4	4800,7	5317,8	517,1	1037,3
С улучшенным покрытием в том числе:	4094,5	4168,0	4099,8	4101,8	4164,7	62,9	2
федерального	1263,0	1266,0	1273,6	1273,6	1301,7	28,1	0
регионального либо межмуниципального	1671,4	1671,8	1678,6	1676,8	1621,6	-55,2	-1,8
местного	1160,1	1230,2	1147,6	1151,4	1241,4	90	3,8

¹¹ Федеральная служба государственной статистики РФ (Росстат) [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 2010. URL: www.gks.ru. (дата обращения: 15.05.2018).

Рассматривая таблицу 1, мы видим, что за анализируемый период общая протяжённость автомобильных дорог общего пользования в Амурской области возрастает. В 2016 г. по сопоставлению с 2015 г. увеличение составило 27,6 км. Несмотря на это протяжённость территориальных автомобильных дорог в 2016 г. по сопоставлению с 2015 г. уменьшилось на – 393,2 км, так как выполнена передача автодорог, которые по критериям не соответствуют дорогам регионального значения. Местная протяжённость автомобильных дорог 2016 г. по сопоставлению к 2015 г. увеличение составило 420,8 км.

Протяжённость автодорог, проходящих по территории области, составляет 16,3 тыс. км. Протяжённость автомобильных дорог регионального либо межмуниципального значения составляет 5784,5 км, в том числе с твёрдым покрытием 5697,4 км, грунтовых – 131,7 км. На территориальных автодорогах находятся 626 мостов и путепроводов всеобщей протяжённостью 20,4 тыс. пог. метров.

Динамика протяжённости автодорог общего пользования с твёрдым покрытием с 2012 г. по 2016 г. возрастает. Протяжённость территориальных автомобильных дорог с твёрдым покрытием сократилось, в 2016 г. составило 5697,4 км это на 374,2 км меньше по сопоставлению к 2015 г.

Протяжённость автодорог общего пользования с улучшенным покрытием в Амурской области отслеживается незначительное увеличение. Рассмотрим протяжённость автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального либо межмуниципального и местного значения на рисунке 2¹².

¹² Федеральная служба государственной статистики РФ (Росстат) [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 2010. URL: www.gks.ru. (дата обращения: 15.05.2018).

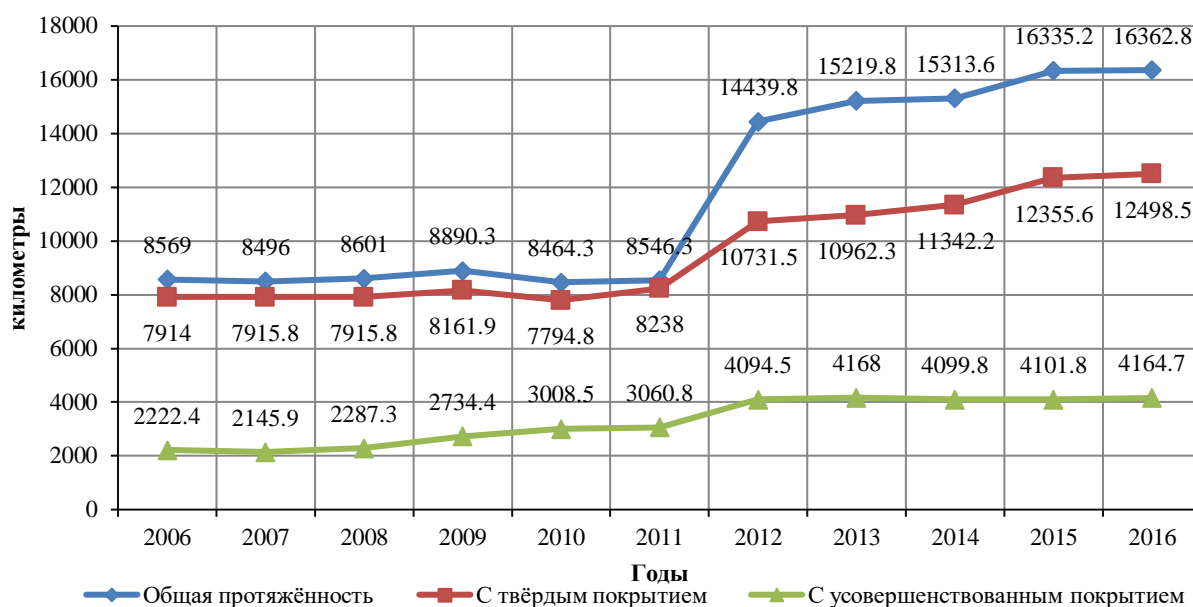


Рисунок 2 – Протяжённость автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального либо межмуниципального и местного значения

Как видно из рисунка 2, за анализируемый период всеобщая протяжённость автомобильных дорог общего пользования отслеживается крутой скачек в 2012 г. Общая площадь дорог в 2011 г. составило 8546,3 км, в 2012 г. увеличилось до 14439,8 км. Увеличение в 2012 г. пришлось и на протяжённость автомобильных дорог общего пользования твёрдое покрытие.

Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в всеобщей протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального значения, составила 76,1 % – увеличилась к уровню 2015 года на 0,6 %. Просмотрим конструкцию протяжённости дорог общего пользования регионального значения на 01.01.2018 г. Просмотрим таблицу 2 ¹³.

Таблица 2 – Конструкция протяжённости дорог общего пользования регионального значения на 01.01.2018 г.

Показатели	Протяжённость дорог, км	Структура, в процент	В том числе с твёрдым покрытием,	Структура, в процен	из всеобщей протяжённости не отвечает нормативным	Структура, в процен

¹³ Федеральная служба государственной статистики РФ (Росстат) [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 2010. URL: www.gks.ru. (дата обращения: 15.05.2018).

		ах	км	тах	требованиям, км	тах
1	2	3	4	5	6	7
Всего	5 755,5	100	5 677,5	100	1 425,6	100
Архаринский р-н	388,3	6,75	386,0	6,80	78,0	5,47
Белогорский р-н	257,1	4,47	257,1	4,53	53,4	3,75
Благовещенский р-н	228,5	3,97	228,5	4,02	55,2	3,87
Бурейский р-н	275,2	4,78	275,2	4,85	69,6	4,88
Завитинский р-н	184,2	3,20	184,2	3,24	51,1	3,58
Зейский р-н	372,2	6,47	352,4	6,21	80,0	5,61
Ивановский р-н	256,6	4,46	256,6	4,52	60,4	4,24
Константиновский р-н	234,1	4,07	234,1	4,12	51,7	3,63
Магдагачинский р-н	351,6	6,11	351,6	6,19	168,1	11,79
Мазановский р-н	347,5	6,04	333,0	5,87	55,7	3,91
Михайловский р-н	298,3	5,18	298,3	5,25	64,2	4,50
Октябрьский р-н	339,5	5,90	325,2	5,73	68,4	4,80
Ромненский р-н	246,2	4,28	246,2	4,34	60,0	4,21
Свободненский р-н	394,3	6,85	382,3	6,73	114,7	8,05
Селемджинский р-н	118,7	2,06	118,7	2,09	34,0	2,38
Серышевский р-н	323,5	5,62	315,4	5,56	94,1	6,60
Сковородинский р-н	126,0	2,19	126,0	2,22	30,2	2,12
Тамбовский р-н	341,4	5,93	341,4	6,01	88,8	6,23
Тындинский р-н	224,9	3,91	224,9	3,96	56,0	3,93

