в сфере «теневой экономики» становится выгоднее, если в ней задействовано больше людей. Отсюда возникает новая опасность, названная учеными «эффект воронки». Она заключается в том, что повернуть соответствующее движение вспять становится невозможно, и возникает, когда степень вовлеченности в теневую экономику превышает определенные пороговые значения. По мнению ряда экономистов, если доля трудоспособного населения, занятого в теневой экономике достигает 40 %, сползание «в воронку» необратимо [3, с.103].

Необходимо учитывать, что теневизация социальной сферы таит серьезную опасность. За годы реформ в России произошло снижение качества трудового потенциала. Слой мелких предпринимателей и собственников только начинает формироваться. Россия теряет свой научный потенциал по двум направлениям. Это обусловлено, с одной стороны, «бегством интеллектуального капитала» из России в страны с более благоприятными экономически условиями. С другой, происходит замедление и ухудшение процесса воспроизводства высококвалифицированных кадров для наукоемких производств и науки.

Важно иметь в виду и то, что разрастание теневой экономики качественным образом меняет положение страны в мировом сообществе. Ее конкурентоспособность начинает снижаться, условия участия в мировом разделении труда ухудшаются, возрастают страновые риски. Инвестиционные процессы в стране, пораженной теневыми процессами, замедляются, поскольку вероятность попадания иностранных инвестиций в «теневую» часть экономики становится весьма высокой; страна становится привлекательной главным образом для инвесторов, заинтересованных в сомнительных сделках, в частности: в отмывании криминальных капиталов. Международный авторитет такой страны и авторитет ее руководителей падают, с ней заключаются менее выгодные договоры (ввиду повышенного риска), она с трудом вступает в международные организации, основанные на доверии их членов друг к другу и гарантирующие взаимную безопасность. Это, в свою очередь, требует повышенного внимания и затрат на поддержание обороноспособности государства.

В этой связи в государственной стратегии борьбы с теневой экономикой должна быть сформулирована одна из главных задач: определить минимально допустимый уровень теневой экономики. Данная задача должна быть реалистичной, поскольку необходимо осознавать, что полностью ликвидировать теневую экономику невозможно.

Ориентировочным параметром может быть удельный вес теневой экономики, не превышающий 10 % ВВП. Этот ориентир может быть подкреплен несколькими доводами. Во-первых, практика эффективного функционирования рыночной экономики доказывает допустимость такого уровня теневой активности. Во-вторых, история российской экономики свидетельствует о том, что спецификой экономического развития 1990-х гг. являются гипертрофированные масштабы теневой экономики. Сокращение теневой экономики до десятипроцентного уровня должно быть выдвинуто в качестве стратегической задачи Российского государства.

Литература

1. Всероссийский центр изучения общественного мнения. – URL: http://wciom.ru (дата обращения: 10.10.2014).

2. *Кормишкина, Л.А.* Теневая экономика: Учеб. пособие для вузов / Л.А. Кормишкина, О.М. Лизина. – Саранск, 2009.

3. *Лизина, О.М.* Влияние теневой экономической деятельности на качество и темпы экономического роста / О.М. Лизина // Вестник Череповецкого государственного университета. – 2013. – № 3. – С. 59–63.

4. Теневая экономика: Учеб. пособие / [Н.Д. Эриашвили и др.] / под ред. Н.Д. Эриашвили, Н.В. Артемьева. – М., 2007.

5. *Davis, J.* Gigt and the U.K. Economy / J. Davis // Man. – 1972. – № 7. – P. 408–429.

6. *Henry, S.* Can the Hidden Economy Be Revolutionary? Toward a Dialectical Analysis of the Relations between Formal and Informal Economies / S. Henry // Social Justice. – 1988. – Vol. 15. – № 3–4. – P. 29–54.

7. *Polanyi, K.* The Great Transformation / K. Polanyi. – Boston, 2001.

