

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2022, №2, Том 14 / 2022, No 2, Vol 14 <https://esj.today/issue-2-2022.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/40ECVN222.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Рычкова, Е. С. Роль транспортной инфраструктуры в обеспечении экономической безопасности Амурской области / Е. С. Рычкова, Н. А. Бабкина // Вестник евразийской науки. — 2022. — Т. 14. — № 2. — URL: <https://esj.today/PDF/40ECVN222.pdf>

For citation:

Rychkova E.S., Babkina N.A. The role of transport infrastructure in ensuring the economic security of the Amur Region. *The Eurasian Scientific Journal*, 14(2): 40ECVN222. Available at: <https://esj.today/PDF/40ECVN222.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.).

Рычкова Евгения Сергеевна

ФГБОУ ВО «Амурский государственный университет», Благовещенск, Россия
Доцент кафедры «Экономическая безопасность и экспертиза»
Кандидат экономических наук, доцент
E-mail: jenyaamur@rambler.ru

Бабкина Наталья Арсентьевна

ФГБОУ ВО «Амурский государственный университет», Благовещенск, Россия
Доцент кафедры «Экономическая безопасность и экспертиза»
Кандидат технических наук, доцент
E-mail: babkina_amgu@mail.ru

Роль транспортной инфраструктуры в обеспечении экономической безопасности Амурской области

Аннотация. Развитие и укрепления экспортно-импортных отношений России и Китайской народной республики, приграничное расположение и возрастание объемов межрегионального грузооборота, определяет особый статус Амурской области как транзитного центра. В статье определена роль транспортной инфраструктуры региона в обеспечении экономической безопасности Амурской области, которая состоит в реализации условий для максимального уровня развития территории, создании территориальной целостности, единства экономического пространства, а также роста валового регионального продукта и основных индикаторов экономической безопасности. Доля транспортного комплекса в структуре валового регионального продукта Амурской области занимает около 20 %, повышение функционирования транспортной системы, имеет огромное значение для экономики региона. Анализ состояния транспортного комплекса Амурской области показал, что существующая транспортная инфраструктура региона не соответствует растущим потребностям экономики Амурской области и требует реализации мероприятий по установлению соответствия нормативным требованиям и потребностям населения и экономики региона на автомобильном, железнодорожном, воздушном и водном видах транспорта. Авторами отмечается недостаточная эффективность реализации государственных программ, которая привела к введению изменений, затронувших организационную деятельность федеральных органов исполнительной власти по разработке новых госпрограмм и переориентации госпрограмм на достижение национальных целей развития и их гармонизация на уровне достижения конкретных индикаторов.

В статье также представлены результаты оценки полноты исполнения обязательств по финансированию госпрограммы «Развитие транспортной системы Амурской области» в период с 2014 по 2025 гг. Особо выделена и более детально рассмотрена подпрограмма «Развитие транспортной системы Амурской области». Оценка эффективности заключенных контрактов по результатам объявленных процедур по объектам плана реализации данной подпрограммы подтвердил высокий рейтинг регионального протекционизма Амурской области. На основании проведенного исследования авторами была констатирована низкая эффективность закупочной деятельности основного государственного заказчика по анализируемой госпрограмме государственное казенное учреждение «Амурупрадор», как следствие заключения контрактов по результатам несостоявшихся, в основном, электронных аукционов и закупок в условиях чрезвычайных ситуаций с единственным поставщиком, подрядчиком или исполнителем. Анализ достижения плановых значений индикаторов подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области» в период с 2014 по 2020 гг. показал достаточно высокий уровень эффективности.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура; транспортный комплекс; экономическая безопасность; государственная программа; эффективность; государственный контракт

Введение

В настоящее время быстрое изменение политической ситуации вынуждает разрабатывать все новые направления, препятствующие дестабилизационным процессам, которые влияют как на отдельные отрасли народного хозяйства, так и на экономику страны и региона.

Актуальность совершенствования транспортной инфраструктуры региона, как одного из направлений обеспечения экономической безопасности, обусловлена связью основных индикаторов экономической безопасности с показателями, характеризующими эффективность функционирования транспортного комплекса и транспортной инфраструктуры. В целом прослеживается взаимосвязь показателей выполнения инфраструктурных функций и влияния их на ускорение социального и экономического развития территорий и индикаторов экономической безопасности региона, в том числе, валового регионального продукта, экономического роста, среднедушевого ВРП, безопасностью и устойчивостью финансовой сферы, инвестиционной активностью региона и др. Целью исследования является определение роли транспортной инфраструктуры в обеспечении экономической безопасности Амурской области.

Проблемам функционирования транспортного комплекса в системе обеспечения экономической безопасности посвящено множество работ отечественных ученых. Часть исследований посвящена оценке влияния транспортной безопасности на экономическую безопасность компаний, определены бизнес-процессы, способствующие повышению уровня экономической безопасности. Авторы П.Ю. Фесик, Н.С. Астафьева [1], М.А. Булатенко [2], А.И. Александрова [3] обосновывают возможность и необходимость применения экономико-математического моделирования для прогнозирования параметров, определяющих экономическую безопасность организации. Результаты анализа методик, выполненного Т.И. Белоусовой, С.А. Городковой, Н.В. Поликовой, которые могут быть использованы для

оценки экономической безопасности организаций, позволяют определить особенности применения различных индикаторов и показателей в практических расчетах [4]. Особенности влияния цифровых технологий на рост операционной деятельности транспортных организаций определили Н.А. Журавлева, А.Б. Никитин [5].