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5	6	7
Шимановский р-н	324,9	5,65	317,9	5,60	92,0	6,45
г. Белогорск	3,6	0,06	3,6	0,06	0	0,00
г. Благовещенск	33,0	0,57	33,0	0,58	0	0,00

г. Зeya	0,0	0,00	0,0	0,00	0	0,00
г. Райчихинск	27,6	0,48	27,6	0,49	0	0,00
г. Свободный	35,5	0,62	35,5	0,63	0,0	0,00
г. Тында	2,6	0,05	2,6	0,05	0	0,00
г. Шимановск	9,5	0,17	9,5	0,17	0,0	0,00
пгт Прогресс	10,7	0,19	10,7	0,19	0	0,00
НО Циолковский	0	0,00	0	0,00	0	0,00

Как видно из таблицы 2, основная доля протяжённости дорог в Архаринском районе и составило 6,75 % либо 388,3 км. В Зейском районе доля составила 6,47 %, наименьшая доля в 0 % это г. Зeya и НО Циолковский. Из всеобщей протяжённости не отвечает нормативным требованиям, в 11,9 % пришлось на Магдагачинский район.

Примечание: к автомобильным дорогам общего пользования регионального (межмуниципального) значения не относятся участки автомобильных дорог (улиц), находящиеся в пределах границ городских округов, городских либо сельских поселений, за исключением участков автомобильных дорог, которые проходят через сельские либо городские поселения, при отсутствии их обходов и являющихся транзитными.

Просмотрим конструкцию автомобильных дорог общего пользования, не отвечающих нормативным требованиям на рисунке 3¹⁴.

Как видно из рисунка 3, конструкция автомобильных дорог общего пользования, не отвечающих нормативным требованиям в Амурской области, с 2009 года отслеживается снижение. В 2009 г. всеобщая доля автомобильных дорог не отвечающая нормативным требованиям составила 95,2 %, к 2016 г. данный показатель снизился до 23,9 %¹⁵.

¹⁴ Министерство транспорта и строительства Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 2015. URL: <http://mintrans-amur.ru/sections/87> (дата обращения: 14.05.2018).

¹⁵ Воронцова С.Д. Приоритетные направления развития автомобильных дорог в Российской Федерации / С.Д. Воронцова // Экономические проблемы регионов и отраслевых комплексов. 2009. № 1. С. 357 – 361 [Электронный ресурс] // Киберленинка: офиц. сайт. – 2014. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/prioritetnye-napravleniya-razvitiya-avtomobilnyh-dorog-v-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения: 05.05.2018).

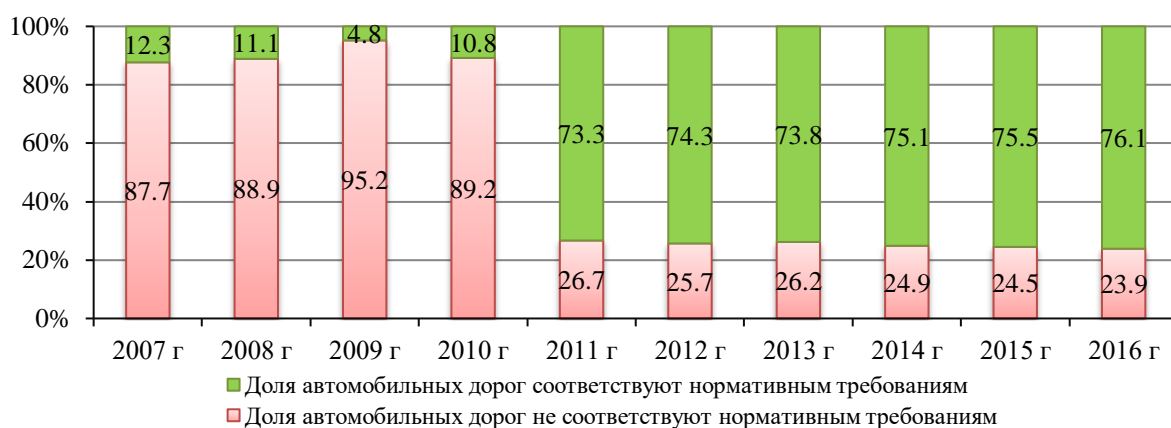


Рисунок 3 – Конструкция автомобильных дорог общего пользования, не отвечающих нормативным требованиям в Амурской области

Просмотрим таблицу 3 присутствие и протяжённость неестественных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования¹⁶.

Таблица 3 – Присутствие и протяжённость неестественных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования

Показатели	Единицы измерения	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Изменение 2016 г. к 2015 г.	
					в абсолютном выражении	темпы прироста
Мосты, путепроводы и эстакады каждого	шт.	390	445	420	-25	-5,62
Мосты, путепроводы и эстакады каждого в том числе:	пог. метры	12603,2	14937,9	14988,62	50,72	0,34
капитальные	шт.	164	173	177	4	2,31
капитальные	пог. метры	10274,9	11136,7	11701,08	564,38	5,07
Пешеходные переходы в различных уровнях	шт.	77	101	102	1	0,99
Пешеходные переходы в различных уровнях	пог. метры	718	860	823	-37	-4,30

¹⁶ Министерство транспорта и строительства Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 2015. URL: <http://mintrans-amur.ru/sections/87> (дата обращения: 14.05.2018).

Трубы – всего	шт.	1619	2326	2272	-54	-2,32
Трубы – всего	пог. метры	12001,6	23784,2	16706,72	-7077,48	-29,76
из них капитальные (железобетонные, бетонные и каменные, металлические)	шт.	1338	2064	2100	36	1,74
из них капитальные (железобетонные, бетонные и каменные, металлические)	пог. метры	10304,2	15406	15810,6	404,6	2,63

Как видно из таблицы 3 присутствие и протяжённость неестественных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования мосты, путепроводы и эстакады каждого в 2016 г. отслеживается снижение на – 25 шт., темп прихода составил 5,62 %. Уменьшение числа дозволено объяснить проведением инвентаризации в связи с передачей дорожной деятельности с селений на уровень района.