УДК 656.078

З.М. Магрупова, А.С. Еремеева

К ВОПРОСУ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В статье представлены основные результаты анализа автодорожной инфраструктуры, определены основные критерии эффективности развития инновационной автодорожной инфраструктуры, приводится методика оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги и социально-экономической эффективности модернизации автодорожной сети с учетом инновационного развития. В исследовании определена роль и дополнительные источники финансирования автодорожного хозяйства, представлены аргументированные выводы о социально-экономических последствиях инновационного развития сети автомобильных дорог.

Автодорожная инфраструктура, инновационная деятельность, критерии оценки эффективности, состояние автомобильной дороги, социально-экономическая эффективность, финансирование автодорожного хозяйства.

The article presents the main results of the analysis of road infrastructure, the basic performance criteria of innovative road infrastructure, and the technique to assess operating condition of the road and the socio-economic benefits of the modernization of the road network with the innovation. The research defines the role and additional sources of financing road sector, presents the reasoned conclusions about the socio-economic impacts of innovative development of the road network.

Road infrastructure, innovation, performance benchmarks, condition of the road, social and economic benefits, financing road sector.

Сложившийся уровень состояния автодорожной сети в РФ требует перехода на новый уровень понимания качества, оценка которого определяется на основе не отдельных параметров автодорожных работ, а показателей состояния автодорожной инфраструктуры в целом. Наилучшие достижения в этой области реализуются путем внедрения передовых технологий, современных материалов и изделий, что позволит перейти на инновационный путь развития отечественного автодорожного хозяйства.

На сегодняшний день главными целями эффективного развития автодорожной инфраструктуры, являются [8]:

– формирование единого экономического и транспортного пространства;

– создание условий для реализации конституционного права на свободу перемещения людей и товаров на основе модернизации и поэтапного развития сети автомобильных дорог общего пользования, отвечающей интересам граждан, грузовладельцев и общества в целом;

– формирование пассажиро- и грузопроводящей системы, обеспечивающей эффективное функционирование и гармоничное развитие всех видов транспорта;

– содействование решению социальных проблем населения, освоению и развитию территорий, интенсификации производства.

Для достижения выше поставленных целей необходимо решение следующих задач [8]:

1) обеспечение модернизации, ремонта и содержания существующей сети автодорог федерального и регионального значения в целях ее сохранения и улучшения транспортно-эксплуатационного состояния;

2) решения социальных проблем сельского населения, т.е. обеспечение развития и совершенствования сети местных автомобильных дорог для связи населенных пунктов с автодорожной сетью общего пользования;

3) решение проблем пропуска транзитных транспортных потоков путем строительства обходов;

4) повышение эффективности системы государственного управления автомобильными дорогами на региональном уровне;

5) рациональное использование региональных бюджетных средств, направляемых на совершенствование и развитие дорожной сети;

6) повышение качества автодорожных работ на основе внедрения новейших достижений научно-технического прогресса;

7) повышение безопасности автодорожного движения и снижение негативного воздействия автодорожного и транспортного комплекса на окружающую природную среду.

Следует отметить, что уровень показателей социально-экономического развития регионов напрямую зависит от транспортно-эксплуатационного, организационного, технического состояния автодорожной инфраструктуры. Практический опыт показывает: наибольший эффект от применения инновационных технологий достигается, если этот процесс распространяется на все стадии жизненного цикла автомобильной дороги – от ее проектирования до строительства и последующей эксплуатации [1].

Инновационная деятельность в автодорожном хозяйстве направлена на использование прогрессивных дорожно-строительных материалов, ресурсо- и энергосберегающих технологий, применение эффективных средств инженерного оборудования и обустройства дорог, современных информационных технологий и систем связи, на обеспечение действующих требований автодорожной экологии. При организации массового внедрения инноваций их оценку целесообразно осуществлять по критерию текущей эффективности в сфере эксплуатации, поскольку наибольшие объемы освоения инновационных продуктов следует ожидать на работах по ремонту и содержанию автомобильных дорог как наиболее востребованных в условиях экономического спада в автодорожном хозяйстве. Однако этот критерий не является единственным. Обозначим существующие критерии оценки эффективности инноваций.