Влияние функционирования транспортной системы на экономическую безопасность государства и региона рассмотрен в работах многих авторов. Уточнение системы теоретических представлений о состоянии и управлении экономической безопасностью транспорта представляют в своих исследованиях И.Ю. Сольская, Н.А. Олинович. [6] Разработана методическая база для оценки влияния рисков нарушений безопасности движения на социально-экономическую безопасность государства авторами Л.В. Шкуриной, Е.А. Сеславиной, Е.Н. Евдокимовой [7]. Оценка и влияние факторов на развитие транспортной системы региона и ее эффективность, а также влияние показателей транспортной безопасности на обеспечение экономической безопасности региона, определено и обобщено в результатах исследований А.Х. Аvezова [8], П.А. Завьялова, А.В. Павлова [9], Д.А. Печникова [10]. Сравнительная характеристика методов оценки экономической безопасности и авторский подход к оценке уровня экономической безопасности транспортной системы региона, изложен в работе Т.И. Тохирова [11].

Оценка угроз экономической безопасности транспортного, социального и финансового характера, которые оказывают влияние на устойчивость национальной транспортной системы для осуществления дальнейшего развития, отражена в работе Б.Б. Абдуллоева [12].

Особый интерес представляют работы Г.Н. Талашкина [13], Ю.В. Панько [14], В.Н. Мартынюк [15], Т.О. Графовой [16], Е.Л. Кузиной [17], где определены функции управления и стратегическое планирование развития транспортных систем, в том числе разработка долгосрочной политики тарифного регулирования, с целью обеспечения экономической безопасности на национальном и региональном уровне, а также обеспечение принятия управленческих решений с учетом экономически эффективного развития транспорта и экологически безопасного экономически устойчивого развития общества.

Методы

В работе были использованы количественные и качественные методы исследования. Статистические методы позволили количественно оценить динамику изменения основных показателей транспорта Амурской области, оценить ресурсное обеспечение, структуру и объем финансирования и расходы на реализацию мероприятий госпрограмм по совершенствованию транспортной инфраструктуры. Применение качественного экспертного метода осуществлялось при определении прогнозной оценки расходов на реализацию мероприятий из различных источников финансирования. Также был выполнен анализ работ отечественных и зарубежных ученых по проблемам функционирования транспортного комплекса в системе обеспечения экономической безопасности.

Результаты

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года утверждена распоряжением Правительства РФ 22.11.08 № 1734-р. В стратегии определяется важность развития транспорта, как одной из приоритетных отраслей народного хозяйства страны, формирующей производственную и социальную инфраструктуру. Определена роль транспортных коммуникаций в создании условий территориальной целостности страны и

единства ее экономического пространства¹, что показывает влияние на обеспечение национальной и экономической безопасности страны.

Понятия транспортного комплекса и транспортной инфраструктуры взаимосвязаны. Под транспортным комплексом обычно понимается совокупность транспортных средств и транспортной инфраструктуры, которая, в свою очередь, представляет собой совокупность объектов, обеспечивающих деятельность грузового и пассажирского транспорта².

Объекты и субъекты транспортной инфраструктуры определены федеральным законом № 16 от 09.02.2007 «О транспортной безопасности».

Амурская область занимает особое место на Дальнем Востоке, являясь транзитным центром в следствии приграничного расположения и возрастания объемов межрегионального грузооборота в результате развития и укрепления экспортно-импортных отношений России и КНР. На территории области осуществляется деятельность следующих видов транспорта: трубопроводный, автомобильный, железнодорожный, воздушный и речной. В структуре валового регионального продукта (ВРП) Амурской области доля транспортного комплекса занимает около 20 %, это свидетельствует о том, что повышение функционирования транспортной системы имеет огромное значение для экономики региона. Транспортный комплекс Амурской области можно охарактеризовать данными, представленными в таблице 1.

Анализ состояния транспортного комплекса Амурской области позволил выявить основные угрозы в обеспечении транспортной безопасности региона. Железнодорожные пути общего пользования составляет 2920 км, через Амурскую область проходят Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали с выходом на морские порты. Увеличение объема грузовых перевозок требует совершенствования и обновления железнодорожной инфраструктуры, которая не в полной мере соответствует требованиям рынка. На сегодняшний день большая часть участков железнодорожных путей работает с критическим уровнем загрузки.

Протяженность автомобильных дорог регионального значения согласно Постановлению Правительства Амурской области от 12 мая 2010 года N 223 (в ред. от 23.12.2021 г.) «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Амурской области»³ составляет 5738,59 км, федеральные трассы составляют 1494 км. По оценкам экспертов, в 2012 году около 25,7 % дорог общего пользования находились в неудовлетворительном состоянии. Стихийные бедствия в виде наводнений, обрушившиеся на Амурскую область в 2013, 2021 годах, а также реализация проектов по строительству крупных объектов, таких как космодром «Восточный», нефтепровод «ВСТО», объекты «Сила Сибири», Амурский газоперерабатывающий завод, международный мостовой переход через реку Амур «Благовещенск-Хейхе», мостовой переход

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: [Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 1734-р (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. N 1032-р) // Официальные сайты органов государственной власти Российской Федерации. — URL: <http://www.scrf.gov.ru/security/economic/document123/> (дата обращения: 06.04.2022). — Текст: электронный.

² О транспортной безопасности: Федер. закон от 09.02.2007 № 16 — ФЗ: принят Гос. Думой 19 января 2007 г.: одобрен Советом Федерации 2 февраля 2007 г.: (ред. от 14.03.2022). — СПС «КонсультантПлюс». — Режим доступа: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=411574&dst=100001#nTBra0TEbRpA7mxAl> (дата обращения: 06.04.2022). — Текст: электронный.

³ Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Амурской области: постановление Правительства Амурской области от 12 мая 2010 года N 223. — Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов «Кодекс». — Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/961713042> (дата обращения: 06.04.2022). — Текст: электронный.