В ходе реализации плана подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области» государственной программы «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014 - 2020 годы» в 2016 году:

1) сдано в эксплуатацию по заключению строительства и реконструкции 9 объектов на дорогах регионального значения всеобщей протяженностью 12,231 км / 994,5 пог. метров, в том числе по объектам:

– строительство моста через р. Селемджа на 303 км автодороги «Введенка – Февральск – Экимчан» (1,857 километров / 853,76 пог. метров, Селемджинский район);

– реконструкция автомобильной дороги «Введенка – Февральск - Экимчан», км 21+880 – км 46+200 (этап 3/1) (2,3 км, Мазановский район);

– строительство обхода города Свободного на участке км 5 – км 11 (5,766 км / 54,66 пог. метров, Свободненский район);

- реконструкция моста на 7 км автодороги «Шимановск – Нововоскресеновка – Симоново» (0,520 км, Шимановский район);
- реконструкция моста на 2 км автодороги «Подъезд к с. Петруши» (0,25 км / 24,7 пог. метров, Шимановский район);
- реконструкция моста на 116 км автодороги «Зея – Поляковский» (0,275 км, Зейский район);
- реконструкция моста на км 21 автодороги «Крестовоздвиженка – Поярково – Калинино» (0,699 км / 36,75 пог. метров, Константиновский район);
- реконструкция моста на км 5 автодороги «Лозовое – Садовое – Лермонтовка» (0,294 км, Тамбовский район);
- реконструкция моста на 2 км автодороги «Тыгда-Черняево» (0,27 км / 24,7 пог. метров, Магдагачинский район).

2) отремонтировано 105,4 км дорог регионального значения;

3) реконструировано 0,9 км, приведено в нормативное состояние 149,6 км дорог местного значения, восстановлено освещение 11,5 км улиц ¹⁷.

Немаловажным, правда и имеющим большее значение для региона, чем для центра, является план строительства автомобильного моста через Амур, соединяющего Россию и Китай. Он значим для приграничного сотрудничества и становления туризма, и по этой причине собственниками оператора стали именно регионы – Амурская область и соседняя китайская глубинка Хэйлунцзян. Россия планирует вложить в данный план значительно огромное средств – 14 миллиардов рублей, тогда как Китай потратит эквивалент 5,2 миллиардов рублей. Однако, нельзя переоценить огромную значимость моста для приграничного сотрудничества, он одновременно обозначает и главный прорыв для становления транспортных связей между Россией и Китаем в совокупности. Следственно через несколько лет Приамурье впервой в истории получит вероятность надёжного транспортного сообщения с соседним государством, и это станет главным событием для каждой страны.

¹⁷ Об утверждении государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014 – 2020 годы» [Электронный ресурс]: постановление от 25 сентября 2013 г. № 450. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

Просмотрим таблицу 4, основные сооружения и оборудование, повышающие безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования¹⁸.

Таблица 4 – Основные сооружения и оборудование, повышающие безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования

Показатели	Ед. изм.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Изменение 2016 г. к 2015 г.	
					в абсолютно м выражении	темп прироста
1	2	3	4	5	6	7
Автобусные остановки	шт.	1311	1857	1862,3	5,3	0,29

Продолжение таблицы 4

1	2	3	4	5	6	7
Протяжённость линий освящения на автодорогах и неестественных сооружениях	км	3238,6	2144,5	4031,943	1887,443	88,01
Транспортные развязки в различных уровнях на пересечениях железнодорожных путей и автомобильных дорог	км	6,6	7,1	14,9	7,8	109,86
Транспортные развязки в различных уровнях на пересечениях автомобильных дорог	км	1,0	0	0	0	0

Как мы видим из таблицы 4, в 2015 г. автобусных остановок было 1857 шт. в 2016 г. увеличение не существенное 1862,3 шт. темп прихода 0,29 %. Протяжённость линий освящения на автодорогах и неестественных сооружениях

¹⁸ Министерство транспорта и строительства Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 2015. URL: <http://mintrans-amur.ru/sections/87> (дата обращения: 14.05.2018).

за анализируемый период возрастает в 2016 г. 4031,943 км темп прихода 88,01 %.

Транспортные развязки в различных уровнях на пересечениях железнодорожных путей и автомобильных дорог в 2016 г. 14,9 км, это на 7,8 км огромное по сопоставлению к 2015 г. Объекты автогазозаправочной инфраструктуры представлены в таблице 5¹⁹.

Таблица 5 – Объекты автогазозаправочной инфраструктуры

в штуках

Показатели	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Изменение 2016 г. к 2015 г.	
				в абсолютно м выражении	темп прироста
1	2	3	4	5	6
Автозаправочные станции (АЗС)	128	124	164	40	32,26
Из них:					
многотопливные заправочные станции (МТЗС)	79	76	73	-3	-3,95
автомобильные газонаполнительные компрессорные станции (АГНКС)	12	12	16	4	33,33

Продолжение таблицы 5

1	2	3	4	5	6
автомобильные газозаправочные станции (АГЗС)	0	0	0	0	0,00
криогенные газозаправочные станции (КриоГЗС)	0	0	0	0	0,00
Электрозаправочные станции (ЭЗС)	0	0	0	0	0,00

Плотность размещения АЗС на территории Амурской области в рамках

¹⁹ Министерство транспорта и строительства Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 2015. URL: <http://mintrans-amur.ru/sections/87> (дата обращения: 14.05.2018).

муниципальных образований разна. В больших населенных пунктах, исключительно в г. Благовещенске, осязается избыток АЗС, в то время как в селах области, в ее северных районах и на трассе «Чита-Хабаровск» число АЗС неудовлетворительно. Многие из АЗС не соответствуют современным мировым эталонам. Скажем, на некоторых АЗС все еще имеются резервуары наземного типа, что создаёт угрозу для окружающей среды и безопасности жизнедеятельности человека в случае утраты топлива.

Просмотрим таблицу 6.

Таблица 6 – Обзор реализации программ

Мероприятия	Наименование подпрограммы	Эффективность подпрограмм
1	2	3
Содействие активизации процессов обновления основных фондов и повышение управляемости и контролируемости и развития автомобильного, транспорта	Развитие транспортного комплекса	Объем инвестиций в транспортные организации на обновление основных фондов в 2020 г. составит 270300 тыс. рублей (в 2012 г. инвестиции составили 4000 тыс. рублей). Количество пассажиров, перевезенных всеми видами транспорта по социально значимым направлениям, к концу 2020 г. достигнет 3939,6 тыс. пассажиров (в 2012 г. перевезено 3160,2 тыс. пассажиров). Снижение количества погибших и раненых в ДТП на 26,4 % к концу 2020 г. (со 192 человек в 2012 г. до 141 к 2020 г.). Снижение количества ДТП с участием пешеходов на 9,9 % к концу 2020 г. (со 154 в 2012 году до 138 к 2020 г.)
Увеличение протяжённости автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям, укрепление технической базы дорожных организаций	Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области	Повышение транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, ликвидация недоремонта; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы до 86,2 % к концу 2020 г. (в 2012 г. этот показатель равен 74,3 %). Доля введённых автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и