1. «Общественная эффективность инноваций» позволяет наиболее полно охарактеризовать результаты использования инноваций в автодорожном хозяйстве, а также учесть как прямые, так и косвенные эффекты от освоения любых инновационных продуктов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог. Наибольшая общественная эффективность достигается при применении тех видов инноваций, которые позволяют получить результаты как в сфере производства, за счет повышения долговечности сооружений, так и в сфере эксплуатации автомобильного транспорта. При этом эффекты, получаемые от снижения себестоимости перевозок, являются, как правило, доминирующими, так как значительно превышают все другие эффекты.

2. «Коммерческая эффективность инноваций» является критерием, который характеризует степень выгодности от использования инноваций для конкретных предприятий. В настоящее время количественная оценка этого критерия сводится к определению величины прибыли автодорожной организации от внедрения инноваций, которая в свою очередь

зависит от двух факторов: масштабов внедрения инноваций и удельного снижения себестоимости производства автодорожных работ. Для расширения области применения инноваций необходимо стимулирование деятельности предприятий за достигнутые результаты, как эксплуатации автомобильного транспорта, так и при улучшении транспортно-эксплуатационного состояния автодорожных сооружений.

3. «Текущая эффективность инноваций» предполагает учет только прямых эффектов, которые проявляются либо при выполнении работ с использованием инноваций, либо при эксплуатации. По критерию текущей эффективности приоритеты получают те виды инноваций, которые создают эффекты в сфере эксплуатации автомобильного транспорта.

4. «Объем внедрения инноваций», являясь критерием, который непосредственно не связан с показателями эффективности внедрения инноваций, рассматривается одновременно с вышеперечисленными критериями. Обосновывается это тем, что, во-первых, эффективность внедрения многих видов инноваций в автодорожном хозяйстве зависит от объемов и степени повторяемости автодорожных работ; во-вторых, целесообразность использования отдельных инноваций должна оцениваться не только из экономических соображений [7].

Прямые эффекты от использования в автодорожном хозяйстве прогрессивных материалов, конструкций, полуфабрикатов, машин и оборудования, технологий и т.д. можно условно подразделить на три группы [5]:

1) получаемые непосредственно предприятиями в процессе выполнения тех или иных видов автодорожных работ;

2) получаемые в результате повышения качества создаваемых или ремонтируемых автодорожных конструкций;

3) получаемые в сфере эксплуатации автодорожных сооружений при осуществлении транспортного процесса.

Однако предложенная классификация требует уточнения, связанного с тем, что эффект от применения инноваций может быть получен или при строительстве и ремонте автомобильных дорог или/и при их эксплуатации за счет повышения качества.

Под косвенными эффектами в автодорожном хозяйстве принято понимать все виды внетранспортных эффектов от улучшения автодорожных условий, которые предлагается делить на две группы (формы): экономические и социальные [4] (табл. 1).

В качестве оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги (ТЭС АД) в момент обследования может быть предложен комплексный показатель, определяемый по формуле:

$$КП_{д} = \frac{\sum_{i=1}^{n} K_{pc_i}^{итог} \cdot l_i}{L}, \qquad (1)$$

где $K_{pc_i}^{итог}$ – итоговое значение коэффициента обеспеченности расчетной скорости на каждом участке; l_i – длина участка с итоговым значением $K_{pc_i}^{итог}$, км; n – число таких участков; L – общая длина дороги (участка дороги), км.