через реку Зея (Благовещенск), значительно снизили качество и общее состояние дорог в регионе. В 2019 году по инициативе губернатора Амурской области была проведена независимая диагностика дорог территории регион. Результаты показали, что только 30 % дорог соответствуют нормативным требованиям, а на конец 2020 года доля дорог не отвечающих нормативным требованиям, составила 76,1 % (6 868,4 километра).

Таблица 1

Основные показатели транспорта Амурской области

Наименование показателя	Значения показателей по годам, км			
	2017	2018	2019	2020
Протяженность путей сообщения				
железнодорожные пути, всего	3113	3112	3110	3114
в том числе:				
общего пользования	2920	2920	2920	2920
необщего пользования	193	192	190	194
автомобильные дороги, всего	17147	17320	17171	17106
в том числе:				
общего пользования	16242	16463	16296	16248
необщего пользования	905	857	875	858
Из общей протяженности автомобильных дорог				
дороги с твердым покрытием, всего				
в том числе:				
общего пользования	12431	12449	12506	12545
из них:				
федерального значения	1494	1494	1494	1494
регионального и межмуниципального значения	5678	5713	5709	5645
местного значения	5259	5242	5302	5405
необщего пользования	420	474	487	550
Внутренние водные судоходные пути, всего	2572	2572	2572	2572
в том числе с гарантированными габаритами пути	1923	1923	1923	1923

Составлено автором⁴

В разрезе административно-территориальных единиц, входящих в состав Амурской области можно выделить следующие территории, автомобильные дороги которых на момент проведения диагностики в наибольшей степени не соответствовали требованиям нормативно-правовых документов « Архаринском (85,1 %), Белогорском (84,7 %), Зейском (82,2 %), Ивановском (80,3 %), Магдагачинском (83,7 %), Мазановском (82,7 %), Октябрьском (84,1 %), Селемджинском (89,8 %), Сковородинском (87,1 %), Тамбовском (80,5 %)»⁵.

В Амурской области речные порты расположены в г. Благовещенске, г. Свободном, г. Зее и с. Поярково. Перевозки грузов и пассажиров осуществляются как на территории региона, так и международном уровне между г. Благовещенском и г. Хэйхэ (Китай).

⁴ Амурский статистический ежегодник 2021: Статистический сборник / Амурстат. — Благовещенск, 2021. — 336 с.

⁵ «AMUR.LIFE»: информационное агентство / Свидетельство о регистрации СМИ ИА № ФС77-78746 от 30.07.2020 г., выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций. // Информационное агентство «AMUR.LIFE»: [сайт]. — URL: <https://www.amur.life/news/2021/04/15/bolee-76-dorog-amurskoy-oblasti-nahodyatsya-v-plohom-sostoyanii> (дата обращения: 06.04.2022). — Текст: электронный.

В сфере водного транспорта Амурской области определена основополагающая проблема: снижение грузопотока в следствии обмеления рек из-за недостаточного дноуглубления.

Использование воздушного транспорта в Амурской области также сопряжено с некоторыми проблемами. Значительная часть аэропортов, имеют низкий уровень технического оснащения, а состояние взлетно-посадочных полос не соответствуют современным требованиям.

Таким образом, существующая транспортная инфраструктура Амурской области не соответствует растущим потребностям населения, экономики региона и требует реализации мероприятий, направленных на обеспечение транспортной доступности населенных пунктов Амурской области, увеличение доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, потребностям населения и экономики Амурской области в качественных, доступных и безопасных услугах на автомобильном, железнодорожном, воздушном и водном видах транспорта.

Постановлением Правительство Амурской области от 25 сентября 2013 года № 450 утверждена государственная программа Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области». Государственная программа (госпрограмма) утверждена со сроком реализации в период с 2012 по 2025 гг. Координатором государственной программы выступает Министерство транспорта и дорожного хозяйства Амурской области. Основные направления реализации данной госпрограммы (подпрограммы) представлены в таблице 2.

Таблица 2

Выписка из реестра государственных программ, реализуемых на территории Амурской области

Наименование госпрограммы	Координатор госпрограммы	Перечень подпрограмм, включенных в состав госпрограммы
Развитие транспортной системы Амурской области	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Амурской области	Развитие транспортного комплекса
		Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области
		Обеспечение реализации основных направлений государственной политики в сфере реализации государственной программы

Составлено автором⁶

По мере реализации государственных программ пришло понимание недостаточной их эффективности в части реализации и в 2021 году была произведена реформа данного инструмента, которая также затронула и организационную деятельность ФОИВ по разработке новых госпрограмм. Реформа нацелена на переориентацию госпрограмм на достижение национальных целей развития и их гармонизацию на уровне конкретных цифровых показателей с Единым планом по достижению национальных целей развития на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года.

Нормативно-правовыми документами страны определены возможные источники финансирования госпрограмм (подпрограмм), среди которых средства федерального бюджета, бюджета субъекта РФ, средства бюджета муниципальных образований, внебюджетных фондов,

⁶ Реестр государственных программ, реализуемых на территории Амурской области: [Дата размещения: 31.08.2018; дата изменения 09.02.2022] // Официальный сайт Правительства Амурской области. — URL: <https://www.amurobl.ru/pages/ekonomika/-gosudarstvennye-programmy-ao/gosudarstvennye-programmy-amurskoy-oblasti/reestr-gosudarstvennykh-programm-realizuemyykh-na-territorii-amurskoy-oblasti/> (дата обращения: 06.04.2022). — Текст: электронный.

а также государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных и научных и иных организаций.⁷

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов на реализацию мероприятий госпрограммы «Развитие транспортной системы Амурской области» из различных источников финансирования представлена в таблице 3.

