

Олег Шахов

**Взаимосвязь
комплексных
программ развития и
модернизации
транспортной сети
региона**

Олег Федорович Шахов
Взаимосвязь комплексных
программ развития
и модернизации
транспортной сети региона

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70365085
SelfPub; 2024*

Аннотация

Рассмотрены особенности структуры и реализации комплексных программ отраслевого и территориального планирования развития регионов. Проведен анализ целевой программы развития транспортной инфраструктуры и ее влияния на взаимоувязанные направления: жилищного строительства, транспортной мобильности и социальной сферы жизни региона.

Олег Шахов

**Взаимосвязь комплексных
программ развития
и модернизации
транспортной сети региона**

Транспортное дело России. – 2013. – № 3

**Шахов О.Ф., к.э.н., Глава городского
округа Химки Московской обл**

Рассмотрены особенности структуры и реализации комплексных программ отраслевого и территориального планирования развития регионов. Проведен анализ целевой программы развития транспортной инфраструктуры и ее влияния на взаимосвязанные направления: жилищного строительства, транспортной мобильности и социальной сферы жизни региона.

Ключевые слова: транспортная сеть; комплексные целевые программы; риски; безопасность; мониторинг; управление.

RELATIONSHIP OF INTEGRATED PROGRAM DEVELOPMENT AND MODERNIZATION OF TRANSPORT NETWORK OF THE REGION

Shakhov O., Ph.D., The head of the city Khimki district, Moscow Region

The features of the design and implementation of comprehensive programs of sectoral and spatial planning for regional development. The analysis of the target program for the development of transport infrastructure and its impact on the interrelated areas: housing, transport, mobility and social life of the region.

Keywords: the transport network; complex target programs, risks, safety, monitoring, management.

Перспективы развития регионов связаны с разработкой и реализацией комплексных программ отраслевого и территориального планирования. Особенность управления устойчивым развитием региона состоит в необходимости контролировать и регулировать ход выполнения не только крупных этапов внутри каждой программы, но и отслеживать их влияние на сроки выполнения «стыковых» программ других, на первый взгляд обособленных направлений и сфер жизни.

ни региона: транспортной мобильности, жилищного строительства, предпринимательской, социальной. В этом требовании проявляется заложенный в Схемах территориального планирования РФ принцип гармоничного развития каждого субъекта Федерации и его влияния на все сферы жизнедеятельности населения. Важно также отметить роль отраслевых структур в исполнении стратегических планов развития.

Этот принцип наиболее полно проявляется при анализе целевой программы развития транспортной инфраструктуры Городского округа Химки Московской области (табл. 1). Система управления программой должна быть структурирована так, чтобы ее блоки влияли на развитие округа по основным направлениям через более детальные внутренние долговременные целевые программы (ДЦП). Это позволяет в методическом отношении регулировать параметры (инвестиции, сроки ввода) для согласованного выполнения «стыковых» этапов, обеспечивать взаимосвязь мероприятий по модернизации дорожной инфраструктуры с другими отраслями экономики и социальной сферы в Городском округе.

Покажем взаимосвязь комплексных программ и соответствующих им объектов строительства, входящих в состав генплана Городского округа Химки, разработанного институтом Экологии города НИиПИ ЭГ на основе «Схемы территориального планирования Московской области – основных положений градостроительного развития».

В матрице связей (см. табл.1) первый, второй и третий блоки обеспечивают интеграцию территории округа в единую транспортную систему.

БЛОК 1 включает проекты развития магистралей автомобильного транспорта: «Строительство скоростной автомобильной дороги Москва-Санкт-Петербург на участке МКАД – Шереметьево-1»; «Реконструкция автодороги М-10 «Россия» (Ленинградского шоссе) на участке от МКАД до Шереметьевского шоссе», «Реконструкция автодороги Шереметьево-1 – Шереметьево-2».

БЛОК 2 включает проекты строительства и реконструкции железнодорожных путей сообщения, в том числе дополнительных главных путей на участке Москва-пассажирская–ст. Крюково–ст. Клин Октябрьской железной дороги; новой железнодорожной линии Химки – Шереметьево (аэропорт); высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

БЛОК 3 «Транспортно-пересадочные узлы и развязки» включает проекты «Строительство 2-х транспортных развязок в разных уровнях и 2-х путепроводов через Октябрьскую железную дорогу»; «Модернизация ТПУ Аэрокомплекса «Шереметьево». Этот блок связан с городской программой «Жилищный фонд и жилищное строительство». Для его реализации необходимы внутренние мероприятия по гармоничному развитию городского транспортного хозяйства. В процессе управления стыковые хронообразующие

параметры этого блока увязаны с ДЦП «Развитие объектов жилищного фонда, благоустройства и охрана окружающей среды городского округа Химки на 2013–2015 годы». Соответственно, контрольные функции Городского округа направлены на оценку соответствия стыковых параметров ПРТ-ТИ и ДЦП, а именно сроков выполнения, и сопутствующие им риски.

