

# СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА (ГОРОДА)

Лютов М.А.

*Лютов Михаил Алексеевич - студент магистратуры,  
Институт открытого образования,  
Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, г. Нижний Новгород*

**Аннотация:** в данной статье рассмотрены основные факторы формирования и развития транспортной инфраструктуры региона, представлены основные проблемы ее развития в целом по России, а также в городском округе город Бор Нижегородской области. В работе отмечается, что транспортная инфраструктура играет важную роль в развитии экономики страны и ее регионов, изучается инфраструктура транспортной системы малого города, проводится анализ ее показателей в динамике за последние три года. В завершение представлены авторские взгляды на решение проблем транспортной инфраструктуры городского округа, которые могут быть интересны специалистам в области экономики.

**Ключевые слова:** анализ, транспортная инфраструктура.

Транспортная инфраструктура представляет такой вид капитала, имеющего специфический регионообразующий характер, который выражается в его способности обеспечивать территориальную целостность региона, генерируя совокупный (синергетический) эффект социально-экономического развития посредством осуществления возложенных на данную инфраструктуру функций по осуществлению транспортно-экономических связей.

Для нашей страны состояние и развитие транспортной инфраструктуры имеют исключительное значение: транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества и является важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей страны и ее регионов в совокупности, учитывая растущую мобильность миллионов людей. При этом, изменения геополитической ситуации и позиционирования России в мировом сообществе выдвигают новые требования к инфраструктуре как к элементу системы национальной экономики и безопасности. Вклад транспорта в формирование ВВП страны в 2016 году составил 7,6% [4]. Однако, транспортная отрасль по этому показателю занимает всего четырнадцатое место в России. Тогда как хорошо развитая транспортная система региона служит одним из важных факторов привлечения его населения к производству, что дает интеграционный эффект, больше экономии времени человека на передвижение, комфорт [5]. Ключевой совокупной функцией транспортной инфраструктуры, определяемой ее регионообразующим характером, является осуществление региональных и межрегиональных транспортно-экономических связей [5].

В России разработано большое количество подробных федеральных и региональных целевых программ, посвященных развитию транспортной инфраструктуры (Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России 2010 - 2020 гг.», Транспортная стратегия до 2030 г., Инвестиционные программы естественных монополий: РЖД, Газпрома, Транснефти и госкорпорации «Автодор» и др.). В них подробно описаны инфраструктурные проекты и стоимость их строительства, но отсутствуют понятные источники финансирования. Программы часто пересматриваются и недофинансируются. В российских регионах для развития транспортной инфраструктуры используются налоговые льготы, субсидирование процентной ставки, бюджетные гарантии и специальные фонды.

По данным Росстата, в январе – декабре 2016 года объём перевозок грузов организациями всех видов экономической деятельности (без трубопроводного транспорта и железнодорожного транспорта необщего пользования) составил 6,5 млрд т (101,7% к уровню аналогичного периода 2015 года), грузооборот – 2,7 трлн т-км (101,7%) [7].

В 2016 году в рамках развития транспортной инфраструктуры и реализации государственной программы «Развитие транспортной системы» введено в эксплуатацию 441,6 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий. В том числе, за год открыто движение технологического транспорта по мостовому переходу через р. Волгу на автодороге Н. Новгород – Шахунья – Киров в Нижегородской области («Борский мост»). В соответствии с Программой подготовки к проведению в 2018 году в России чемпионата мира по футболу продолжается реализация мероприятий по реконструкции аэропортовых комплексов, в том числе в аэропорту Нижний Новгород в рамках первого этапа завершена реконструкция и введена в эксплуатацию часть перрона.

Однако, несмотря на все предпринимаемые меры, транспортная инфраструктура большинства регионов нашей страны все еще находится на стадии формирования [3]. Кроме того, в декабре 2016 г. Министерство транспорта опубликовало скорректированный план своей работы на 2016 - 2019 гг., где

целевые значения большинства показателей оказались ниже, чем соответствующие показатели в плане деятельности ведомства, утвержденном в мае 2016 г. (табл. 1).

