

DOI 10.37882/2223-2974.2021.10.01

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В ПРОГРАММАХ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ИТОГИ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЗА 2019–2020 ГГ.

Арнст Андреас Александрович

Преподаватель, АНО ВО
«Институт деловой карьеры», Москва
justwerbung@mail.ru

THE FAR EAST IN TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROGRAMS: RESULTS AND RESULTS FOR 2019–2020

A. Arnst

Summary. This article discusses the main results in relation to the development of the transport infrastructure of the Far East, achieved following the implementation of the pilot State Program “Development of the Transport System” in 2019–2020. The study analyzed the official data provided by the Ministry of Transport of Russia, which is responsible for the implementation of this state program. It was found that during 2019–2020, during the implementation of the state program from all regions of the Far East, the assigned tasks were fully fulfilled only in the Sakhalin region. It is concluded that the main reasons for the negative results are insufficient executive discipline in the use of allocated funds from federal sources, as well as ineffective current control during the implementation of projects and activities. This requires the development of effective control mechanisms and securing the personal responsibility of regional and local officials for the successful implementation of projects for the development of transport and logistics infrastructure.

Keywords: Far East, transport and logistics infrastructure, state program, efficiency.

Аннотация. В данной статье рассмотрены основные результаты в отношении развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока, достигнутые по итогам реализации пилотной Государственной программы «Развитие транспортной системы» в 2019–2020 гг. В ходе исследования проведен анализ официальных данных, представленных Минтрансом России, ответственным за реализацию данной государственной программы. Установлено, что на протяжении 2019–2020 гг. при реализации государственной программы из всех регионов Дальнего Востока полностью выполнены поставленные задачи только в Сахалинской области. Сделан вывод о том, что основными причинами негативных результатов выступают недостаточная исполнительская дисциплина при использовании выделенных средств из федеральных источников, а также малоэффективный текущий контроль в ходе выполнения проектов и мероприятий. Это требует разработки действенных механизмов контроля и закрепления персональной ответственности региональных и местных чиновников за успешность реализации проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Ключевые слова: Дальний Восток, транспортно-логистическая инфраструктура, государственная программа, эффективность.

Дальневосточный федеральный округ (далее — ДФО) занимает особое место в региональной структуре Российской Федерации и находится в фокусе внимания различных ветвей власти. Это определяется тем, что Дальний Восток занимает более 40% территории России, но проживает здесь только 5,6% населения страны. Регион богат природными ресурсами, которые предоставляют значительные потенциальные возможности для создания и развития промышленной

базы и организации новых масштабных производств [6]. Наличие естественного транспортного коридора между Европой и Азией предоставляет значительные возможности для эффективного участия регионов ДФО в транспортно-логистических схемах мирового и международного масштаба [5].

Но главными проблемами, сдерживающими реализацию потенциала Дальнего Востока и решения задачи

по его ускоренному развитию, являются его экономическая и инфраструктурная изоляция от остальной части России и наиболее развитых российских рынков, а также низкая внутренняя транспортная связь территории при ее значительных размерах [7]. Поэтому крайне важной видится эффективная реализация государственных программ в области развития транспортной и логистической инфраструктуры на Дальнем Востоке.

На сегодняшний день основной федеральной программой в данной области выступает пилотная Государственная программа «Развитие транспортной системы» (далее — Госпрограмма), которая реализуется с 2018 года [1]. Данная Госпрограмма имеет комплексный и системный характер, объединяя различные национальные, федеральные и ведомственные проекты в области различных видов транспорта, реконструкции и развития транспортной и логистической инфраструктуры, оказания транспортных услуг, а также повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в региональном аспекте. При осуществлении Госпрограммы реализуются федеральные проекты (далее — ФП), ведомственные проекты (далее — ВП), ведомственные целевые программы (далее — ВЦП).

Как показывает проведенный анализ официальных данных [3], в ситуации полного финансирования Госпрограммы по отдельным направлениям (подпрограммам) и проектам в ряде регионов ДФО в 2019 году было допущено неисполнение выделенных бюджетных ассигнований, причем в некоторых случаях отклонения составили более 30%.

Наиболее сложной ситуация выглядела в отношении реализации направления (подпрограммы) «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание» — в масштабе ДФО было освоено только 55% выделенных средств. В отдельных регионах ДФО ситуация выглядела еще хуже, например, Амурская область использовала выделенные средства на реализацию данного направления только на 24%, а Чукотский автономный округ — на 41%. При этом по ряду проектов, несмотря на получение финансирования, вообще не было ничего сделано (например, в отношении реконструкции аэропортового комплекса в г. Зея и посадочной площадки Бомнак в Амурской области, а также реконструкции аэропорта Беринговский в Чукотском автономном округе).

В 2019 году в Республике Саха (Якутия) была освоена только половина средств на реконструкцию и развитие региональных аэропортов (худший результат — меньше 17% от выделенного финансирования на реконструкцию (восстановление) аэропорта Нерюнгри). В Хабаровском крае по этой же программе был освоен

только 41% выделенных средств, а в Амурской области — 56% полученного финансирования.

В Чукотском автономном округе по ФП-Морские порты России было освоено только 2/3 выделенных средств.