Таблица 3

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов на реализацию мероприятий госпрограммы «Развитие транспортной системы Амурской области» из различных источников финансирования

Год	Объем финансирования		Расходы							
			Федеральный бюджет		Областной бюджет		Консолидированные бюджеты муниципальных образований		Юридические лица	
	млн руб.	%	млн руб.	%	млн руб.	%	млн руб.	%	млн руб.	%
2014	6627,2	100	4094,7	61,8	2511,6	37,9	21,0	0,3		
2015	5907,3	100	3287,0	55,6	2581,9	43,7	38,4	0,7		
2016	5916,0	100	2218,7	37,5	3672,1	62,1	25,2	0,4		
2017	6132,8	100	933,8	15,2	5143,0	83,9	56,0	0,9		
	10273,2*	100	933,8	9,1	5143,0	50,1	56,0	0,5	4140,4	40,3
2018	5332,6	100	298,0	5,6	4969,0	93,2	65,7	1,2		
	12807,3*	100	298,0	2,3	4969,0	38,8	65,7	1,2	7474,7	58,4
2019	6451,4	100	1361,7	21,1	5064,5	78,5	25,2	0,4		
	12095,7*	100	1361,7	11,3	5064,5	41,9	25,2	0,2	5644,2	46,7
2020	13676,1	100	7261,1	53,1	6378,7	46,6	36,4	0,3		
2021	20025,1	100	9646,8	48,2	10258,7	51,2	119,6	0,6		
2022	12269,8	100	5797,3	47,2	6472,5	52,8		0,0		
2023	5453,1	100			5453,1	100				
2024	6068,0	100			6068,0	100				
2025	4333,8	100			4333,8	100				
Итого	98193,1									
Всего	115452,4*									

Примечание: в итог за год и за период финансирования госпрограммы, включены суммы финансирования госпрограммы юридическими лицами. Составлено автором

Анализ данных, представленных в таблице 3 показывает, что на бюджет региона падала значительная часть расходов при реализации данной госпрограммы на территории Амурской области, с 2014 по 2019 года средняя доля составляла более 63 % от финансирования госпрограммы за год. И только начиная с 2020 года финансирование за счет федерального бюджета было увеличено, средний вклад со стороны областного бюджета уменьшился и составил в среднем за три года 50,2 %.

В таблице 4 представлены объемы финансирования госпрограммы «Развитие транспортной системы Амурской области» с распределением этих объемов по подпрограммам, а также по каждой подпрограмме рассчитана структура такого финансирования в период с 2014 по 2025 гг.

⁷ Письмо Минтруда России от 13.09.2013 N 15-3-2597 «О Методических рекомендациях по разработке и реализации в субъектах Российской Федерации системы мероприятий, направленных на достижение целей государственной политики в области охраны труда с учетом Типовой программы улучшения условий и охраны труда в субъекте Российской Федерации». — СПС «КонсультантПлюс». — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_151937/e07f36ab4342cb9cdb9eb5aa967d72c8f40a3cbf/ (дата обращения: 07.04.2022). — Текст: электронный.

Таблица 4

Структура и объем финансирования госпрограммы
«Развитие транспортной системы Амурской области» в период с 2014 по 2025 гг.

Год	Объем финансирования			Подпрограммы					
				«Развитие транспортного комплекса»		«Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области»		«Обеспечение реализации основных направлений госполитики в сфере реализации госпрограммы»	
	млн руб.	доля в структуре %	темп роста, %	млн руб.	%	млн руб.	%	млн руб.	%
2014	6627,2	6,7	-	278,48	4,2	6295,62	7,0	53,08	5,1
2015	5907,3	6,0	89,1	710,72	10,6	5116,11	5,7	80,43	7,7
2016	5916,0	6,0	89,3	1349,42	20,1	4489,59	5,0	76,99	7,4
2017	6132,8	6,2	92,5	388,02	5,8	5666,27	6,3	78,46	7,5
2018	5332,6	5,4	80,5	339,77	5,1	4895,02	5,4	97,85	9,4
2019	6451,4	6,6	97,3	316,93	4,7	6061,48	6,7	73,04	7,0
2020	13676,1	13,9	206,4	396,77	5,9	13201,45	14,6	77,86	7,5
2021	20025,1	20,4	302,2	626,45	9,3	19307,75	21,3	90,86	8,7
2022	12269,8	12,5	185,1	675,64	10,1	11484,57	12,7	109,55	10,5
2023	5453,1	5,6	82,3	591,83	8,8	4754,51	5,3	106,71	10,2
2024	6068,0	6,2	91,6	538,27	8,0	5423,02	6,0	106,71	10,2
2025	4333,8	4,4	65,4	490,34	7,3	3753,15	4,1	90,32	8,7
Итого	98193,1	100		6702,6	100	90448,5	100	1041,9	100

Составлено автором⁸

Паспорт программы в части характеристики сферы реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Амурской области» на 2013 год оценивает состояние дорог общего пользования на неудовлетворительно, т. е. не соответствующих нормативным требованиям в объеме всего 25,7 %. «Согласно рейтингу автомобильного онлайн-журнала «Колёса.ру», дороги Приамурья оказались на втором месте соответствующих нормам субъектов РФ»⁹, исходя из такой оценки и было спланировано финансирование госпрограммы на территории Амурской области.

Вертикальный анализ данных, представленных в таблице 4 подтверждает, что результаты независимой инструментальной оценки качества и состояния автомобильных дорог, инициированные и реализованные Администрацией Амурской области в 2019 году, не заставили себя долго ждать, показатель был скорректирован, что повлекло за собой увеличение финансирования в 2020 году госпрограммы более чем в 2 раза, по сравнению с базисным 2014 годом. Основная доля средств при их распределении между подпрограммами была направлена на реализацию подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области». По общему итогу финансирования подпрограммы с период с 2014 по

⁸ Информация о реализации гос. программ Амурской области (упол. орган гос. власти области по формированию, экспертизе, реализации, мониторингу, а также оценке эффективности реализации гос. программ области — минэкономразвития АО) // Официальный сайт Правительства Амурской области. — URL: <https://mintrans.amurobl.ru/pages/gosudarstvennye-programmy/> (дата обращения: 06.04.2022). — Текст: электронный.