Таблица 1. Целевые значения показателей деятельности Минтранса на 2016 - 2017 г. в версии от мая 2016 г. (план 1) и версии от декабря (план 2)

Показатель	План на 2016 г.			План на 2017 г.		
	План 1	План 2	Изм., %	План 1	План 2	Изм., %
<b>Развитие транспортной инфраструктуры</b>						
Строительство и реконструкция автодорог фед. значения, км	360,3	303,2	<b>-15,8</b>	269,6	316,1	17,2
Доля протяженности дорог фед. значения, соответствующих нормативным требованиям, %	71,0	71,0	-	79,6	77,3	<b>-2,3 п.п.</b>
Стр-во и рек-ция дорог рег, межмун и местного знач-я, км	3016,7	2561,0	<b>-15,1</b>	3712,6	2091,0	<b>-43,7</b>
Доля протяженности автодорог рег.и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, %	39,3	39,3	-	39,8	39,8	-
Ввод в эксп-цию доп.главных путей и новых ж/д линий, км	423,2	423,2	-	869,7	648,9	<b>-25,4</b>
Увеличение произв. Мощности морских портов, млн.т	32,0	32,0	-	36,7	27,12	<b>-26,1</b>
<b>Прочие показатели транспортного сектора</b>						
Транспортная подвижность населения, пасс.-км на 1 чел.	3691,6	3453,3	<b>-6,5</b>	4052,0	3472,1	<b>-14,3</b>
Экспорт транспорт.услуг, млн.долл.США	15600	14260	<b>-8,6</b>	17700	14611	<b>-17,5</b>
Объем перевалки грузов в российских морских портах, млн.т.	696,0	708,3	1,8	715	743	3,9
Объем перевозок грузов по северному морскому пути, млн.т.	8,0	8,0	-	28,0	8,0	<b>-71,4</b>
Число происшествий на транспорте на ед. тарнсп.средств (по отношению к 2011 г), %	86,3	86,3	-	85,7	85,7	-

Сравнение этих двух вариантов плана деятельности Минтранса показывает, что ведомство предполагает значительное сокращение объемов строительства транспортной инфраструктуры в стране [6]. В то же время с реализацией крупных инвестиционных проектов в регионах значение и роль транспортной отрасли повышаются. Проблемы транспортного обслуживания населения в муниципальных образованиях Нижегородской области в целом повторяют аналогичные трудности других регионов европейской части России [3]: дисбаланс в развитии единой транспортной системы, низкая рентабельность и даже убыточность перевозок, нехватка финансирования, отсутствие современного логистического и обслуживающего сервиса, недостаточный уровень конкурентоспособности всей транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг

Сокращение местных перевозок, закрытие ж/д путей и авиалиний, и другие отрицательные тенденции способны принять необратимый характер, что приведет к полному развалу системы местной транспортной инфраструктуры и созданию кризисной ситуации.

Муниципальное образование Борский район (с 2011 года – городской округ город Бор) имеет площадь 358,4 тыс. га и является вторым по величине среди городских округов и муниципальных районов Нижегородской области. Административный центр - город Бор находится в 20 км от областного центра. Численность населения округа 121983 человека.

В городе расположены железнодорожные станции Толоконцево, Моховые горы и Стеклозаводец (грузовая) и пассажирские платформы Неклюдово, Дружба, Военный городок и Спортивная. По маршруту Моховые горы - Московский вокзал (Нижний Новгород) ежедневно курсирует электропоезд, особенно приобретающий популярность среди горожан в летнее время в связи с многочисленными пробками на Борском мосту. На станции Толоконцево останавливаются все электрички Ветлужского направления, за исключением электропоездов, следующих в Шахунью и Киров. Наибольшая доля в экономике округа приходится на обрабатывающие производства – 53,6%, наименьшая – на предприятия

ЖКХ – 2,6% [8]. Доля услуг транспорта в структуре экономики округа – всего 2,8% (рис. 1).

