

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2020.92.10.011

## Регулирование рынка дорожно-строительных услуг на федеральном и региональном уровне

**Сидоренко Михаил Михайлович**

Соискатель ученой степени кандидата наук,  
Уральский государственный экономический университет,  
620990, Российская Федерация, Екатеринбург, ул. 8 Марта, 62  
e-mail: mikhail.m.sidorenko@mail.ru

### Аннотация

В статье проведена систематизация методов регулирования рынка дорожно-строительных услуг. Показано, что регулирование осуществляется на федеральном и региональном уровнях. Особое внимание уделено административно-правовым, организационно-экономическим и нормативно-техническим методам. В целях регулирования отношений в дорожной деятельности на региональном уровне предложен универсальный программно-целевой инструмент. Комплекс предложенных программ, позволяет адаптировать и инсталлировать систему регулирующих воздействий с учетом специфики конкретного региона. Разработка инструментов регулирования на региональном уровне должна быть гармонизирована с описанными выше федеральными методами регулирования, что позволит создать комплексную многоуровневую систему управления дорожной деятельностью. Наличие столь сложной системы государственного регулирования в сфере дорожного строительства позволяет избежать пробелов в законодательстве, способствует установлению «правил игры» на рынке дорожно-строительных работ, исключает недобросовестную конкуренцию, позволяет потребителю (заказчика) получить услугу или объект с заданными параметрами качества и безопасности.

### Для цитирования в научных исследованиях

Сидоренко М.М. Регулирование рынка дорожно-строительных услуг на федеральном и региональном уровне // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Том 9. № 10А. С. 99-106. DOI: 10.34670/AR.2020.92.10.011

### Ключевые слова

Государственное регулирование, дорожное хозяйство, конкуренция, программно-целевые инструменты, рынок дорожно-строительных услуг.

## Введение

Эффективное функционирование экономики региона во многом обусловлено наличием надежной системы дорожно-транспортных коммуникаций, обеспечивающих высокую мобильность населения, своевременную доставку грузов, связанность и доступность территорий. Неотъемлемой частью дорожно-транспортных коммуникаций региона является дорожно-строительный комплекс (дорожное хозяйство), который необходимо рассматривать как триединую систему: во-первых, как народнохозяйственный инфраструктурный элемент; во-вторых, как самостоятельную подсистему экономики, создающую комплекс специфических экономических благ; в-третьих, как элемент региональной экономической и транспортной безопасности.

## Основное содержание

В условиях перехода к рыночной экономике и последующего изменения принципов хозяйствования обозначилась актуальность исследования методов и инструментов регулирования рынка дорожно-строительных услуг. Учитывая стратегическую значимость дорожного строительства, регулирование рыночных отношений в данной отрасли относится к одной из ключевых задач государства.

Переход к системе саморегулирования не позволяет в полной мере избежать различного рода асимметрии рынка дорожно-строительных услуг под влиянием кризисных явлений в экономике, изменений институциональной среды, реформирования отраслевого законодательства. В этой связи объективно прослеживается необходимость государственного регулирования данного рынка, используя методы, предусматривающие корректировку диспропорций рыночной среды.

Целью настоящего исследования является обобщение методов регулирования рынка дорожно-строительных услуг на различных уровнях функционирования: общенациональном и региональном.

Традиционно в системе государственного регулирования рынков выделяют две группы методов – административно-правовые методы и организационно-экономические. Однако, дорожное хозяйство, как объект регулирования представляет собой сложную производственную систему, что предопределяет использование, в том числе, и нормативно-технических методов регулирования.

*Административно-правовым методам* регулирования дорожной деятельности посвящены исследования В. В. Кретьова, Е. И. Васильевой и В. Э. Бобченко, И. В. Упорова.

В работах В. В. Кретьова определены два направления административно-правового регулирования дорожного хозяйства, «первое из которых – *прямое регулирование* общественных отношений в сфере дорожного хозяйства, включающее в себя следующие основные элементы: принятие нормативно-правовых актов; разграничение полномочий органов исполнительной власти на федеральном, региональном и муниципальном уровнях; управление автомобильными дорогами, обеспечение финансирования и т.д. Второе – *косвенное административно-правовое регулирование* общественных отношений в сфере дорожного хозяйства, заключающееся в формировании структуры органов управления дорогами; создании системы учета состояния дорог общего пользования; повышения квалификации специалистов органов управления; обеспечение взаимодействия органов управления с общественными

организациями» [Кретов, 2015; 20].

Исследования Е. И. Васильевой и В. Э. Бобченко посвящены реализации контрольно-надзорной функции в области дорожного хозяйства, как части механизма административно-правового регулирования. Представлены основные направления контрольно-надзорной деятельности в дорожном хозяйстве:

1) «государственный контроль за соблюдением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность в области дорожного хозяйства, за сохранностью автодорог федерального значения;

2) весовой контроль автотранспортных средств, осуществляющих грузовые перевозки, в пунктах весового контроля (на федеральных автодорогах)» [Васильева, Бобченко, 2015; 60].