⁹ «Амур.инфо»: информационное агентство / Свидетельство о регистрации СМИ ИА № ФС77-79702 от 18.12.2020 г., выдано Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. // Информационное агентство «Амур.инфо»: [сайт]. — URL: <https://www.amur.info/news/2015/01/15/88126> (дата обращения: 07.04.2022). — Текст: электронный.

2025 гг. общая сумма финансирования составила 90,4 млрд руб., что соответствует 92,1 % (табл. 5).

Таблица 5

Объем финансирования госпрограммы «Развитие транспортной системы Амурской области» и структура по годам в период с 2014 по 2025 гг.

Годы	Объем финансирования		Подпрограммы					
			«Развитие транспортного комплекса»		«Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области»		«Обеспечение реализации основных направлений госполитики в сфере реализации госпрограммы»	
	млн руб.	%	млн руб.	%	млн руб.	%	млн руб.	%
2014	6627,2	100	278,48	4,2	6295,62	95,0	53,08	0,8
2015	5907,3	100	710,72	12,0	5116,11	86,6	80,43	1,4
2016	5916,0	100	1349,42	22,8	4489,59	75,9	76,99	1,3
2017	6132,8	100	388,02	6,3	5666,27	92,4	78,46	1,3
2018	5332,6	100	339,77	6,4	4895,02	91,8	97,85	1,8
2019	6451,4	100	316,93	4,9	6061,48	94,0	73,04	1,1
2020	13676,1	100	396,77	2,9	13201,45	96,5	77,86	0,6
2021	20025,1	100	626,45	3,1	19307,75	96,4	90,86	0,5
2022	12269,8	100	675,64	5,5	11484,57	93,6	109,55	0,9
2023	5453,1	100	591,83	10,9	4754,51	87,2	106,71	2,0
2024	6068,0	100	538,27	8,9	5423,02	89,4	106,71	1,8
2025	4333,8	100	490,34	11,3	3753,15	86,6	90,32	2,1
Итого	98193,1	100	6702,6	6,8	90448,5	92,1	1041,9	1,1

Составлено автором⁸

Для оценки полноты исполнения обязательств по финансированию подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области» ее участниками был проведен анализ информации о реализации государственных программ Амурской области в период с 2014 по 2021 гг. Анализ показал, что с точки зрения фактического освоения профинансированных расходов выделяется 2014 и 2020 гг. В 2014 году по линии федерального бюджета в официальном отчете Правительства Амурской области зафиксировано финансирование работ, реализуемых в рамках подпрограммы на уровне 50,3 % от планового показателя этого года. В 2020 году финансирование расходов подпрограммы субъектами всех уровней оставалось на уровне 96 %, в то время как их фактическое освоение в среднем по программе составило 70,7 %. Эксперты, анализируя ситуацию с исполнением государственных контрактов в 2020 году, связывают ее с преодолением кризисных явлений пандемии COVID-2019. В апреле-мае 2020 года Правительство РФ принимает целый пакет нормативно-правовых актов (НПА) по поддержке строительной отрасли в связи с ограничительными мерами по распространению коронавирусной инфекции.

В среднем с 2014 по 2021 гг. фактическое финансирование составило 91,5 %, при этом, по линии федерального финансирования этот показатель составил 95,1 % от планового, в то время, как областной бюджет фактически профинансировал плановые закупки подпрограммы на 90,9 %. Большое недофинансирование (19 %) произошло в 2018 году по так называемым «другим источникам». Также стоит выделить и тот факт, что профинансированные из федерального бюджета расходы подпрограммы в целом по подпрограмме в период с 2014 по 2021 гг. были освоены всего на 78,6 %.

Освоение денежных средств, выделяемых на реализацию плановых мероприятия подпрограммы подпадает под действие Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 N 44-ФЗ (44-ФЗ). Основной целью 44-ФЗ является повышение эффективности и

результативности осуществления закупок товаров, работ и услуг, обеспечение гласности и предотвращение коррупции.

Далее в работе была проведена оценка эффективности заключенных контрактов по результатам объявленных процедур по объектам плана реализации подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области» в период с 2014 по 2021 гг. Функцию государственного заказчика по такому предмету закупки как «выполнения работ по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения» выполняет государственное казенное учреждение управление автомобильных дорог Амурской области «Амурупрадор» (ГКУ «Амурупрадор»). Анализ результатов закупочной деятельности ГКУ «Амурупрадор» в качестве государственного заказчика в единой информационной система (ЕИС) в период с 2014 по 2021 гг. позволил выявить основных подрядчиков по государственным и муниципальным контрактам заключенным в рамках реализации подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области», оценить их эффективность. Результаты представлены в таблице 6.

Таблица 6

Анализ эффективности расходов денежных средств подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области» в период с 2014 по 2021 гг.