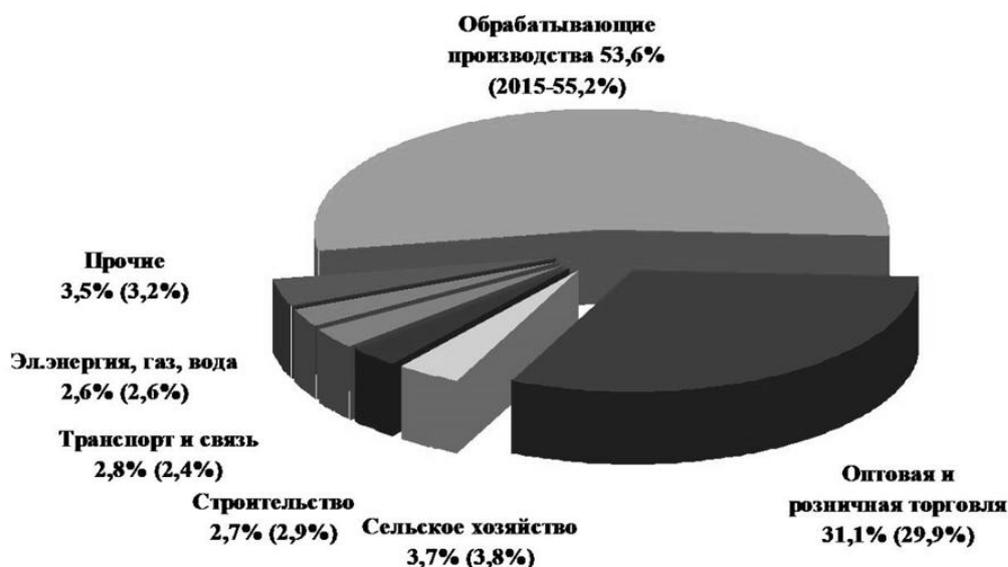


Рис. 1. Структура экономики городского округа город Бор в 2016 г., %

Общая протяженность автомобильных дорог в округе по итогам 2016 года – 1560,5 км (рис. 2), из них:

- протяженность автодорог общего пользования областного подчинения – 472,7 км,
- протяженность автодорог общего пользования местного значения – 1 087,8 км, (в 2015 году было 1 078,7 км); введена объездная дорога г. Бор от а/дороги Н. Новгород – Шахунья - Киров до дороги к паромной переправе протяженностью 5,0 км и дорожная сеть в жилом районе Боталово-4.



Рис. 2. Динамика протяженности дорог городского округа город Бор за 2015 - 2016 гг., км

За 2016 год доля дорог в городском округе, не отвечающих нормативным требованиям (грунтовые, а также нуждающиеся в ремонте), снизилась с 66,94% до 65,66%, а их протяженность снизилась с 722,1 до 714,2 км (рис. 3).

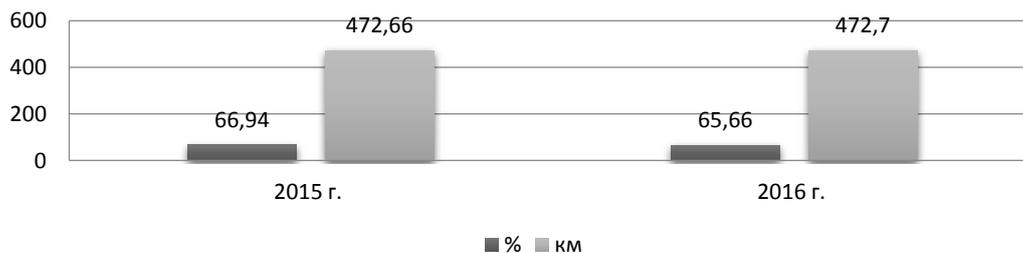


Рис. 3. Динамика доли и протяженности дорог городского округа город Бор, не отвечающих нормативным требованиям, за 2015 - 2016 гг.