Продолжение таблицы 6

1	2	3
области		искусственных сооружений на них, соответствующих нормативным требованиям, увеличится на 420 % к концу 2020 г. (в 2012 г. увеличение на 0,9 %). Повышение транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог местного значения, ликвидация недоремонта до 17,0 % к концу 2020 г. (в 2012 г. этот показатель равен 0,7 %)
Реализация использования и внедрения навигационных спутниковых технологий Глобальной Навигационной Спутниковой Системы и иных результатов космической деятельности в интересах социально-экономического и инновационного развития.	Внедрение навигационно-спутниковых технологий с использованием Глобальной Навигационной Спутниковой Системы и других результатов космической деятельности в интересах социально-экономического и инновационного развития Амурской области	Доля наполнения информацией региональной геоинформационной системы исполнительными органами государственной власти области – 70 % к концу 2020 г. Доля исполнительных органов государственной власти, размещающих информацию в региональной геоинформационной системе управления и обеспечения безопасности, – 45 % к концу 2020 г. Время реакции на вызов служб ГИБДД, скорой и пожарной помощи – 14 минут к концу 2020 г. (в 2012 г. время реакции на вызов служб составляет 20 минут)

В 2016 году 2 хозяйствующих субъекта входят в одну группу лиц с вертикально интегрированными нефтяными компаниями: АО «ННК Амурнефтепродукт» (ВИНК АО «Самостоятельная нефтегазовая компания») – 61 АЗС; ООО «РН-Востокнефтепродукт» (ВИНК ПАО «НК «Роснефть») – 5 АЗС. Автозаправочные станции АО «ННК Амурнефтепродукт» значительно выдаются среди прочих по наличию современного оборудования, внешнему виду, наличию дополнительных служб, использованию разных методов оплаты (наличные средства, карточки оплаты) и, как следствие, существенными

объёмами реализации нефтепродуктов.

24 мая Правительством области было подписано соглашение с Федеральным дорожным агентством о предоставлении в 2016 году бюджету Амурской области межбюджетных трансфертов на реализацию планов территориальных программ в сфере дорожного хозяйства по решениям Правительства Российской Федерации в размере 253,9 млн. рублей. Данные средства будут направлены на реконструкцию 5 мостовых сооружений, пострадавших в итоге крупномасштабного затопления 2013 года.

Еще одно соглашение с Федеральным дорожным агентством заключено 2 июня. Оно касается предоставления субсидии на реконструкцию и строительство автомобильных дорог в границах федеральной целевой программы «Экономическое и общественное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» в размере 780,1 млн. рублей²⁰.

Указанные средства позволят закончить реализацию 2 огромных объектов:

- реконструкцию автомобильной дороги «Зея-Тыгда» на участке с 33 по 40 километр. Ввод намечен в 2017 году;

- строительство моста через р. Селемджа на 303 км автомобильной дороги «Введеновка – Февральск – Экимчан». Ввод объекта намечен на август 2016 года.

Министерством транспорта и строительства области проделана огромная работа по привлечению средств федерального бюджета для становления сети дорог в Амурской области.

Это позволит добротнее усовершенствовать дорожную сеть области и обеспечить круглогодичную и непрерывную связь с отдалёнными районами региона.

2.2 Управление автодорожной инфраструктурой в Амурской области

Министерство транспорта и строительства Амурской области (далее – министерство) является исполнительным органом государственной власти

²⁰ Итоговый доклад о результатах деятельности Федерального дорожного агентства за 2017 [Электронный ресурс] // Федеральное дорожное агентство (РОСАВТОДОП): офиц. сайт. URL: <http://rosavtodor.ru>. (дата обращения: 16.05.2018).

Амурской области, проводящим государственную политику и выполняющим межотраслевое управление в сфере транспорта и дорожного хозяйства, градостроительства, строительного комплекса, ценообразования и сметного нормирования в строительстве, координирует действие других исполнительных органов государственной власти Амурской области в этих сферах.

Министерство осуществляет свою деятельность во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, региональными органами федеральных органов исполнительной власти, исполнительными органами государственной власти Амурской области, органами местного самоуправления муниципальных образований Амурской области, общественными объединениями и иными хозяйствующими субъектами.

Содержание министерства реализуется за счёт средств областного бюджета. Местонахождение министерства: 675000, Амурская область, г. Благовещенск, ул. Зейская, 206.

Основными задачами министерства являются:

– проведение государственной политики в области становления транспорта и дорожного хозяйства на территории Амурской области, направленной на удовлетворение потребности населения и нужд экономики в транспортных перевозках, на обеспечение безвредного, результативного и устойчивого функционирования транспортного комплекса в Амурской области, совершенствование транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;

– проведение на территории Амурской области государственной политики в области архитектуры, градостроительства, строительства и промышленности строительных материалов;

– проведение целевой государственной политики в сфере ценообразования и сметного нормирования в строительстве;

– координация деятельности предприятий и организаций строительного комплекса (в ред. постановления губернатора Амурской области от 26.07.2016 г. № 216).

– обеспечение результативного применения автомобильных дорог регионального либо межмуниципального значения и осуществление дорожной деятельности ²¹.

Управление дорожно-строительной организацией – есть управление открытой системой, которая взаимодействует с внешней средой, объединением производственных процессов касаясь строительства сооружений, входящих в производственную программу фирмы. Для этого создаётся система управления, в которой начальники высшего уровня наделяются функциями, нужными для обеспечения ориентированной на высокий результат деятельности основных участников производственных циклов – генподрядчика и субподрядчика.

В своей деятельности Министерство действует согласно Конституции РФ, федеральными конституционными законами, федеральными законами, указами и распоряжениями Президента РФ, Правительственными распоряжениями и постановлениями, Уставом (основным Законом) Амурской области, законами Амурской области, постановлениями и распоряжениями губернатора Амурской области и Правительства Амурской области.

Область заимела весомый навык в преобразовании дорожного хозяйства. Придавая огромное значение состоянию сети автомобильных дорог и обеспечению их функционирования без сбоев, Администрация области осуществила ряд мер по реформированию системы управления дорожным хозяйством, и работа в этом направлении продолжается и по день сегодняшний.

В ноябре 1994 года постановлением Главы Администрации области № 1015 от 22 ноября 1994 г. был создан орган управления автомобильными дорогами общего пользования – Управление автомобильных дорог Администрации Амурской области «Амурупрадор», в оперативное управление которому передана сеть дорог общего пользования и возложена подготовка и реализация работ по содержанию и развитию закреплённой сети при оптимальном расходовании финансовых и материальных ресурсов.

²¹ Министерство транспорта и строительства Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 2015. URL: <http://mintrans-amur.ru/sections/87> (дата обращения: 14.05.2018).

«Амурупрадор» определяет стратегию и тактику поступательного развития сети областных автомобильных дорог, ответственность несет перед Главой Администрации, пользователями, налогоплательщиками дорог за их состояние и результативное использование дорожного фонда.