Наименование подрядчика	Место регистрации ЮЛ	Количество контрактов		Сумма цен контрактов, млн руб.		Процент снижения
		всего	в том числе ед. поставщик	НМЦК	заключенных	
АО «Бамтонельстрой-Мост»	г. Москва	5	3	26213,03	23550,24	10,16
АО «Асфальт»	Амурская область, г. Благовещенск	16	15	7118,44	7111,90	0,09
ООО «Амурдорстрой»	Амурская область, г. Благовещенск	19	18	1391,15	1221,14	12,22
ООО «СМУ»	Амурская область, г. Райчихинск	28	25	1389,07	1386,94	0,15
АО «ДЭП № 191»	Амурская область, г. Свободный	20	18	1123,46	1060,13	5,64
АО «ДЭП № 197»	Амурская область, Ивановский р-н, с. Ивановка	9	8	347,82	345,41	0,69
ООО «ДЭП № 192»	Амурская область, Серышевский р-н, с. Бочкарёвка	28	21	894,34	877,41	1,89
ООО «Мостбизнесстрой»	Амурская область, г. Благовещенск	7	5	690,83	683,20	1,11
ООО «Магистраль»	Амурская область, г. Благовещенск	24	21	781,24	767,54	1,75
ООО «СМУ-22»	Амурская область, г. Благовещенск	15	4	701,90	627,09	10,66
Итого:		170	138	40651,29	37631,01	7,43

Составлено автором по данным официального сайта Единой информационной системы в сфере закупок

Данные, представленные в таблице 6, подтверждает высокий рейтинг регионального протекционизма Амурской области при закупке работ по планам мероприятий подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области». За анализируемый период ГКУ «Амурупрадор» заключил 171 контракт по объектам подпрограммы, 166 из них заключены с подрядчиками из Амурской области, что составляет 97 %. По данным официального сайта «Госрасходы» общий рейтинг регионального

протекционизма Амурской области в 2020 году¹⁰, рассчитанный по количеству заключенных контрактов, составил 69,1 %.

Оценка эффективности закупочной деятельности ГКУ «Амурупрадор» по результатам анализа данных, представленных в таблице 7 в среднем оценивается в 7,43 %, т. е. снижение начальной максимальной цены контрактов (НМЦК) за анализируемый период, по контрактам вошедших в выборку составило 3020,28 млн руб. или 7,43 %. При этом надо отметить, что количество контрактов заключенных по результатам несостоявшихся открытых конкурсов (ОК), открытых конкурсов в электронной форме (ОК/ЭФ), конкурсов с ограниченным участием (КОУ), конкурсов с ограниченным участием в электронной форме (КОУ/ЭФ), запрос котировок (ЗК), электронных аукционов (ЭА) и закупок вследствие аварий, иных чрезвычайных ситуаций (ЧС) за анализируемый период составило 138 из 170 заключенных контрактов, что составляет 81,1 %.

Наиболее низкая эффективность осуществленных закупочных процедур выявлена при заключении контрактов с такими подрядчиками как АО «Асфальт» — 0,09 %, АО «ДЭП №197» — 0,69 %, ООО «СМУ» — 0,15 % как следствие заключения контрактов по результатам несостоявшихся, в основном ЭА и закупок в условиях ЧС с единственным поставщиком, подрядчиком или исполнителем (табл. 7).

Таблица 7

Контракты заключенные по результатам процедур при реализации подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области» в период с 2014 по 2021 гг.

Наименование подрядчика	Результаты	ОК	ОК/ЭФ	КОУ	КОУ/ЭФ	ЗК	ЭА	ЧС	Итого
АО «Бамтон нельстрой-Мост»	заключено контрактов	1		1	1		2		5
	в т. ч. ед. поставщик				1		2		3
ООО «СМУ»	заключено контрактов				2	1	22	3	28
	в т. ч. ед. поставщик				2	1	19	3	25
АО «ДЭП № 191»	заключено контрактов		1			1	17	1	20
	в т. ч. ед. поставщик		1			1	16	1	19
ООО «Амурдорстрой»	заключено контрактов						14	4	18
	в т. ч. ед. поставщик						12	4	16
АО «ДЭП № 197»	заключено контрактов						9		9
	в т. ч. ед. поставщик						8		8
ООО «ДЭП № 192»	заключено контрактов		1			1	18	8	28
	в т. ч. ед. поставщик		1			1	11	8	21
ООО «Магистраль»	заключено контрактов						24		24
	в т. ч. ед. поставщик						22		22
АО «Асфальт»	заключено контрактов	1	2				12	1	16
	в т. ч. ед. поставщик		2				12	1	15
ООО «СМУ-222»	заключено контрактов				1		14		15
	в т. ч. ед. поставщик						4		4
ООО «Мостбизнесстрой»	заключено контрактов						7		7
	в т. ч. ед. поставщик						5		5
Итого	заключено контрактов	2	4	1	4	3	139	17	170
	в т. ч. ед. поставщик		4		3	3	111	17	138

Составлено автором по данным официального сайта Единой информационной системы в сфере закупок

¹⁰ Рейтинг регионального протекционизма (по 44-ФЗ). Проект «Госрасходы» // Счетная Палата РФ. [сайт]. — URL: <https://spending.gov.ru/analytics/ratings/rating-protectionism/> (дата обращения: 06.04.2022). — Текст: электронный.

Ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области» зафиксированы в паспорте подпрограммы и характеризуются 12 показателями (индикаторами). Ежегодно начиная с 2014 года Правительство Амурской области на страницах своего официального сайта выставляет сводный годовой доклад о ходе реализации и об оценке эффективности госпрограмм региона. Оценка основных результатов реализации подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области» осуществляет по трем показателям (индикаторам) эффективности результатов:

- повышение транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, ликвидация недоремонта, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы, % от общей протяженности дорог регионального или межмуниципального значения (ИЭ-1, базисный год 2019 — значение показателя 33,3 %, к концу 2025 года показатель должен составить 34,8 %);
- доля введенных автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и искусственных сооружений на них, соответствующих нормативным требованиям, % от общей протяженности дорог регионального значения (ИЭ-2, базисный год 2012 — значение показателя 0,9 %, к концу 2025 года показатель должен составить 2,64 %);
- повышение транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог местного значения, ликвидация недоремонта, % от общей протяженности дорог местного значения (ИЭ-3, базисный год 2012 — значение показателя 1,0 %, к концу 2025 года данный показатель должен составить 26,3 %). Анализ результатов такой оценки представлен в таблице 8.