Таблица 1

Виды косвенных эффектов

Экономические косвенные эффекты	Социальные косвенные эффекты
Сокращение оборотных средств народного хозяйства, заключенных в грузах круглогодичного производства и потребления	Улучшение медицинского обслуживания жителей сельских районов
Сокращение массы оборотных средств в товарах, находящихся на складах	Улучшение работы народного образования в сельских районах
Сокращение потерь народного хозяйства от изъятия ценных земель из сельскохозяйственного производства	Улучшение культурно-бытового обслуживания сельского населения
Сокращение потерь от дорожно-транспортных происшествий	Улучшение социально-демографической структуры сельского населения
Ускоренное развитие отраслей материального производства	Рекреационный эффект
Освоение новых природных ресурсов и развитие новых производств	Сокращение моральных потерь в результате уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий
Сокращение затрат народного хозяйства в сельскохозяйственное производство	Сокращение времени пребывания в пути пассажиров
Сокращение затрат в непроизводственные отрасли (сельское здравоохранение, народное образование, коммунально-бытовое обслуживание населения и т.д.)	-
Расширение торговых связей	-

Изменение состояния автодороги за период между обследованиями оценивают по величине прироста комплексного показателя ТЭС АД по формуле:

$$\Delta КП_д = КП_д^н - КП_д^к,$$

где $КП_д^н$, $КП_д^к$ – значения комплексного показателя на начало и конец оцениваемого периода, вычисленные по формуле (1).

Отрицательное значение прироста свидетельствует об ухудшении состояния дороги за оцениваемый период по сравнению с первоначальным. Положительное значение комплексного показателя характеризует социально-экономическую эффективность инновационного развития (модернизацию) автодорожной сети. Расчет показателей социально-экономической эффективности осуществляется поэтапно (табл. 2).

Таблица 2

Алгоритм расчета показателей социально-экономической эффективности при модернизации автодорожной сети

Шаг	Наименование мероприятий	Характеристика результата проведения мероприятия
1.	Прогнозирование перспективной интенсивности движения с учетом фактора развития и размещения производительных сил и расселения населения	Расчет экономии издержек на автомобильные перевозки ($Э_{ИЗД}$); расчет эффекта от активизации предпринимательской деятельности ($Э_{ПД}$); расчет эффекта от сокращения времени доставки грузов ($Э_{ГР}$)
2.	Оценка влияния на уровень жизни населения	Расчет годовой экономии пассажиров от сокращения времени пребывания в пути ($Э_В$)
3.	Определение объемов автодорожных работ и стоимости мероприятий модернизации	Расчет инвестиционных затрат на модернизацию
4.	Выявление влияния результатов модернизации на социально-экономическое развитие области	Расчет эффекта от сокращения материальных потерь ($Э_{МП}$); расчет экономии владельцев автотранспортных средств, при снижении потерь от дорожно-транспортных происшествий ($Э_{ДТП}$)
5.	Создание и обслуживание благоприятной экологической обстановки	Расчет эффекта от снижения негативного влияния транспортно-дорожного комплекса на состояние окружающей среды ($Э_Э$)
6.	Определение эффекта от реализации мероприятий модернизации	Расчет ожидаемого эффекта от реализации мероприятий (Э)

Совокупный эффект, получаемый от реализации мероприятий по модернизации региональной автодорожной инфраструктуры, включает в себя: $Э_в$ – годовую экономию пассажиров от сокращения времени пребывания в пути, тыс. руб.; $Э_{изд}$ – экономия издержек на автомобильные перевозки; ЭДТП – экономия владельцев автотранспортных средств при снижении потерь от ДТП; $Э_э$ – эффект от снижения негативного влияния транспортно-дорожного комплекса на состояние окружающей среды; $Э_{пд}$ – эффект от активизации предпринимательской деятельности и может быть определен по следующей формуле:

$$Э = Э_в + Э_{изд} + Э_{дтп} + Э_э + Э_{пд},$$

$$Э_в = \frac{\Delta t \cdot И \cdot К_р \cdot С_{зс} \cdot 12}{365},$$

где Δt – сокращение времени пребывания пассажиров в пути, дн./год; И – интенсивность движения пассажирского транспорта на рассматриваемом участке, ед./год; $К_р$ – коэффициент, учитывающий количество работающих пассажиров в транспортном средстве; $С_{сз}$ – ежемесячный среднедушевой размер заработной платы, тыс. руб.