Низкий процент «нормативных» дорог в округе вызван значительным количеством отдаленных сельских населенных пунктов, дороги к которым не имеют твердого покрытия. За 2015 - 2016 г.г. эти показатели несколько улучшились благодаря: ремонту дорог и придомовых территорий, строительству дорог внутри жилого района «Боталово-4», строительству обьездной дороги г. Бор, строительству дорог внутри жилого района «Боталово-4», ремонту дорог и придомовых территорий. Кроме того, выполнено строительство автодороги-подъезда к д. Тугарино. Начато строительство обьездной дороги г. Бор.

В 2016 году в рамках проекта по поддержке местных инициатив от городского округа г. Бор была принята заявка и выполнен ремонт трех дорог в Краснослободском, Останкинском и Ситниковском сельских советах.

В 2016 году городской округ г. Бор был включен в число участников государственной программы «Развитие транспортной системы Нижегородской области», согласно которой на условиях долевого софинансирования (70% - средства областного бюджета и 30% - средства местного бюджета) производился ремонт дорог и дворовых территорий г. Бор.

Не смотря на предпринятые в 2012-2016 гг. ОМСУ меры, в городском округе город Бор наблюдается снижение результатов работы пассажирского транспорта, которое произошло как по пассажирообороту, так и по валовой выручке. За три последних года автотранспорт округа потерял в общей структуре пассажирских перевозок 18 процентных пунктов (вклад автотранспорта снизился с 97% до 79%, в том числе доля муниципального транспорта сократилась с 75% до 55 %).

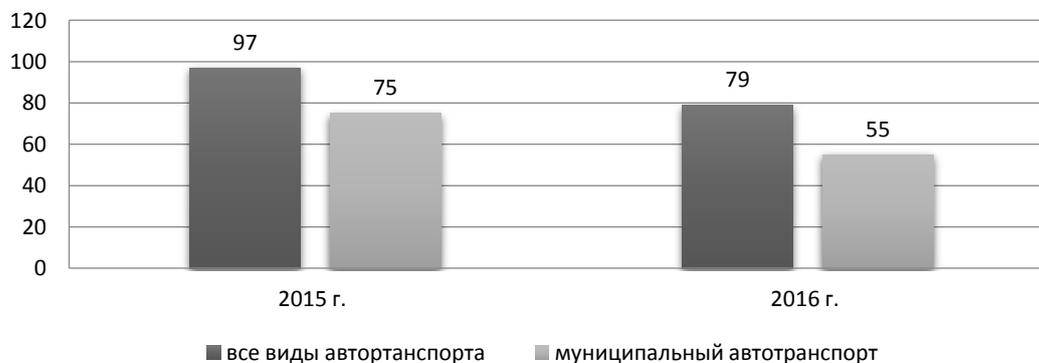


Рис. 4. Динамика доли автотранспорта в структуре пассажирских перевозок городского округа город Бор за 2015 - 2016 гг., %

Значительное сокращение количества перевезенных пассажиров наблюдается на наиболее доходных межмуниципальных маршрутах, связывающих округ с областным центром, что произошло вследствие регулярных заторов на Волжском мосту и подходах к нему. В таких условиях пассажиры данного направления выбирают более дорогие виды транспорта (канатная дорога, СВП) и с большим расчетным временем в пути (электропоезд), однако это позволяет им гарантированно прибыть к месту назначения вовремя, но лишает регулярный автотранспорт значительной части доходов на прибыльных маршрутах. Часть этой прибыли расходовалась ранее на покрытие убытков от сельских перевозок.