Когда создавался орган управления было решено не приватизировать линейные подразделения по ремонту и содержанию автомобильных дорог, оставив их в составе «Амуравтодора» на переходный период, тем самым не допустив развала и искоренения областного дорожного хозяйства. На данный момент можно сказать, что это решение было принято верно. Созданная система управления показала и негативные и позитивные стороны.

В качестве приоритетного направления своей деятельности «Амурупрадор» считает возрастание роли содержания автодорог как основы и условий для безопасности движения, совершенствования текущего состояния, а также увеличения межремонтных сроков службы дорожных элементов. Увеличены средства, направленные на дороги, но результат оказался гораздо больше скромным. Поводы этого заложены в самой системе взаимодействия «Амуравтодор» и деятельности подрядных дорожных организаций.

Мерилом деятельности некоторых подрядных организаций стала выручка, они пытаются, где это допустимо, сэкономить, порой даже не исполняя перечня необходимых работ по содержанию дорог.

Имеется надобность создания государственных служб во всех районах по содержанию автомобильных дорог с контролирующими и хозяйственными функциями, помимо прочих функциями по соблюдению правил пользования автодорогами и сохранностью сооружений на них расположенными.

Опыт основательной работы других областей показывает, что особенно результативным и добротным является содержание автомобильных дорог службами государственно-специализированными.

Нужно отметить и еще одну, назревший за период деятельности «Амурупрадора» проблемный момент, который требует принятия срочных мер и повышенного внимания. При создании структуры управления областными

дорогами, отслеживая результативность и эффективность работы вновь создаваемых структур, а также разрабатывая Концепцию становления территориальной сети автомобильных дорог области, порой сталкиваешься с проблемой компетентности людей, их способности верно оценивать обстановку и принимать решения. К сожалению, довольно мало квалифицированных и грамотных специалистов, экспертов, которые способны грамотно оценить ситуацию, быстро реагировать на меняющиеся условия, подготовить и провести торги. В этой связи необходимы система обучения специалистов дорожных организаций, для этого создаются региональные центры обучения, программа постоянного обучения специалистов государственных органов управления автомобильными дорогами.

2.3 Проблемы управления развитием автодорожной инфраструктурой в Амурской области

Оценивая состояние автодорожной инфраструктуры, в текущее время невозможно считать его оптимальным, а уровень становления основательным. Обзор нынешнего состояния развития автодорожной инфраструктурой в Амурской области выявил следующие основные задачи:

– характеристики объектов автодорожной инфраструктуры области не соответствуют нормативным требованиям.

В 2017 году на территории Амурской области зарегистрировано 417 ДТП (-8,4 %, 455) в местах совершения которых, выявлены неудовлетворительные дорожные данные, при этом 39 (+34,5 %, 29) человек погибли и 530 (-10,5 %, 591) ранены. Доля данного вида ДТП от их всеобщего числа составила 34,3 %.

В границах надзорной деятельности в 2017 году подразделениями ГИБДД области к административной ответственности за неисполнение требований безопасности дорожного движения при проведении ремонта и оглавления дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов по ст. 12.34 КоАП РФ привлечено 233 (-34,9 %, 358) должностных и юридических лиц дорожных, коммунальных и железнодорожных организаций. На устранение недостатков в оглавлении дорожно-уличной сети выдано 1997 (+6,3 %, 1878) предписаний. За

их невыполнение ст. 19.5 КоАП РФ составлено 65 (-35,6 %, 101) протоколов в отношении должностных и юридических лиц. По фактам непринятия мер обладателями УДС к приведению дорог в нормативное состояние в органы прокуратуры направлено 34 информации;

- степень изношенности автодорог общего пользования высокая, в связи с увеличением движения по ним;

- нехватка квалифицированного персонала для управление дорожно-строительного комплекса;

- слабое применение и низкая степень внедрения спутниковых навигационных спецтехнологий Глобальной Навигационной Спутниковой Системы и других итогов космической деятельности в интересах общественно-экономического и инновационного становления Амурской области.

В плане информационной обеспеченности Амурская область по сопоставлению с другими субъектами страны не является исключением в части информационной инфраструктуры управления, которая позволяет оперативно получать своевременную, подлинную информацию и своевременно реагировать на различные обстановки в физико-географической (природной) и общественно-экономической средах. Отсутствие полноценного информационно-аналитического центра, владеющего подлинной online-информацией и объединяющего усилия разных структурных подразделений (федеральной, территориальной, и муниципальной власти), осложняет процессы управления, что влияет на снижение уровня обеспечения безопасности жизнедеятельности, как объектов инфраструктуры, так и граждан, производительности применения энергетической и ресурсно-сырьевой баз, хищническом применении лесных и земельных источников и на многом ином.

Немыслимо экономическое развитие без точной и достоверной информации о структуре, региональном разделении разных видов природных, экономических и общественных ресурсов, инфраструктурных и иных объектах и сетях основных транспортных и иных потоках.

Проблемой в этой связи является низкий уровень внедрения

инновационных спецтехнологий, материалов при реализации транспортной и дорожной деятельности. На сегодняшний день разрабатывается много инновационных мыслей, направленных на то, чтобы повысить эффективность управления автодорожной инфраструктурой, повысить уровень экологической безопасности и на совершенствование и повышение долговечности транспортно-эксплуатационных характеристик дорожных покрытий.

Как сохранение присутствующей автодорожной инфраструктуры, так и её развитие, возможны только при стабильном и объемном финансировании дорожного хозяйства. Невысокий уровень развития автомобильных дорог общего пользования является значительным инфраструктурным ограничением темпов общественно-экономического развития области. Ограничителем транспортной доступности является отсутствие мостовых переходов. В связи с отсутствием мостов в северных районах через реки для обеспечения транспортного сообщения между населёнными пунктами используются паромные переправы, режим работы которых зависит от ряда факторов, такие как низкий либо, напротив, высокий уровень воды, фактор сезонности и прочее. В зимний период на данных участках дорог нужно обустройство ледовых переправ.

2.4 Мероприятия по совершенствованию системы управления автодорожной инфраструктуры

Действующее право РФ в сфере разграничения полномочий между уровнями государственной власти и местного самоуправления требует следующих изменений:

- пересмотра систематизации дорожной сети и перераспределения ответственности за управление автодорогами между разными уровнями власти с увязкой протяжённости автомобильных дорог с прибыльной обеспеченностью и расходными полномочиями соответствующих уровней власти;

- создания законодательных основ координации становления дорожной сети разных уровней; определения органов, ответственных за состояние, безопасность движения и управление автомобильными дорогами на всех

уровнях.

Основанное на государственной (муниципальной) собственности и бюджетном финансировании дорожное хозяйство, должно обеспечивать действенную систему государственного (муниципального) управления инвестиционными вложениями и автодорожным имуществом. Информация о расходах на дорожное хозяйство представлена в приложении Б.