$$Э_{изд} = \Delta З_{гсм} + \Delta З_ш + \Delta З_{то} + \Delta З_{пр},$$

где $\Delta З_{гсм}$ – снижение затрат на топливо и смазочные материалы, руб.; $\Delta З_ш$ – снижение затрат на ремонт и замену шин, руб.; $\Delta З_{то}$ – снижение затрат на техническое обслуживание и ремонт, руб.; $\Delta З_{пр}$ – снижение других эксплуатационных затрат.

$$Э_{ДТП} = \Delta ДТП \times (С_{ДТП} + С_{рс})\ ДТП,$$

где Δ ДТП – сокращение количества ДТП от улучшения качества дорожного объекта, ед. транспорта; $С_{ДТП}$ – среднее увеличение страховых взносов для водителя, совершившего ДТП, руб./ед. транспорта; $С_{рс}$ – средняя стоимость ремонта собственного транспортного средства, руб./ед. транспорта.

$$Э_э = \sum_{i-1}^{n} \left(V_i^{до} \cdot P_i - V_i^{после} \cdot P_i \right),$$

где i – вид вредных веществ при движении автотранспорта; P_i – плата за i-й вид вредных веществ при движении автотранспорта.

$$Э_{пд} = Э_{гр} + Э_{мп},$$
$$Э_{гр} = \frac{С_{гр} \cdot \Delta t \cdot k}{365 \cdot 24},$$
$$Э_{мп} = П^1 - П^2,$$

где $Э_{гр}$ – эффект от сокращения времени доставки грузов, тыс. руб.; $С_{ГР}$ – средняя стоимость перевозимых грузов, тыс. руб.; Δt – экономия времени, час;

k – ставка рефинансирования ЦБ, доли единицы в год; 365 и 24 – количество дней в году и часов в сутках; Э мп – эффект от сокращения материальных потерь; $П^1$, $П^2$ – материальные потери до и после модернизации автодорожной сети соответственно.

$$П = П_м^{пр} + П_м^{кач} + П_м^{пт} + П_м^{з},$$
$$П_м^{пр} = (Спгр + Стр)\cdot k,$$

где $П_м^{пр}$ – прямые потери при перевозке грузов; $С_{пгр}$ – стоимость потерянных грузов, руб.; $С_{тр}$ – стоимость транспортировки этих грузов, руб.; $П_м^{кач}$ – потери из-за снижения качества перевозимых грузов.

$$П_м^{кач} = C_{перераб} + \sum_{i=1}^{n} V_i (Ц_{0i} - Ц_{1i}) + \sum_{j=1}^{m}\sum_{k=1}^{i} Ш_{jk},$$

где $С_{перераб}$ – стоимость переработки части товара с ухудшенным качеством, руб.; V_i – объем i-го реализуемого по сниженным ценам товара, нат. ед.; $Ц_{0i}$, $Ц_{1i}$ – соответственно цена реализации товара с нормальным и сниженным качеством, руб.; $Ш_{ik}$ – штрафы, пени, неустойки, выплачиваемые j-й организацией-поставщиком k-му организации-потребителю перевозимой продукции за доставку товара ненадлежащего качества; $П_м^{пт}$ – потери на предприятиях из-за простоя вследствие несвоевременной доставки грузов.

$$П_м^{пт} = \sum_{i=1}^{n} c_i^{средн} \cdot \Delta t',$$

где $c_i^{средн}$ – среднедневной выпуск продукции в стоимостном выражении руб.; $\Delta t'$ – количество дней простоя из-за несвоевременной доставки грузов. $П_м^{з}$ – затраты, связанные с созданием вынужденных запасов из-за необеспеченности регулярного проезда по дорогам.

$$П_м^{з} = З_{хран} + \frac{(С_{зап} + З_{хран})\cdot \Delta t'' \cdot k}{365},$$

где $С_{зап}$ – стоимость вынужденно создаваемых запасов, руб.; $З_{хран}$ – затраты на хранение запасов, руб.; $\Delta t''$ – увеличение продолжительности периода хранения запасов, связанное с необеспеченностью регулярного проезда по дорогам, дн.