В городском округе город Бор 300 сельских населенных пунктов, многие из них являются дачными поселками, где собственники домов обеспечены личным автотранспортом. Некоторые из таких населенных пунктов (удаленные и малонаселенные) регулярного автобусного сообщения не имеют. Доля населения, проживающего в населенных пунктах, находящихся более чем в 3-х километрах от автобусной остановки и (или) железнодорожной станции, за 2016 год снизилась с 0,39% до 0,27%. Снижение обусловлено оптимизацией маршрутной сети автотранспорта (продление маршрута

пассажирами автотранспорта № 127 до д. Тугарино), а также миграционными и демографическими процессами (рис. 5).

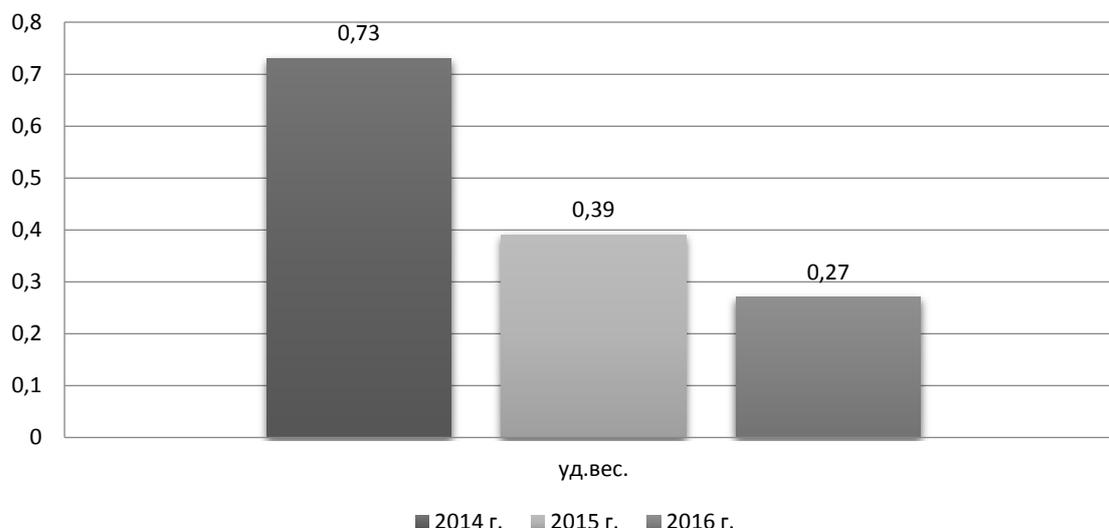


Рис. 5. Динамика доли населения, проживающего в населенных пунктах, находящихся более чем в 3-х километрах от автобусной остановки и (или) железнодорожной станции городского округа город Бор за 2015-2016 гг., %

В 2015 году начато строительство обьездной дороги города Бор от а/д Н. Новгород – Шахунья - Киров до подъезда к паромной переправе в Нижегородской области протяженностью 5 км. В ж/р «Боталово-4» построены сети дорожной инфраструктуры к 211 земельным участкам (4 квартал) и 51 земельному участку (5 квартал), предназначенных для бесплатного предоставления многодетным семьям, проезды и тротуары к МКД по адресу: ул. Московская, 41 (ликвидация аварийного фонда). На средства гранта в объеме 834,7 тыс. рублей, за победу в конкурсе на «Лучшее муниципальное образование Нижегородской области в сфере благоустройства и дорожной деятельности за 2013 - 2014 год» в своей категории среди муниципальных образований победителей прошлых лет, был произведен ремонт дороги по ул. Гастелло в г. Бор. При участии субсидий областного бюджета в объеме 2,0 млн рублей в рамках реализации проекта местных инициатив был выполнен ремонт дороги в д. Ильинское Краснослободского сельсовета.