Таблица 1. Взаимодействие целевой программы развития транспортной инфраструктуры в структуре комплексных программ Городского округа ХИМКИ Московской обл.

Направления развития Городского округа ХИМКИ		Целевая программа Развития транспортной инфраструктуры – ПРТИ				
		1. Автомагистрали. Развитие сети автодорог к Аэрокомплексу «Шереметьево»	2. Железнодорожный тр-т. Аэроэкспресс к ТПУ-1 и 2	3. Транспортно-перес. узлы и развязки. ТПУ Аэрокомплекса «Шереметьево»	4. Скоростной транспорт. Метрополитен	5. Муниципальная дорожная система
1.	Инвестиционная программа развития	Т ₁₁ , Т ₁₂ .		Т ₁₃ , ..., Т ₁₅ .		
2.	Жилищный фонд и жилищное строительство	Т ₂₁ , ..., Т ₂₃ .			Т ₂₄ , Т ₂₅ .	
3.	Социальная инфраструктура	Т ₃₁ , Т ₃₂ .		Т ₃₃ .		
4.	Основная производственная база. Промышленность	Т ₄₁ , Т ₄₂ .		Т ₄₃ .		
5.	Аграрно-промышленный комплекс	Т ₅₁ , ..., Т ₅₅				
6.	Охранные и защитные зоны	Т ₆₁ , Т ₆₂ .		Т ₆₃ , ..., Т ₆₅		
<i>Примечание. В позициях таблицы – потенциально рисковоме сроки взаимодействия программ</i>						

Блоки 4 и 5 обеспечивают развитие округа по направлению «Транспортная доступность населения», (в т. ч. в новых районах). Функционирование этих блоков предназначено для связи городских образований (жилых, промышленных, социальных и культурных) с транспортно-пересадочными узлами на магистралях и местных дорогах.

БЛОК 4 включает проекты «Строительство хордовой линии метрополитена (в соответствии со схемой развития скоростного внеуличного транспорта, выполненной в составе «Генерального плана города Москвы»); Создание транспортной системы (линии скоростного транспорта) от станции метро «Планерная» до ТРЦ «Мега-Химки».

БЛОК 5 относится к Муниципальной дорожной системе. Его функционирование является «внутренним» и непосредственно зависит от инвестиционной деятельности округа. Основу данного блока составляет долгосрочная целевая программа «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и осуществление дорожной деятельности в границах городского округа Химки на 2013–2015 годы» (ДЦПТИ). Задачей ДЦПТИ является модернизация дорожной деятельности на дорогах общего пользования местного значения, элементов обустройства и дорожных сооружений с целью обеспечения и улучшения санитарного и эстетического состояния города, создания комфортных и безопасных условий проживания для жителей, поддержания единого архитектурного облика города.

Несмотря на внутренний характер данного блока, в нем отразилось все многообразие и сложности гармонизации территориального и отраслевого планирования. В сферу взаимодействия входят «внутренние» программы развития Городского округа Химки Московской области:

· Комплексная программа благоустройства

территорий и объектов Городского округа Химки;

- Обеспечение жильем молодых семей;
- Развитие объектов жилищного фонда, благоустройства и охрана окружающей среды;
- Доступная среда;
- Развитие системы отдыха и оздоровления детей в Городском округе.

Риски взаимодействия, которые неизбежно возникают при выполнении внешних и внутренних программ, ставят под угрозу сроки и саму возможность реализации каждой программы по взаимосвязанной «цепочке зависимостей». Управление рисками задержки контрактных сроков ввода объектов имеет чрезвычайно важное значение не только для обеспечения организационной и экономической эффективности всего инвестиционно-строительного цикла, но и для социально-нравственной обстановки в плане транспортной доступности населения.

Взаимосвязь программ делает актуальной проблему мониторинга и оперативного управления исполнением программ доступными для Городского округа средствами. Более того, все законодательные и регламентирующие акты в той или иной форме включают контрольные функции местных властей.

Кроме внешней цели – гармонично интегрировать новые магистрали в жизнь города, есть не менее важные «внутренние» обоснования. Существующая дорожная сеть не со-

ответствует темпам городской автомобилизации; большая нагрузка при перевозке тяжеловесных и крупногабаритных грузов влечет за собой преждевременное разрушение дорожного покрытия и необходимость в ремонте. Финансово-экономические механизмы, обеспечивающие восстановление и ремонт существующих объектов дорожно-мостового хозяйства, недостаточно эффективны и не соответствуют уровню развития муниципального образования.