Необходимо учитывать то, что специфический характер деятельности организаций осуществляющих содержание автомобильных дорог, финансируемых главным образом из бюджета, требует установления для них особого организационно-правового статуса по следующим причинам:

1) искоренение в конечном счете последствий ДТП; оперативное, бесперебойное восстановление проезда при выявлении чрезвычайных обстановок, включая меры стремительного реагирования по их предупреждению и предотвращению;

2) качественное содержание автомобильных дорог требует применения дорогостоящего особого оборудования и зданий специального назначения;

3) зависят от климатических условий работы связанные с содержанием автомобильных дорог, их затруднительно точно предугадать на стадии заключения контракта;

4) в отдельных районах не развит рынок специализированных работ для содержания на должном уровне автомобильных дорог.

В сложившейся ситуации необходимо сохранить в собственности государства фирмы, занимающиеся содержанием автодорог. По мере формирования и развития рынка дорожных работ уместен постепенный перевод на систему контрактного содержания дорог фирмами частного сектора, привлечение частных фирм по конкурсу к управлению дорожными проектами, их реализацией (с передачей большей части функций заказчика).

Улучшение системы управления дорожным хозяйством должно предусмотреть:

– повышение уровня материальной заинтересованности органов

управления автодорог в снижении стоимости дорожных работ и улучшении их качества;

– связь ответственности и функций органов управления автомобильными дорогами с ресурсным и финансовым обеспечением;

– совершенствование способов контроля и надзора за состоянием дорог, исполнения договорных обязательств подрядными организациями, качества выполнения проводимых работ;

– устранение дублирования избыточных функций и их сокращение различными надзорными органами, которые относятся к дорожному хозяйству; повышение контроля за государственными (муниципальными) закупками;

– повышение ответственности организаций управления автомобильных дорог за их состояние, безопасность дорожного движения, экологическую безопасность;

– путём создания университета основных инженеров с соответствующим инженерно-техническим обеспечением – добиться укрепления потенциала органов управления.

Для положительной результативности системы управления дорожным хозяйством нужно:

а) совершенствовать способы контроля и диагностики состояния дорог, методы управления, интенсивности и условий движения;

б) разрабатывать, а затем и использовать автоматизированные системы управления инвестиционным процессом и эксплуатацией дорог.

Значимыми задачами оптимизации системы управления являются:

1) формирование и поддержание системы оперативного информационного обеспечения органов управления и организаций дорожного хозяйства;

2) координация работы федеральных и региональных органов управления дорожного хозяйства и других ведомств и министерств;

3) координация функционирования и становления дорожного хозяйства, автомобильного, а также транспортной инфраструктуры.

Нужно в ближайшее время сотворить систему контроля за качеством

дорожных работ, гарантирующую приобретение проектных показателей на всяком этапе работ, начиная с согласования проектных решений и заканчивая сдачей объекта в эксплуатацию. Помимо этого, требуется сделать механизм, стимулирующий подрядные организации на соблюдение спецтехнологии работ и обучение персонала, исполняющего эти работы. Нужно:

- сделать обзор деятельности подрядчиков, применяемых ими спецтехнологий и дать оценку качеству проводимых ими работ на дороге, чтобы предоставить им права участия в конкурсе подрядных организаций;

- ввести экспресс-способы операционного контроля качества дорожных работ;

- ввести сертификационную систему для определённых работников дорожных организаций, отвечающих за проектирование, производство работ, лабораторный контроль и контроль качества.

В текущем году нужно создать лабораторию контроля качества автодорожных работ. Основные требования к лаборатории – техническая компетентность и автономность.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Автодорожная инфраструктура – безусловно значимая для всей экономики Российской Федерации отрасль и поддержание её на должном уровне неоспоримо важно. Она (автодорожная инфраструктура) способствует повышению качества и уровня жизни населения, преобладанию в структуре экономики области таких отраслей как: машиностроение, металлургия, лесопромышленный комплекс, так как они ориентированы на автомобильные перевозки.

От состояния автомобильных дорог во многом зависят перспективы развития регионов страны; и в первую очередь здесь нужно учесть обновление автодорожной инфраструктуры в регионе, крупно увеличить объём ассигнований на содержание автодорог и дорожное строительство, добиться ритмичного финансирования работ, преступить к новому этапу развития через применение новых материалов, позволяющих значительно увеличить срок эксплуатации дорожного покрытия.

Значимым направлением в управлении развитием региональной автодорожной инфраструктуры является создание придорожного сервиса – эффективной и современной системы обслуживания автомобильных перевозчиков на маршрутах, проходящих по территории региона (заправочная инфраструктура, техническое обслуживание, наличие охраняемых стоянок, гостиниц и тому подобное.

Чтобы перестройка автодорожной инфраструктуры была нацелена на инновационные методы необходимо следующее: стимулировать рост знаний, умений, навыков принимать системные решения; стимулировать применение современных технологий, в связи с этим повысить роль дорожных фондов.

Сеть автомобильных дорог общего пользования Амурской области представлена автодорогами: федерального, регионального, местного значений.

Северные и северо-восточные районы, как менее освоенные, включая территории прилегающие к зоне Байкало-Амурской железнодорожной

магистрالی (73 населённых пункта, население – 118 тысяч человек), обеспечены в основном локальными, технологическими дорогами.

Плотность дорог общего пользования с твёрдым покрытием в этих районах составляет менее 4 на 1 тысячу кв. км, это в 5 раз ниже показателя среднеобластного уровня.

Оценивая состояние автодорожной инфраструктуры, нельзя считать его оптимальным, а уровень развития достаточным. Анализ текущего состояния развития автодорожной инфраструктуры Амурской области выявил следующие основные проблемы:

- характеристики объектов автодорожной инфраструктуры области не соответствуют нормативным требованиям;
- степень изношенности автомобильных дорог общего пользования высокая в связи с увеличением по ним движения;
- квалифицированного персонала для управления дорожно-строительным комплексом не хватает;
- низкий уровень внедрения и слабое использование спутниковых навигационных технологий Глобальной Навигационной Спутниковой Системы и иных результатов космической деятельности в интересах социально-экономического и инновационного развития Амурской области.

Для ликвидации проблем необходимо поднять качественный уровень решений касаясь инвестиций, повысить эффективность инвестиций, поднять качество работ на дороге и, как следствие, увеличить сроки службы дорожных конструкций и сооружений.

