

ЛИЗИНГ КАК ФОРМА ФИНАНСИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Николаева Л.А., канд. экон. наук, доцент кафедры «Мировая экономика и экономическая теория»,

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса,

Комиссарова В.В., ассистент кафедры «Мировая экономика и экономическая теория»,

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

В статье рассматриваются проблемы развития дорожного хозяйства. Отмечены вопросы недофинансирования дорожной отрасли в условиях роста автомобилизации и нагрузки на транспортную сеть. Рассмотрен зарубежный опыт, продемонстрировавший положительный результат сотрудничества властных структур и бизнеса в области реализации инновационных проектов и лизинга как формы финансирования технического перевооружения предприятий дорожного хозяйства.

Ключевые слова: дорожное хозяйство, финансирование, лизинг, инновации, государственно-частное партнерство.

LEASING AS A FORM OF FUNDING FOR INNOVATIVE PROJECTS IN THE ROAD INFRASTRUCTURE SECTOR

Nikolaeva L., Ph.D. of Economics, associate Professor of World Economics and Economic Theory Chair,

Vladivostok State University of Economics and Service,

Komissarova V., assistant of World Economics and Economic Theory Chair,

Vladivostok State University of Economics and Service

The article deals with the problem of road infrastructure. Questions related with underfunding the road sector in terms of motorization growth and the excessive loads on the transport network are marked. International experience, which demonstrated a positive co-operation of government agencies and private business in the field of innovative projects realization and leasing as a form of funding for technical and re-equipment of roads is considered.

Keywords: road infrastructure, financing, leasing, innovation, public-private partnership.

Вопросы развития дорожной сети в настоящее время являются одними из приоритетных для России, что подтверждено нормативными документами Министерства транспорта РФ и определено в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года [7]. Наибольшую актуальность приобретают вопросы развития транспорта, а соответственно, дорожного хозяйства на региональных уровнях. Автодороги во многом определяют возможности развития регионов с учетом их геополитического положения, по ним осуществляются массовые перевозки грузов и пассажиров, без транспортных артерий невозможна жизнедеятельность даже мелких населенных пунктов, не говоря о мегаполисах.

Развитие дорожной сети дает экономике новые производственные возможности за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки, следовательно, улучшение качества автомобильных дорог существенным образом влияет на уровень цен в стране, а значит, на благосостояние населения, уровень внутреннего спроса и увеличение ВВП, и как следствие, на объем собираемых налогов. Отмеченные направления предполагают разработку мероприятий по улучшению деятельности предприятий дорожного хозяйства, включают в себя совершенствование структуры управления и системы мониторинга транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети дорог, формирование системы финансирования на основе программно-целевого и проектного подходов, подготовку высококвалифицированных специалистов и множество других задач по развитию дорожного хозяйства.

В рамках решения этих задач первоочередными целями государства являются увеличение надежности и сроков службы дорожных сооружений, рост технического уровня и транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, снижение стоимости дорожных работ, сокращение аварийности и повышение экологической безопасности на автомобильных дорогах и т.д. При этом количество и качество транспортных коммуникаций служит показателем успешного экономического развития и научно-технического прогресса страны. Состояние дорожного хозяйства имеет стратегическое значение для развития макроэкономических связей не только между регионами России, но другими странами.

В проекте «Основы концепции реформирования дорожного хозяйства Российской Федерации» [4] дорожное хозяйство Российской Федерации определяется как элемент транспортной инфраструктуры, который обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг, при этом, наличием и состоянием сети автомобильных дорог общего пользования определяется террито-

риальная целостность и единство экономического пространства Российской Федерации.

Для того, чтобы обеспечить устойчивый рост благосостояния страны, необходимо взаимосвязанное развитие экономики и дорожно-транспортного комплекса, однако в настоящее время состояние отрасли характеризуется рядом проблем.

Во-первых, это недофинансирование дорожно-эксплуатационных работ, что приводит к сокращению срока службы дорог, увеличению потребности в затратах на их содержание и ремонт. Это объясняется тем, что модернизация и развитие автодорожной сети требуют значительных капиталовложений, но высокая капиталоемкость дорожных объектов и длительные сроки их окупаемости сдерживают приток частных инвестиций.

Во-вторых, одновременный рост нагрузки на дорожную сеть усугубляет несоответствие автомобильных дорог нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.

В-третьих, по территории Российской Федерации проходят 34 автомобильных маршрута европейской и азиатской сети международных автомобильных дорог. За последние 20 лет доля транзитного движения увеличилась с 12 % до 30 % от общего транспортного потока. В условиях глобализации мировой экономики и развития внешнеэкономических связей, территория Российской Федерации может оказаться в экономической изоляции из-за отставания в развитии автодорожной сети, несоответствия ее международным требованиям, отсутствия развития сети скоростных автомагистралей, позволяющих без задержек движения пересечь всю страну.

Нерешенность вышеперечисленных проблем ведет к тому, что автомобильные дороги сегодня выступают одним из ограничений, сдерживающих экономический рост страны и снижает конкурентоспособность российской экономики. Нарастание отставания в развитии автомобильных дорог приводит к существенным экономическим потерям в сельском хозяйстве, потерям от дорожно-транспортных происшествий и негативного воздействия автомобильно-дорожного комплекса на окружающую среду. Ежегодная сумма потерь, связанных с несоответствующим развитием дорожной сети потребностям народного хозяйства и низким техническим состоянием дорожной отрасли, оценивается в сумму около 1,8 трлн. руб., что превышает 3% ВВП России и сказывается на поступлении налогов в государственный бюджет [4].

Недостаточные темпы роста и низкие транспортно-эксплуатационные показатели состояния автомобильных дорог обусловлены такими факторами как недостаточный объем финансирования потребностей дорожного хозяйства; использование устаревших тех-

ники и т
ных мате
ная испо
чины ус
ления в д
номики.
жет рас
вия эффе
ны, но и
мощный
мами, пр
потенци
ний в бю

На се
рактеризу
жанием о
чить каче
ния доро
и степени
в дорожн
при семи
фондов с
службы п
сенцином
тракторо
большей
лом к ско
расли [3].

На пр
достаточн
вания ме
управлен
нового по
ружения п

Говор
ционных
российско
современн
ся внедрен
тного комп

Для об
сообразно
ний в доро
создания п
лений от у
транспортн
пользовани
за счет ис
нерства в
ных источ
перевору

Анали
можно про
рожное и
водный тр
рансе безр
кардиналь
ны, то, что
средств не
поддержан
ции этих от
ально-поли
жило основ
концепции

Несмот
но-частное
только на о
осуществля

1. гос
2. аре
3. фи
4. гос
5. сог
6. кон

К осн