Здесь и появляется проблема – на современном уровне обеспечить территориальное единство округа Химки, в который входят микрорайоны Сходня-Фирсановка, Клязьма-Старбеево, Подрезково, Новогорск-Планерная, Левобережный, образуя округ. В этом контексте основными задачами модернизации муниципальной дорожной системы приняты:

- взаимосвязанное по конструктивно-технологическим решениям и срокам строительство дорожных развязок, соединений и пересечений новых магистралей с действующей сетью региона;

- повышение уровня оснащённости дорожной инфраструктуры и создание безопасных условий для жителей городского округа Химки;

- выполнение мероприятий по содержанию и ремонту объектов дорожно-мостового хозяйства;

- снижение доли грунтовых дорог в общей площади дорог общего пользования местного значения (устройство твердо-

го покрытия);

- снижение количества дорог, не отвечающих нормативным требованиям;
- приведение в соответствие нормативным требованиям мест дислокации средств дорожного регулирования;
- установка новых павильонов на остановках общественного транспорта;
- проектирование и строительство пешеходных мостовых сооружений.

В целом, повышение качества и эффективности работ по содержанию и ремонту объектов дорожно-мостового хозяйства направлено на улучшение внешнего вида города, приведение дорог, тротуаров, газонов, мостов, посадочных площадок в состояние, отвечающее современным требованиям и нормам, придавая им цивилизованный, ухоженный вид. Решение данных проблем как раз и относится к функциям блока № 5 (см. табл.1).

На реализацию Программы ДЦПТИ предполагается направить средства из местного бюджета. Объемы и направления расходования средств местного бюджета на финансирование мероприятий Программы определяются нормативными правовыми актами муниципального уровня. Объемы бюджетных средств ежегодно уточняются в соответствии с принимаемыми правовыми актами на очередной финансовый год.

При мониторинге и управлении заказчиком Программы

выполняются следующие основные задачи:

- экономический анализ эффективности проектов и мероприятий Программы;
- подготовка предложений по составлению плана инвестиционных и текущих расходов на очередной период;
- корректировка плана реализации мероприятий по источникам и объемам финансирования, перечню предлагаемых к реализации задач и результатам принятия бюджета с уточнением возможных объемов финансирования из других источников;
- контроль и подготовка оперативной отчетной информация о ходе выполнения мероприятий и рисках Программы.

Мероприятия Программы реализуются посредством заключения муниципальных контрактов (договоров) между заказчиком и исполнителями Программы. Контроль за ее реализацией осуществляется Управлением по жилищно-коммунальному хозяйству администрации Городского округа Химки в соответствии с его полномочиями, установленными федеральным законодательством и законодательством Московской области.

Основной социальный эффект от реализации Программы заключается в создании безопасных, комфортных условий для жителей городского округа, обеспечении и улучшении санитарного и эстетического состояния города. Результаты капитального ремонта объектов дорожно-мостового хозяйства состоят также в сокращении количества дорог, не от-

вечающих нормативным требованиям, поддержании в хорошем состоянии мостовых сооружений и средств организации дорожного движения.

Оценка эффективности реализации Программы проводится на основе мониторинга динамики ремонтно-строительных работ и системы целевых индикаторов, к которым относятся:

- доля дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности дорог общего пользования местного значения;

- освоение средств, направленных из местного бюджета, на осуществление дорожной деятельности;

- улучшение санитарного состояния городских территорий;

- повышение срока службы и межремонтных периодов эксплуатации дорожного покрытия за счет применения инновационных технологий при содержании и ремонте объектов дорожно-мостового хозяйства;

- снижение аварийности на дорогах.

Организация выполнения внутренних программ развития городского округа должна быть гибкой, а в плане безопасности – максимально мобильной. В контексте управления рисками здесь возможен маневр ресурсами в зависимости от меняющейся обстановки по всем природно-техническим и экономическим причинам, включая изменения в федеральных программах развития территорий (в части городского окру-

га), в т. ч. на объектах, входящих в титул строительства магистралей.

Важно также иметь в виду, что применяемая на уровне округа система управления программами, включая риски, развития городского округа и профилактики потенциальных ущербов несет наибольшую ответственность перед его населением в отношении безопасности и социальной обстановки.

Литература:

1. Воронин В.С., Шахов О.Ф. Транспортная стратегия России и проблемы интеграции в Евроазиатскую транспортную систему// Сб. м-лов Круглого стола в рамках выставки «Freight Russia-2005». М.: ГУ-ВШЭ, 2005.

2. Шахов О.Ф., Рисин И.Е. Программно-целевое управление развитием муниципального образования //Изд-во Воронежского унта. – Воронеж: 2005.

3. Миллерман А.С. Андеррайтинг в страховании инвестиционных проектов/Уч. пособие. – М.: АП «Наука и образование», 2012.

4. Луцкий С.Я., Ландсман А.Я. Корпоративное управление техническим перевооружением. – М.: Высшая школа, 2003.

5. Шахов О.Ф. Ретроспективный анализ развития государственно-частных партнерств в сфере дорожного строительства// Вестник МГСУ, № 8. – М.: 2011.