Нужно в ближайшее время сделать систему контроля за качеством дорожных работ, гарантирующую приобретение проектных показателей на всяком этапе работ, начиная с согласования проектных решений и заканчивая сдачей объекта в эксплуатацию. Помимо этого, требуется создать механизм, стимулирующий подрядные организации на соблюдение спецтехнологии работ и обучение персонала, исполняющего эти работы. Нужно:

- 1) в текущем году организовать лабораторию контроля качества

автодорожных работ;

2) произвести обзор деятельности подрядных организаций и применяемых ими спецтехнологий, оценить качество проводимых ими работ на дороге для того, чтобы предоставлять им права участия в конкурсах подрядных организаций;

3) ввести операционные экспресс-способы контроля качества дорожных работ;

4) ввести сертификационную систему для работников определённых дорожных организаций, отвечающих за производство работ, проектирование, лабораторный контроль и контроль качества.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Аналитический отчёт о состоянии конкурентной среды на розничных рынках автомобильных бензинов в Амурской области [Электронный ресурс] // Управление Федеральной антимонопольной службы по Амурской области: офиц. сайт. – 2012. – Режим доступа: // <http://amur.fas.gov.ru/analytic/22008>. – 12.05.2018.

2 Барсуков, К.Г. Некоторые аспекты существующего состояния транспортной инфраструктуры России / К.Г. Барсуков, О.В. Романченко // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. – 2015. – № 2 (13). – С. 44 - 47.

3 Бреусова, Е.А. Региональные целевые программы как основной инструмент регионального развития / Е.А. Бреусова, Е.В. Яковенко // Концепт. – 2016. – Т. 2. – С. 511 – 515.

4 Буров, М.П. Региональная экономика и управление территориальным развитием: учебник для магистров / М.П. Буров. – М.: Дашков и К, 2017. – 446 с.

5 Бычков, В. Экономика автотранспортного предприятия: учебник / В. Бычков. – М.: ИНФРА-М, 2013. – 384 с.

6 Василенко, И.А. Государственное и муниципальное управление: учебник для бакалавров / И.А. Василенко. – Люберцы: Юрайт, 2015. – 494 с.

7 Вол, М. Анализ транспортных систем / М. Вол, Б. Мартин. – М.: Транспорт, 2016. – 514 с.

8 Волгин, В.В. Автотранспортное предприятие: справочник кадровика / В.В. Волгин. – М.: Дашков и К, 2016. – 726 с.

9 Воронцова С.Д. Приоритетные направления развития автомобильных дорог в Российской Федерации / С.Д. Воронцова // Экономические проблемы регионов и отраслевых комплексов. 2009. № 1. С. 357 – 361 [Электронный ресурс] // Киберленинка: офиц. сайт. – 2014. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/prioritetnye-napravleniya-razvitiya-avtomobilnyh-dorog-v-rossiyskoy-federatsii>. – 05.05.2018.

10 Гордиенко К.С. Развитие транспортной инфраструктуры Российской Федерации [Электронный ресурс] // Научный форум: офиц. сайт. – 2015. – Режим доступа: <http://www.scienceforum.ru/2015/1117/12248>. – 04.05.2018.

11 ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

12 ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

13 ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования» [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

14 ГОСТ Р 52765-2007 «Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст) [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

15 ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст) [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

16 Градостроительный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

17 Еремеева, А.С. Управление развитием региональной автодорожной инфраструктуры [Электронный ресурс] // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал: офиц. сайт. – 2016. – Режим доступа: <http://eee-region.ru/article/4012/>. – 23.05.2018.

18 Еремеева, А.С. Автодорожная инфраструктура как экономическая

категория: понятие, содержание, инновационное развитие / А.С. Еремеева // Вопросы территориального развития. 2014. № 4 [Электронный ресурс] // Киберленинка: офиц. сайт. – 2014. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/avto-dorozhnaya-infrastruktura-kak-ekonomicheskaya-kategoriya-ponyatie-soderzhanie-i-innovatsionnoe-razvitiie>. – 05.05.2018.

19 Иванов, В.В. Государственное и муниципальное управление с использованием информационных технологий / В.В. Иванов, А.Н. Коробова. – М.: ИНФРА-М, 2013. – 383 с.

20 Итоговый доклад о результатах деятельности Федерального дорожного агентства за 2017 [Электронный ресурс] // Федеральное дорожное агентство (РОСАВТОДОР): офиц. сайт. – 2009. – Режим доступа: <http://rosavtodor.ru>. – 16.05.2018.

21 Коваленко, Н.В. Современные тенденции развития дорожного комплекса РФ / Н.В. Коваленко, В.В. Безновская, В.В. Мельников // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2017. – № 3(13). – С. 10.

22 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 30 декабря 2015 г., с изм. и доп., вступ. в силу с 15 января 2016 г.) Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

23 Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ, от 5 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ). Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

24 Концепция развития объектов дорожного сервиса в Российской Федерации (Часть 1. Концепция развития объектов дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения) [Электронный ресурс] // Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации: офиц. сайт. – 2014. – Режим доступа:

<http://ac.gov.ru/files/content/1372/23-12-13-konc-ods-pdf.pdf>. – 22.05.2018.

25 Министерство транспорта и строительства Амурской области [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2015. – Режим доступа: <http://mintrans-amur.ru/sections/87>. – 14.05.2018.

26 О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017 г.). Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

27 О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 г. № 767. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

28 О нормах отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса [Электронный ресурс]: постановление Правительства Российской Федерации от 02 сентября 2009 № 717. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

29 О придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования [Электронный ресурс]: указ Президента Российской Федерации от 27.06.1998 г. № 727 (ред. от 29 июня 2013 г.). Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

30 О стоимости и объеме услуг, оказываемых по договору о присоединении объекта дорожного сервиса к автомобильной дороге общего пользования федерального значения [Электронный ресурс]: приказ Минтранса России от 24 октября 2011 г. № 272. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

31 О техническом регулировании [Электронный ресурс]: федеральный закон от 27.12.2002 г. № 184-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

32 О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» [Электронный ресурс]: постановление Правительства Российской Федерации от 05 декабря 2001 г. № 848. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

33 Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской

Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 08 ноября 2007 г. № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017 г.). Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

34 Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ г.). Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

35 Об охране окружающей среды [Электронный ресурс]: федеральный закон от 10 января 2002 г. (в ред. от 29 декабря 2015 г.). Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

36 Об установлении и использовании придорожных полос автомобильных дорог федерального значения» (в т.ч. «Порядок установления и использования придорожных полос автомобильных дорог федерального значения») [Электронный ресурс]: приказ Минтранса России от 13 января 2010 г. № 4. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

37 Об утверждении государственной программы «Развитие транспортной системы» [Электронный ресурс]: постановление Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. № 2600-р. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

38 Об утверждении государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014 – 2020 годы» [Электронный ресурс]: постановление от 25 сентября 2013 г. № 450. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

39 Об утверждении Плана работы Рабочей группы: решение Рабочей группы Росавтодора по развитию сети объектов дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения (протокол от 17.04.2013 г. № РГОДС– 01) [Электронный ресурс] // Федеральное дорожное агентство: офиц. сайт. – 2015. – Режим доступа: <http://rosavtodor.ru>. – 15.05.2018.