Таблица 8

Информация о достижении плановых значений индикаторов эффективности подпрограммой «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области» в период с 2014 по 2020 гг.

Год	Достижение показателей	Индикатор эффективности непосредственного результата		
		ИЭ-1	ИЭ-2	ИЭ-3
	Значение показателя (индикатора) в соответствии с утвержденной подпрограммой в <i>базисном году</i>	33,3	0,9	1,0
2014	Значение планового показателя (индикатора) в соответствии с утвержденной подпрограммой	24,5	0,4	1,5
2014	Значение фактически достигнутого показателя (индикатора)	0	0,4	0,8
2014	Уровень достижения планового значения, %	0	100	53,33
2015	Значение планового показателя (индикатора) в соответствии с утвержденной подпрограммой	74,8	0,07	82,6
2015	Значение фактически достигнутого показателя (индикатора)	97,5	0,27	82,6
2015	Уровень достижения планового значения, %	130	в 3,8 раза	100
2016	Значение планового показателя (индикатора) в соответствии с утвержденной подпрограммой	74,9	0,13	2,5
2016	Значение фактически достигнутого показателя (индикатора)	76,1	0,2	2,5
2016	Уровень достижения планового значения, %	101,6	153,85	100
2017	Значение планового показателя (индикатора) в соответствии с утвержденной подпрограммой	76,1	0,32	1,7
2017	Значение фактически достигнутого показателя (индикатора)	75,2	0,35	1,7
2017	Уровень достижения планового значения, %	98,82	109,38	100
2018	Значение планового показателя (индикатора) в соответствии с утвержденной подпрограммой	76,4	0,12	2,2

Год	Достижение показателей	Индикатор эффективности непосредственного результата		
		ИЭ-1	ИЭ-2	ИЭ-3
2018	Значение фактически достигнутого показателя (индикатора)	76,4	0,13	2,2
2018	Уровень достижения планового значения, %	100	108,3	100
2019	Значение планового показателя (индикатора) в соответствии с утвержденной подпрограммой*	33,3	0,1	2,2
2019	Значение фактически достигнутого показателя (индикатора)	33,5	0,13	-15,4
2019	Уровень достижения планового значения, %	100,6	130,0	0,0
2020	Значение планового показателя (индикатора) в соответствии с утвержденной подпрограммой*	33,4	0,1	2,2
2020	Значение фактически достигнутого показателя (индикатора)	34,9	1,4	1,7
2020	Уровень достижения планового значения, %	104,49	в 14 раз	77,27

Примечание: по результатам диагностики протяженность дорог, отвечающих нормативным требованиям, на 01.01.2020 составляет 2021,4 км или 22,7 %. В 2018 г. этот показатель составлял 38,1 %. Составлено автором⁶

Анализ расчетных данных, приведенных в таблице 8 свидетельствует о достаточно высоком уровне достижения плановых значений индикаторов эффективности подпрограммой «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области» в период с 2014 по 2020 гг., при этом надо отметить, что плановые показатели 2019 и 2020 годов были скорректированы, так как в Амурской области была проведена инструментальная диагностика автомобильных дорог.

Таким образом, повышение транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог Амурской области, ликвидация недоремонта, увеличение доли введенных автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и искусственных сооружений на них, соответствующих нормативным требованиям позволит сократить время доставки грузов, повысить уровень надежности перевозчиков, в том числе в части исполнения своих обязательств по доставке грузов, а так же снизить стоимость таких услуг. Эффективная реализация мероприятий подпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области» так же позволит ускорить процесс товародвижения за счет повышения качества транспортной инфраструктуры, снизить транспортную нагрузку на экономику за счет снижения доли транспортных затрат в валовом продукте.

Решение этих задач позволит повысить роль транспортной инфраструктуры региона в обеспечении экономической безопасности Амурской области, которое состоит в реализации условий для максимального уровня развития территории, росте валового регионального продукта и основных индикаторов экономической безопасности, связанных с экономическим ростом, среднедушевым ВРП, безопасностью и устойчивостью финансовой сферы, инвестиционной активностью региона и др.

ЛИТЕРАТУРА

1. Фесик П.Ю. Транспортная безопасность как условие обеспечения экономической безопасности предприятия / П.Ю. Фесик, Н.С. Астафьева // Научно-практические исследования. — 2021. — № 2–1(37). — С. 4–8.
2. Булатенко, М.А. Внедрение процессного подхода в целях повышения уровня экономической безопасности транспортного предприятия / М.А. Булатенко, Д.М. Фатхи // Russian Journal of Management. — 2019. — Т. 7. — № 4. — С. 131–135. — DOI 10.29039/2409-6024-2019-7-4-131-135.
3. Александрова, А.И. Формирование модели экономической безопасности транспортного предприятия / А.И. Александрова, А.Н. Литвиненко // Экономика: вчера, сегодня, завтра. — 2019. — Т. 9. — № 12–1. — С. 143–153. — DOI 10.34670/AR.2020.92.12.046.
4. Белоусова, Т.И. Модель комплексной оценки экономической безопасности транспортной организации / Т.И. Белоусова, С.А. Городкова, Н.В. Поликова // Вестник Забайкальского государственного университета. — 2018. — Т. 24. — № 10. — С. 98–107. — DOI 10.21209/2227-9245-2018-24-10-98-107.
5. Журавлева, Н. А. Проблемы экономической безопасности транспортных систем в условиях глобальных киберугроз / Н. А. Журавлева, А. Б. Никитин // Экономические науки. — 2018. — № 168. — С. 20–25.
6. Сольская, И.Ю. Методологический подход к исследованию экономической безопасности транспортного предприятия / И.Ю. Сольская, Н.А. Олинович // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. — 2017. — Т. 1. — С. 33–37.
7. Шкурина Л.В., Сеславина Е.А., Евдокимова Е.Н. Риски и угрозы транспортной безопасности: их оценка в системе обеспечения социально-экономической безопасности России // Экономическая безопасность. — 2020. — Том 3. — № 2. — С. 145–154. doi: 10.18334/ecsec.3.2.110267.
8. Авезов, А.Х. Транспортная система как инструмент повышение экономической безопасности региона / А.Х. Авезов // Экономика и социум. — 2021. — № 11–1(90). — С. 643–651.
9. Завьялов, П.А. Оптимизация информационного обеспечения экономической безопасности Российской Федерации в сфере транспортной инфраструктуры Северо-Западного федерального округа / П.А. Завьялов, А.В. Павлов // Комплексная безопасность бизнеса в условиях экономической нестабильности: материалы научно-практической конференции / Санкт-Петербургский государственный экономический университет. — Санкт-Петербург. — 2014. — С. 27–31.
10. Печников, Д.А. Анализ транспортной безопасности как составляющей экономической безопасности государства (на примере Дальневосточного федерального округа) / Д.А. Печников // Экономическая безопасность: региональный аспект: сборник материалов II межвузовской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 19 декабря 2014 года / под редакцией Т.И. Безденежных, В.В. Шапкина. — Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2015. — С. 160–163.