Повышение экологической эффективности в сфере автодорожного хозяйства достигается за счет совершенствования автодорожных покрытий, повышения технического уровня обустройства автомобильных дорог, а также повышение их пропускной способности, в том числе за счет строительства новых автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.

Развитие автодорожной инфраструктуры является неотъемлемой частью комплекса мер, направленных на возрождение села. Отсутствие подъездов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам негативно отражается на развитии инфраструктуры деревни, увеличиваются затраты на перевозку сельскохозяйственной продукции, возрастают потери урожая. Кроме того, отсутствие автомобильных дорог увеличивает потери времени пребывания пассажиров в пути. Наличие же разветвленной сети автодорог общего пользования позволит создать сельскому населению достойные условия жизнедеятельности, обеспечит дальнейшее социально-экономическое развитие сельских территорий.

Однако, автодорожная деятельность – это деятельность, требующая серьезных финансовых вложений, так как она связанна с проектированием, строительством, реконструкцией, капитальным ремонтом, а также ремонтом и содержанием автомобильных дорог. В этой связи от 27.07.2010 г. было принято решение Президентом РФ о создании Федерального дорожного фонда, который и в дальнейшем будет аккумулировать средства на создание, и строительство дорог[1]. Дорожные фонды – вид государственных внебюджетных фондов, которые созданы для финансирования затрат, связанных с содержанием, ремонтом, реконструкцией и строительством автомобильных дорог общего пользования (внегородских автомобильных дорог) [3]. Кроме того, государство на конкурсной основе определяет порядок предоставления средств из федерального бюджета для финансирования инвестиционных проектов на условиях срочности и возвратности, разрабатывает, утверждает и реализует инвестиционные проекты на объекты государственной собственности (федеральные и региональные дороги), предоставляет на конкурсной основе государственные гарантии по инвестиционным проектам.

Основные источники финансирования включают в себя: государственные гранты и субсидии; субсидии, предоставляемые территориальными или муниципальными органами, заинтересованными в строительстве объекта; займы международных финансовых организаций; различные облигационные займы; финансирование из частных источников.

В некоторых странах созданы национальные банки, участвующие в финансировании автодорожного строительства, в том числе и платных дорог. Для финансирования работ по строительству платных дорог или иных автодорожных объектов в зависимости от условий каждого конкретного проекта используются различные источники. В сеть платных автомобильных дорог Российской Федерации входят автомобильные дороги или расположенные на них мосты, путепроводы, тоннели, а также сооружения для обслуживания участников движения, за пользование которыми взимается плата в целях обеспечения пользователям дополнительных выгод и услуг. Главным предназначением платной автомобильной доро-

[1] Вести:http://www.vesti.ru

ги в Российской Федерации, как и в других странах, является продажа возможности использовать преимущества, предлагаемого этим объектом маршрута. К основным преимуществам использования платных дорог можно отнести:

– возможность проведения мероприятий по улучшению качества, а также оптимизации автодорожной сети без привлечения на эти цели средств бюджетов всех уровней;

– использование в полной мере факторов эффективности, свойственных частному сектору по сравнению с государственными организациями (предприятиями);

– более эффективное распределение автодорожных затрат между пользователями дорог, что стимулирует их лучшую эксплуатацию;

– высокий уровень содержания платных автодорог, повышенную безопасность движения.

В свою очередь, к основным проблемам, связанным с проектированием и последующей реализацией частных платных автомобильных дорог, относятся:

– некорректность прогнозов автотранспортных потоков, особенно в отношении того автотранспорта, который выберет платные маршруты;

– завышение на стадии проектирования платы за проезд по автомобильным дорогам, приводящее в итоге к необходимости ее снижения, что вызывает увеличение сроков окупаемости проекта в целом;

– отсутствие учета такого существенного фактора, как политическая чувствительность населения к введению платы за проезд по автодорожному объекту, что может привести к пересмотру контракта на их строительство или в худшем случае к приостановке действия контрактов;

– традиционное стремление государственных органов управления переложить все риски и затраты по реализации проекта на частный сектор.