40 Об утверждении Порядка подготовки документации по планировке

территории, предназначенной для размещения автомобильных дорог общего пользования федерального значения [Электронный ресурс]: приказ Минтранса России от 06 июля 2012 г. № 199. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

41 Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р). Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

42 Пикулькин, А.В. Система государственного управления: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности 080504 «Государственное и муниципальное управление» / А.В. Пикулькин. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 639 с.

43 Русинова, О.С. Региональное управление и территориальное планирование: учебное пособие / О.С. Русинова. – Ставрополь: Северо-Кавказский федеральный университет, 2015. – 243 с.

44 СНиП 3.06.03-85 «Строительные нормы и правила. Автомобильные дороги» [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

45 Соловова, Е.М. Экономические проблемы ДВФО. Транспортная инфраструктура Дальнего Востока / Е.М. Соловова, С.В. Пономарев // Молодой ученый. – 2017. – № 21. – С. 241 - 244.

46 Улицкий, М.П. Основные направления модернизации автотранспортного комплекса России / М.П. Улицкий, Е.А. Башкатова // Вестник МАДИ. – 2013. – № 2. – С. 37 – 42.

47 Федеральная служба государственной статистики РФ (Росстат) [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – 2010. – Режим доступа: www.gks.ru. – 15.05.2018.

48 Шевелкина, К.Л. Финансирование транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства: дисс. ... канд. экон. наук. М., 2015. // Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации : офиц. сайт. – 2015. – Режим доступа: http://diss.fa.ru/sites/default/files/diss_files/3cef3e02c5667fcfd21c14b0d324b41f.pdf. – 04.05.2018.

49 Юкиш, В.Ф. Тенденции развития транспортного комплекса России / В.Ф. Юкиш // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2015. – № 12-3. – С. 183 – 189.

50 Якунина, Л.В. Проблемы дорожного строительства и пути их решения / Л.В. Якунина, Е.С. Кожухова // Молодой ученый. – 2016. – № 6.3. – С. 48 - 51.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Автодорожная инфраструктура Амурской области

Расположение пунктов обслуживания на автодороги Р-297 и А-360 Амурской области

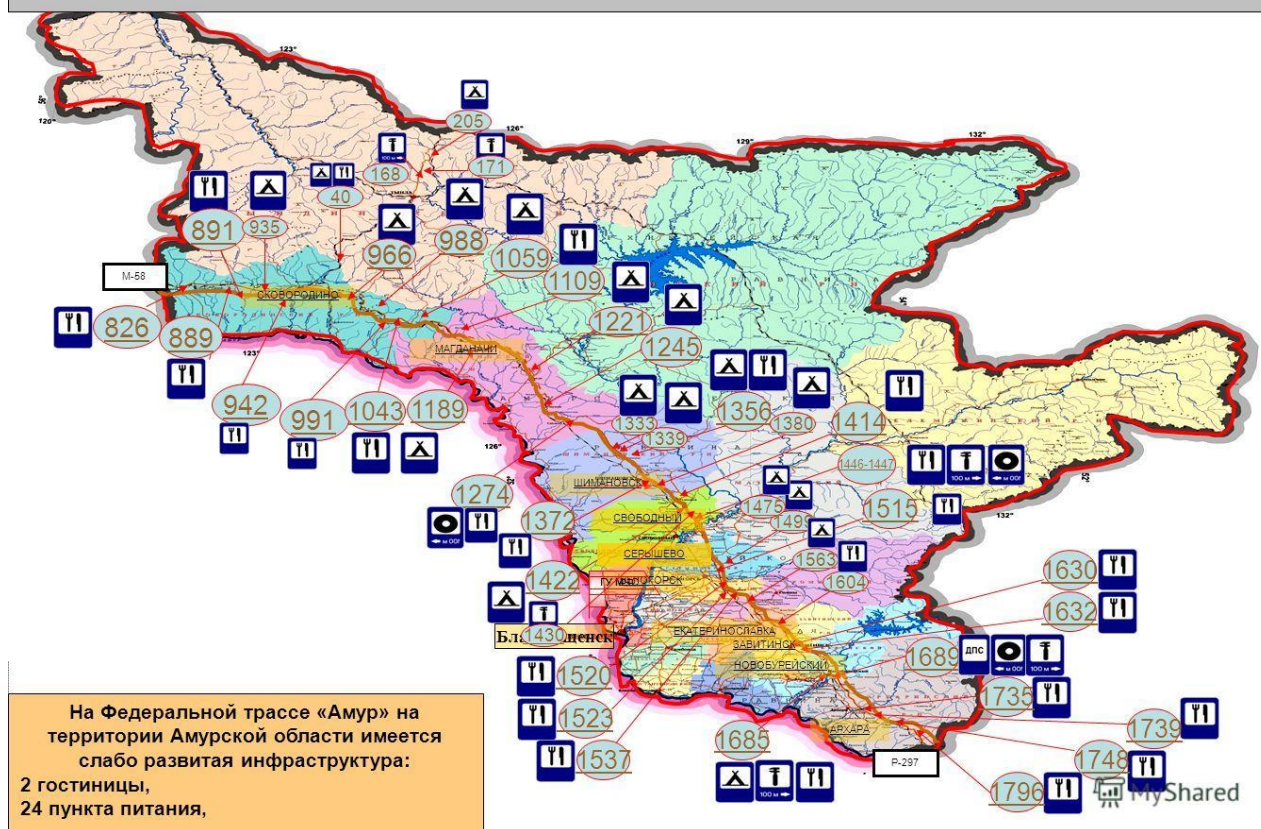


Рисунок А1 – Автодорожная инфраструктура Амурской области

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Информация о расходах на дорожное хозяйство

Таблица Б.1 – Информация о расходах на дорожное хозяйство

Показатели	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2017 г. к 2016 г.	2015 г. к 2014 г.
Содержание учреждений, осуществляющих управление автомобильными дорогами регионального значения	77355	297735	385378	435247	468463	33215	87643
Средства резервного фонда РФ	934290	388707	0	0	0	0	-388707
Строительство автомобильных дорог и неестественных сооружений	2986755	2967771	2690967	1186261	1367581	181319	-276805
Содержание действующей сети автомобильных дорог и сооружений на них	592442	604494	719215	793609	927207	133598	114721
Основательный ремонт действующей сети автомобильных дорог и неестественных сооружений	175347	185334	196955	0	0	0	11621
Ремонт действующей сети автомобильных дорог и неестественных сооружений	516277	280841	96372	666989	1480082	813093	-184470
Проектно-изыскательские работы	44405	77749	35756	36110	20681	-15429	-41993
Межбюджетные трансферты	823418	392289	726279	809367	933202	123815	333990
Государственная помощь дорожного хозяйства области, в том числе по предоставлению субсидию юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям	4876	0	0	0	0	0	0
Погашение бюджетного кредита	3944	3944	141	198	198	0	-3803
Итого по дорожному хозяйству	6159109	5198864	4851061	3927801	5197412	1269611	-347803