11. Тохиров, Т.И. Методика оценки уровня экономической безопасности транспортной системы региона / Т.И. Тохиров // Научное обозрение: теория и практика. — 2021. — Т. 11. — № 4(84). — С. 1147–1156. — DOI 10.35679/2226-0226-2021-11-4-1147-1156.
12. Абдуллоев, Б.Б. Системный анализ внешних и внутренних угроз экономической безопасности национальной транспортной системы / Б.Б. Абдуллоев // Международный журнал прикладных наук и технологий Integral. — 2020. — № 4. — С. 41.
13. Талашкин, Г.Н. Стратегия развития инфраструктуры рынка транспортных услуг при обеспечении экономической безопасности государства / Г.Н. Талашкин // Научные записки кафедры управления и планирования социально-экономических процессов им. Заслуженного деятеля науки РФ Ю.А. Лаврикова: Научное издание / Под научной редакцией заслуженного деятеля науки РФ, д-ра экон. наук, проф. А.Н. Петрова: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Санкт-Петербург. — 2013. — С. 138–139.
14. Панько, Ю.В. Методика разработки эффективных решений по обеспечению экономической безопасности национальной транспортной системы / Ю.В. Панько // Система и механизмы обеспечения экономической безопасности России: Сборник статей по материалам межвузовской научно-практической конференции, Москва, 01 ноября 2019 года. — Москва: Общество с ограниченной ответственностью «Институт исследований и развития профессиональных компетенций», 2019. — С. 46–50.
15. Мартынюк, В.Н. Вопросы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса / В.Н. Мартынюк // Инновации и инвестиции. — 2018. — № 7. — С. 286–290.
16. Графова, Т.О. Построение стратегии развития транспортного предприятия для целей обеспечения экономической безопасности / Т.О. Графова, Д.А. Горбик // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. — 2017. — № 7–1(54). — С. 42–45.
17. Кузина, Е.Л. Разработка критерия оценки влияния транспортных факторов на эколого-экономическую безопасность страны / Е.Л. Кузина // Инженерный вестник Дона. — 2012. — № 1(19). — С. 405–410.

Rychkova Evgeniya Sergeevna

Amur State University, Blagoveshchensk, Russia
E-mail: jenyaamur@rambler.ru

Babkina Nataliya Arsentievna

Amur State University, Blagoveshchensk, Russia
E-mail: babkina_amgu@mail.ru

The role of transport infrastructure in ensuring the economic security of the Amur Region

Abstract. The development and strengthening of export-import relations between Russia and China, the border location and the increase in the volume of interregional cargo turnover determine the special status of the Amur Region as a transit center. The article defines the role of the transport infrastructure of the region in ensuring the economic security of the Amur Region, which consists in the implementation of conditions for the maximum level of development of the territory, the creation of territorial integrity, the unity of the economic space, as well as the growth of the gross regional product and the main indicators of economic security. The share of the transport complex in the structure of the gross regional product of the Amur region is about 20 %, improving the functioning of the transport system is of great importance for the economy of the region. An analysis of the state of the transport complex of the Amur Region showed that the existing transport infrastructure of the region does not meet the growing needs of the economy of the Amur Region and requires the implementation of measures to establish compliance with regulatory requirements and the needs of the population and the economy of the region for road, rail, air and water transport. The authors note the lack of efficiency in the implementation of state programs, which led to the introduction of changes that affected the organizational activities of federal executive bodies to develop new state programs and reorientate state programs to achieve national development goals and harmonize them at the level of achieving specific indicators.

The article also presents the results of an assessment of the completeness of the fulfillment of obligations to finance the state program "Development of the transport system of the Amur Region" in the period from 2014 to 2025. The subprogram "Development of the transport system of the Amur Region" was especially highlighted and considered in more detail. Evaluation of the effectiveness of the concluded contracts based on the results of the announced procedures for the objects of the implementation plan of this subprogram confirmed the high rating of regional protectionism of the Amur Region. Based on the study, the authors stated the low efficiency of the procurement activities of the main state customer under the analyzed state program, the State Public Institution "Amuruprador", as a result of the conclusion of contracts based on the results of failed, mainly electronic auctions and procurement in emergency situations with a single supplier, contractor or performer. Analysis of the achievement of the planned values of the indicators of the subprogram "Development of the network of public roads in the Amur Region" in the period from 2014 to 2020. showed a fairly high level of efficiency.

Keywords: transport infrastructure; transport complex; economic security; state program; efficiency; state contract