Значительная степень износа автомобильных дорог общего пользования на территории городского округа - следствие недостаточного финансирования мероприятий при осуществлении дорожной деятельности в условиях постоянного увеличения интенсивности дорожного движения и роста парка транспортных средств, Всего на содержание и развитие объектов внешнего благоустройства округа в 2016 году направлено 231,1 млн руб. (2015 год – 198,1 млн руб., 2014 г. – 186,1 млн руб.), в том числе на содержание и текущий ремонт автомобильных дорог – 51,4 млн руб. (в 2015 г. 50,4 млн руб.), на капитальный ремонт дорог, тротуаров и дворовых территорий – 30,5 млн руб. ( в 2015 г. – 15,9 млн руб., в 2014 г. – 49,7 млн руб.) - рис. 6.

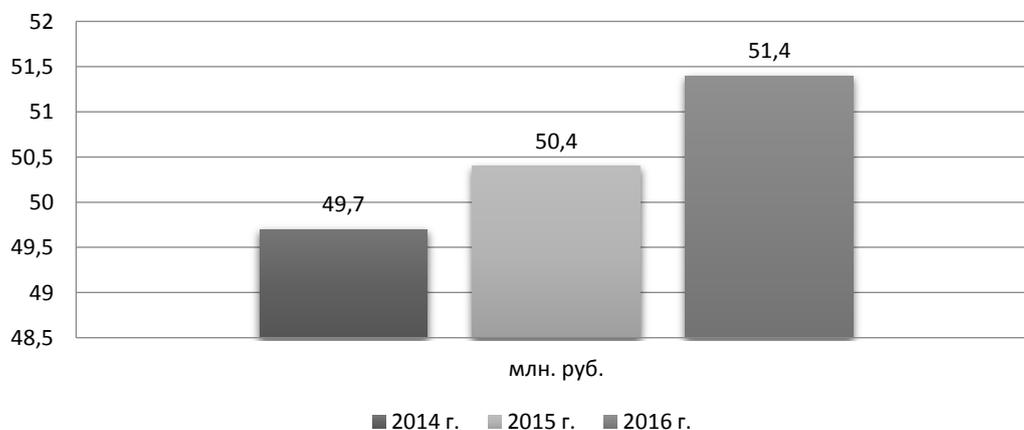


Рис. 6. Динамика направления расходования средств местного бюджета на дорожное хозяйство городского округа

город Бор за 2015 - 2016 гг., млн руб.

Ограниченность доходов бюджета городского округа не позволяет привести техническое состояние улично-дорожной сети в состояние, отвечающее нормативным требованиям. В связи с этим администрацией городского округа изыскиваются возможности участия в областных программах для привлечения дополнительных средств на ремонт дорог общего пользования.

Основным видом пассажирского транспорта округа является автомобильный (на МУП «Борское ПАП» и 3 частных перевозчика – индивидуальных предпринимателя). В ведении предприятия находится 23 пригородных и 10 городских маршрутов. 3 частных перевозчика – индивидуальных предпринимателя работают на 10 маршрутах. Борское ПАП и «частники» также предоставляют транспортные услуги населению и организациям по разовым заказам. В 2016 году МУП «Борское ПАП» перевезено 8,2 млн пассажиров (2015 год – 7,6 млн пассажиров, в 2014 г. – 8542 млн пассажиров), пассажиропоток за 2015 год вырос на 8,2%, но по сравнению с 2014 г. снизился на 4% (рис. 7).