Перед тем, как начать работы по строительству платной автомобильной дороги, проводятся следующие исследования:

– определение перспективной интенсивности движения;

– оценка выгод в результате эксплуатации автомагистралей, в частности: определение оптимальной для пользователя стоимости проезда по платной автомобильной дороге и связанного с этим дохода концессионера от платной дороги;

– расчет стоимости строительства, а также расходов по эксплуатации платной автомобильной дороги;

– определение соответствия ожидаемых доходов от эксплуатации платной дороги общей сумме строительных расходов с учетом выплачиваемых процентов, а также эксплуатационных расходов за определенный отрезок времени.

Развитие платных дорог в Российской Федерации – это одно из направлений развития отечественной дорожно-строительной отрасли, которое позволит поднять российские дороги на новый уровень.

Еще одним источником финансирования автодорожного хозяйства является механизм государственно-частного партнерства (ГЧП). Государственно-частное партнерство (в зарубежных странах принято использовать термин "public-private partnership") представляет собой юридически оформленное сотрудничество уполномоченных органов государственной (публичной) власти и субъектов частого предпринимательства, направленное на решение общественно значимых задач. Основными отличительными признаками ГЧП от других форм отношений государства и частного бизнеса являются:

1) длительные сроки действия соглашений о партнерстве;

2) специфическая форма финансирования проекта (за счет частных инвестиций, дополненных государственными финансовыми, материальными и/или природными ресурсами);

3) распределение ответственности и рисков между партнерами на основе соответствующих договоренностей сторон;

4) совместная деятельность государства в лице органов исполнительной власти всех уровней и бизнеса, представленного национальными или зарубежными предприятиями, где каждая из сторон имеет собственные цели и решает конкретные задачи.

Привлечение средств частных инвесторов к строительству, эксплуатации, содержанию автодорог осуществляется различными формами: подрядные отношения, арендные отношения, концессия и передача объекта в частную собственность (приватизация объекта). В международной практике широко распространена такая форма совместной реализации автодорожных проектов как концессия. При этом частный партнер берет на себя инвестиции, а так же эксплуатацию и содержание автодороги, право собственности, на которую остается за государством, при этом частник-концессионер получает право на взимание прибыли от эксплуатации проекта.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод, что в результате инновационного развития автодорожной инфраструктуры выделяют следующие виды эффектов [2]:

1. Прямой (транспортный) эффект отражает прямые выгоды для лиц, пользующихся автомобильными дорогами, получаемые в результате улучшения дорожных условий. Этот эффект заключается в экономии затрат на эксплуатацию транспортных средств, сокращении времени нахождения в пути, повышении эффективности использования транспортных средств, снижении риска дорожно-транспортных происшествий, повышении комфортности движения и удобств в пути следования.

2. Косвенный (внетранспортный) эффект отражает влияние совершенствования и развития сети автомобильных дорог федерального и регионального значения на социально-экономическое развитие страны и экологическую обстановку.

Представленная классификация имеет значение в плане разработки программ развития автодорожной инфраструктуры и привлечения инвестиций. Пер-

спективы развития регионов РФ во многом зависят от состояния дорог и, в первую очередь, необходимо провести обновление региональной автодорожной инфраструктуры, существенно увеличить объем ассигнований на дорожное строительство и содержание автодорог, добиться ритмичного финансирования работ в течение года, перейти к применению новых материалов, позволяющих кардинально увеличить срок эксплуатации дорожного покрытия.

Литература

1. *Аржанухина, С.П.* Нормативно-методическое обеспечение развития инновационной деятельности в дорожном хозяйстве / С.П. Аржанухина, А.А. Сухов, А.В. Кочетков // Инновации. – 2011. – № 7. – С. 90–93.