В полной мере все запланированное Госпрограммой на 2019 год было выполнено в единственном субъекте РФ, входящем в ДФО — Сахалинской области. Но при этом здесь осуществлялись мероприятия только 2 ВЦП по направлению (подпрограмме) «Дорожное хозяйство».

Анализ официальных данных [4] показывает, что при реализации Госпрограммы и в 2020 году сохранились указанные проблемы. Детальный анализ причин отклонений фактических расходов в разрезе источников ресурсного обеспечения от их плановых значений показывает, что по ряду проектов произошло неосвоение выделенных средств, ввиду несостоявшихся конкурсов на выполнение контрактных работ, расторжению уже заключенных контрактов, в том числе ввиду банкротства организаций и неисполнения условий контракта, несвоевременного освобождения собственниками объектов недвижимости, находящихся в зоне строительства объектов, необходимости корректировки проектной документации с прохождением повторной экспертизы в целях уточнения технических решений, длительным процессом выкупа земельных участков на объектах строительства.

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

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

Например, при реконструкции аэропортового комплекса в г. Тында Амурской обл. было использовано

только 30% выделенных федеральных средств. А в Еврейской автономной области в рамках ВЦП-Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения было освоено только 64% выделенных ассигнований.

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

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

Процессная часть направления (подпрограммы) «Дорожное хозяйство» была полностью реализована в 2020 году в Республике Бурятия, Забайкальском крае и в Сахалинской области благодаря полному федеральному финансированию. Полностью все выделенные федеральные финансовые ресурсы для реализации процессной части направления (подпрограммы) «Морской и речной транспорт» были освоены в Республике Саха (Якутия) и Хабаровском крае.

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

Во многом сложившаяся ситуация способствовало тому, что Правительством России в сентябре 2020 года была принята Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года [2] (далее — Национальная программа). Считаем, что данную Национальную программу следует рассматривать именно в контексте изменения приоритетов в отношении транспортно-логистической инфраструктуры ДФО.

Сделать подобный вывод можно на основе изучения ключевых направлений Национальной программы, которыми, в том числе, стали:

- ◆ обеспечение высокой, опережающей динамики в таких сферах как: транспортная доступность и связанность Дальнего Востока со всей Россией;
- ◆ реализация Дальним Востоком в полной мере своего логистического потенциала через развитие дальневосточных портов и Северного морского пути;
- ◆ проведение масштабной модернизации БАМа и Транссиба.

На совещании по развитию Дальнего Востока и Арктики в марте 2021 года Президент России В.В. Путин указал на необходимость «инфраструктурно сшивать» дальневосточные территории [8].

Считаем, что только при таком подходе Дальний Восток сможет быть полноценной частью государства и «окном» России в Азиатско-Тихоокеанский регион. В свою очередь, регионы ДФО получают вектор для полноценного и гармоничного пространственного развития именно как единого макрорегиона на основе создания необходимой транспортно-логистической системы.

Таким образом, проведенный анализ показал, что регионы ДФО участвуют в реализации Государственной программы «Развитие транспортной системы», выступающей основной федеральной программой в области развития транспортной и логистической инфраструктуры и имеющей комплексный и системный характер, объединяя различные национальные, федеральные и ведомственные проекты. Но крайне негативным выглядит то, что на протяжении 2019–2020 гг. при реализации Госпрограммы из всех регионов ДФО полностью выполнены поставленные задачи только в Сахалинской области. При этом в данном регионе реализуются лишь отдельные федеральные и ведомственные проекты.

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

ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596 (ред. от 30.03.2021) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // *Собрание законодательства РФ*. 2018. № 1. Ст. 340.
2. Распоряжение Правительства РФ от 24.09.2020 № 2464-р «Об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года» // *Сайт Правительства РФ [Электронный ресурс]*. URL: <http://government.ru/news/40487>.
3. Годовой отчет о ходе реализации пилотной государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и об оценке ее эффективности в 2019 году // *Официальный сайт Минтранса России [Электронный ресурс]*. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/11/10587?type=11>.
4. Годовой отчет о ходе реализации пилотной государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и об оценке ее эффективности в 2020 году // *Официальный сайт Минтранса России [Электронный ресурс]*. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/11/11230>.
5. Гулакова О.И. Оценка эффективности инфраструктурных проектов (на примере ООО «Транснефть-Дальний Восток»): дис. ... канд. эконом. наук: 08.00.05. Новосибирск, 2018. 185 с.
6. Попиль В.А. Государственная региональная политика Российской Федерации: территориальный брендинг в современной стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока: дис. ... док. полит. наук: 23.00.02. Владивосток, 2020. 219 с.
7. Сериков С.Г. Управление инвестиционным потенциалом региона (на примере субъектов Дальневосточного федерального округа): дис. ... док. эконом. наук: 08.00.05. Благовещенск, 2020. 166 с.
8. Совещание с членами Правительства (10.03.2021) // *Официальный сайт Президента России [Электронный ресурс]*. URL: <http://www.kremlin.ru/catalog/keywords/122/events/65134>.

© Арнст Андреас Александрович (justwerbung@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Институт деловой карьеры