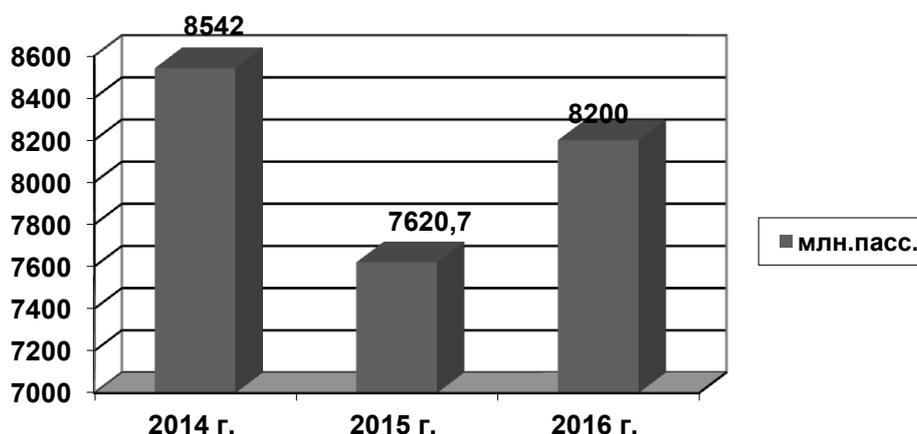


Рис. 7. Динамика объема грузоперевозок МУП «Борское ПАП» за 2014 - 2016 гг.

Убытки от перевозок на пригородных (сельских) маршрутах объясняются малым пассажиропотоком и высокими эксплуатационными расходами. Существующий порядок расчета выпадающих доходов утвержден постановлением Правительства Нижегородской области от 28.06.12 № 379). При этом размеры компенсации за перевозку «льготников» снижены в 2013 - 2015 годах вдвое и в настоящее время не покрывают затрат перевозчика, которые выше в среднем (на примере МУП «Борское ПАП»): по городу - в 1,5 раза, на пригороде – в 2,4 раза. В результате МУП «Борское ПАП» как единственное предприятие округа, осуществляющее социальные перевозки на пригородных маршрутах округа, не имеет средств для развития, оплаты ряда текущих финансовых обязательств, и выполнения обязательных требований по модернизации подвижного состава и страхованию пассажиров.

Неблагоприятная ситуация ставит под угрозу стабильность пассажирских перевозок в округе и усугубилась в связи с сокращением объемов субсидий транспортным предприятиям. Значительно перегружена основная магистраль, связывающая городской округ г. Бор и город Нижний Новгород, в том числе из-за ежегодно увеличивающегося потока транзитных транспортных средств. Из-за загроможденности моста через Волгу постоянно возникают многочасовые задержки в движении транспорта. Данный мост является слабым звеном в транспортной инфраструктуре городского округа и области в целом.

Значительная степень износа автомобильных дорог общего пользования на территории городского округа и неудовлетворительное состояние дворовых территорий многоквартирных домов - следствие недостаточного финансирования мероприятий при осуществлении дорожной деятельности в условиях постоянного увеличения интенсивности дорожного движения и роста парка транспортных средств,

Ограниченность доходов бюджета городского округа не позволяет привести техническое состояние улично-дорожной сети в состояние, отвечающее нормативным требованиям.

Повышения эффективности работы транспортной инфраструктуры в городском округе город Бор предлагается достичь за счет:

- обеспечение мероприятий по надлежащему содержанию и ремонту дорог и тротуаров общего пользования, дворовых территорий многоквартирных домов;
- формирование сети автомобильных дорог местного значения общего пользования, тротуаров отвечающей современным потребностям развивающейся экономики;
- повышение эффективности функционирования системы управления обеспечением безопасности дорожного движения; совершенствование организации движения транспорта и пешеходов; сокращение

дорожно-транспортного травматизма.

- оптимизации маршрутной сети округа с учетом интересов жителей территорий интенсивной застройки и необходимости сокращения дублирующих и невостребованных маршрутов,
- проведения конкурсных отборов на право работы на всех маршрутах городского округа г. Бор и достижения оптимального соотношения между объемами пассажирских перевозок, выполняемых частными и муниципальными перевозчиками,
- внедрения автоматизированной системы контроля оплаты проезда (АСКОП) на пассажирском транспорте и иных перспективных и удобных для граждан форм оплаты проезда в общественном транспорте.

Часть мероприятий (проведение конкурсных отборов, работа с населением по оптимизации расписания на действующих маршрутах) выполняется в рамках повседневной работы органов местного самоуправления округа и транспортных компаний.

Внедрение АСКОП на основе передовых разработок, программных комплексов и продуктов частных инвесторов требует дополнительных расчетов.