2. *Гасилов, В.В.* Влияние вахтового метода осуществления дорожно-строительных работ на качество объектов / В.В. Гасилов, Е.В. Григораш, М.А. Шибаева // Предпринимательство. – 2006. – № 6. – С. 64–67.

3. *Еремеева, А.С.* Актуальные проблемы финансового обеспечения дорожной отрасли / А.С. Еремеева // Экономические исследования. – 2012. – № 3. – URL: http://cyberleninka.ru/article/n/aktualnye-problemy-finansovogo-obespecheniya-dorozhnoy-otrasli (дата обращения: 13.03.2014). Научная библиотека КиберЛенинка: http://cyberleninka.ru/article/n/aktualnye-problemy-finansovogo-obespecheniya-dorozhnoy-otrasli#ixzz2voeREvvQ

4. Методические рекомендации по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования (утв. письмом Минтранса РФ от 17.03.2004 N ОС-28/1270-ис). – URL: http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base = EXP;n=434031

5. Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ. Транспорт России. Автомобильные дороги. – URL: http://www.transportrussia.ru/avtomobilnye-dorogi/skvoz-prizmu-innovatsiy.html

6. Публичный доклад о результатах деятельности Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области за 2012 г.: утв. начальником Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области от 15.01.2013г. – URL: file:///C:/Users/user4/Downloads/-files-dronchkovskij%20(4).pdf

7. Распоряжение Минтранса России от 10.09.2002 № ОС-754-р «О введении в действие «Временного руководства по организации освоения инноваций при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог и сооружений на них». – URL: http://www.bestpravo.ru/rossijskoje/vr-pravo/c6p.htm

8. Стратегия развития сети автомобильных дорог регионального значения на период до 2020 года // Департамент дорожного хозяйства Вологодской области, г. Вологда, 2007 год. – URL: file:///C:/Users/user4/Downloads/-files-02_11-02_11_10_03.pdf

УДК 311.14

О.Ю. Озерова

КАЧЕСТВО ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ: ОБЪЕКТИВИСТСКИЙ ПОДХОД

В данной статье автор приводит оценку качества жизни населения Вологодской области за 2013 год по методике, разработанной ЦСКП Северо-Запад. В основу методики положен расчет индекса качества жизни населения.

Качество жизни населения. интегральный показатель, Вологодская область.

In this article the author gives an assessment of quality of life in the Vologda region in 2013 by the technique developed CSCP Northwest. The procedure is based on the calculation of the index of quality of people's life.

Quality of life. integral index, Vologda region.

Проблематика, стоящая за понятием «качество жизни», является в настоящее время объектом научных исследований во многих областях знания, прежде всего в социологии и экономике. В дискуссию о качестве жизни вовлечены исследовательские центры, правительственные органы, различные международные организации. Это многостороннее и комплексное понятие, которое включает в себя вопросы жизни, быта, мировоззрения, потребления, окружающей среды, психики, поведения, общественной и трудовой деятельности отдельной личности, социальных групп, слоев и классов и т.д. Именно в силу своего комплексного характера понятие «качество жизни» стало предметом исследования, интерпретации и теоретических обобщений ряда гуманитарных наук: философии, социологии, экономики, социальной психологии, демографии и т.д. [3].

Неоднозначность понятия «качество жизни» приводит к возникновению различных способов его исследования. Качество жизни населения страны, региона определяется множеством различных компонентов социально-экономической жизни. А показателями, позволяющими измерить качество жизни, могут выступить те из них, которые в наиболее полном объеме отражают реальные условия жизни граждан, их можно называть интегральными индикаторами.

Современные концепции исследования качества жизни выстроены в ключе измерения как объективных, так и субъективных показателей в виде интегрального показателя жизнедеятельности человека на базе объективных условий жизни и на основе изучения степени удовлетворенности условиями жизнедеятельности. В данном исследовании мы будем рас-