В целях совершенствования управления транспортным комплексом округа рекомендуется:

1. Оптимизация маршрутной сети - разработка проекта новой маршрутной сети округа, определяющей новый перечень маршрутов с учетом их актуальной и перспективной загрузки, удобное для пассажиров расписание, а также необходимую пассажироместимость автотранспорта для работы на каждом из маршрутов. Для разработки проекта маршрута необходимо привлечение сторонних организаций.

2. Повышение эффективности транспортного обслуживания - обновление автопарка муниципальных автобусов путем приобретения 13-местных микроавтобусов «ГАЗ»; обновление парка автобусов средней и большой вместимости, в том числе за счет прочих источников финансирования.

3. Сохранение социально значимых перевозок - выделение юридическим лицам (индивидуальным предпринимателям), осуществляющим деятельность по перевозке пассажиров на пригородных социально значимых маршрутах округа, субсидии из местного бюджета.

Необходимость сохранения убыточных, но социально-значимых сельских перевозок, в условиях сокращения объема дотаций из областного бюджета и роста цен на моторное топливо требует финансовой поддержки перевозчиков, осуществляющих деятельность на сельских маршрутах, из местного бюджета. В связи с тем, что около 40% жителей округа проживает в сельской местности, но работает и (или) получает государственные и муниципальные услуги в городе Бор или в г. Н. Новгород, субсидирование основных сельских маршрутов для их сохранения является необходимой мерой.

По итогам реализации предложенных рекомендаций возможно достижение следующих результатов (см. табл. 3):

1. Сохранение социально значимых маршрутов до 29 ед.
2. Повышение уровня удовлетворенности населения округа работой пассажирского транспорта до 65%.
3. Повышение доли населения, проживающего в населенных пунктах, имеющих регулярное транспортное сообщение до 99,65%.

Таким образом, увеличение инвестиций в транспортную инфраструктуру - проверенный и надежный способ стимулирования экономического роста. В краткосрочной перспективе развитие транспортной инфраструктуры позволит создать новые рабочие места, в среднесрочной перспективе - будет стимулировать экономический рост, а в долгосрочной - позволит снизить транспортные издержки предприятий и улучшить качество жизни населения региона.

### *Список литературы*

1. Ганин В.А. Основные проблемы развития транспортной системы России в 2016 году: материалы VII Междунар. науч.-практ. конф. (Cheboksary, 12 февр. 2016 г.) / редкол.: О.Н. Shirokov [и др.]. Cheboksary: ЦНС «Интерактив плюс», 2016. № 1 (7). С. 262–263.
2. Гаранина А.А. Пути решения проблем транспортной инфраструктуры Сибири // Молодой ученый, 2012. № 8. С. 213-216.
3. Кельбах С.В. Перспективы развития транспортной инфраструктуры в Российских регионах // Журнал правовых и экономических исследований, 2014. № 1. С. 189–19.
4. Какова структура ВВП России? [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://investbrothers.ru/2017/01/26/kakova\\_struktura\\_vvp\\_rossii/](https://investbrothers.ru/2017/01/26/kakova_struktura_vvp_rossii/) (дата обращения: 12.05.2017).
5. Руднева Л.Н., Кудрявцев А.М. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования // Российское предпринимательство, 2013. № 24 (246). С. 139-144.

6. Развитие транспортной инфраструктуры в России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://icss.ru/otrasli-i-ryinki/infrastruktura-i-stroitelstvo/razvitie-transportnoj-infrastrukturyi-v-rossii/> (дата обращения: 12.05.2017).
7. Транспорт и транспортная инфраструктура: некоторые важные результаты и показатели 2016 года. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.nr-srv.ru/news/4019/> (дата обращения: 12.05.2017).
8. Городской округ город Бор. ОФИЦИАЛЬНЫЙ САЙТ ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.borcity.ru/activity/economic/rezult/> (дата обращения 23.04.2017).