Широкий спектр методов административно-правового регулирования приводится в работах И. В. Упорова:

1) «выработка и правовое закрепление основных направлений деятельности государственных органов исполнительной власти в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности;

2) установление порядка осуществления государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог;

3) принятие решений об использовании на платной основе автомобильных дорог общего пользования;

4) утверждение перечня автомобильных дорог общего и необщего пользования федерального значения;

5) установление порядка присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров;

6) установление правил формирования и ведения единого государственного реестра автомобильных дорог и порядка предоставления сведений, содержащихся в реестре;

7) установление порядка временного ограничения и прекращения транспортных средств по автомобильным дорогам» [Упоров, 2017].

Как правило, совокупность методов административно-правового регулирования того или иного рынка формирует систему запретов, предписаний и дозволений для всех участников рыночных отношений. По своей сути такая административно-правовое регулирование выполняет средообразующую функцию на рынке дорожно-строительных услуг [Беляева, 2011].

*Организационно-экономические методы* регулирования дорожной деятельности являются предметом исследований С. В. Беляевой, А. Г. Реуса, М. М. Сидоренко и др. Кроме того, ряд перспективных методов экономического регулирования рынка дорожного строительства отражены в отчетах Федеральной антимонопольной службы Российской Федерации.

По мнению С. В. Беляевой основные экономические методы государственного регулирования сводятся к двум направлениям: определение налоговой политики и создание благоприятных условий хозяйствования в приоритетных отраслях экономики [Беляева, 2011; 101]. При этом автор особое внимание уделяет развитию механизма государственно-частного партнерства в дорожном строительстве.

Наиболее комплексно система методов экономического регулирования в сфере дорожного хозяйства отражена в трудах А. Г. Реуса [Реус, 2007; 43-46]. Согласно мнению автора, роль государства в регулировании дорожной сферы определяется мерами воздействия на процессы финансирования дорожного хозяйства: совершенствование системы межбюджетных трансфертов; мониторинг эффективности расходования бюджетных средств на дорожное

строительство; установление санкций за нецелевое использование денежных средств, выделяемых на дорожное строительство.

В своих более ранних работах нами также обосновывалась необходимость применения различных методов экономического регулирования дорожно-строительного комплекса. Наиболее значимыми и актуальными в современных условиях хозяйствования являются:

1) регулирование вопросов государственной собственности в сфере дорожного хозяйства: оптимизация количества государственных и муниципальных предприятий, обслуживающих сеть автомобильных дорог; эффективное использование и сохранность государственного имущества дорожного хозяйства;

2) реализация принципа «пользователь платит» при формировании программ финансирования дорожного строительства;

3) совершенствование системы ценообразования в сфере дорожного строительства [Сидоренко, Огородникова, 2011; 96-101].

Представленный обзор не в полной мере отражает систему экономических методов регулирования дорожного хозяйства. В контексте настоящего исследования особый интерес представляют методы антимонопольного регулирования рынка дорожно-строительных услуг.

Система мер антимонопольного регулирования на рынке дорожного строительства в основном направлена на развитие конкуренции на рынке, сглаживание административных и экономических барьеров входа новых участников на рынок, пресечение картелирования отрасли, внесение изменений в законодательство о закупках и пр.

Развитию инструментов оценки конкуренции на рынке дорожно-строительных услуг в контексте изменения как рыночной конъюнктуры, так и институциональных условий хозяйствования посвящены труды О. В. Виноградовой [Виноградова, 2013]; Л. М. Капустиной и М. М. Сидоренко [Капустина, Сидоренко, 2010]; О. Н. Распорова, И. Г. Овчинникова, Н. С. Пантелиди [Распоров, Овчинников, Пантелиди, 2017].

Среди мер развития конкуренции на рынке строительства автомобильных дорог учеными предлагается реализация следующего комплекса мероприятий:

1) развитие конкурентных преимуществ предпринимательских структур дорожного строительства, таких как «налоговая нагрузка», «доступность сырья», «доступность кредитов», «эффективность функционирования» [Виноградова, 2013; 156];

2) увеличение инвестиций в основной капитал дорожно-строительных организаций; диверсификация источников заемных средств; оптимизация издержек на производство дорожно-строительных работ [Капустина, Сидоренко, 2010; 24];

3) усиление мер по борьбе с коррупцией на рынке дорожно-строительных услуг; изменение процедур торгов на размещение заказа у единственного подрядчика в части работ по приведению транспортно-эксплуатационных параметров автодорог в нормативное состояние; оптимизация антидемпингового механизма для борьбы с «участниками-паразитами» на рынке дорожного строительства [Распоров, Овчинников, Пантелиди, 2017].

*Нормативно-технические методы* регулирования дорожной деятельности предусматривают воздействие со стороны государства на участников рынка дорожно-строительных услуг путем установления требований к качеству, транспортно-эксплуатационным характеристикам и потребительским свойствам автомобильных дорог, как результату (продукту) дорожной деятельности. Одной из ключевых задач является разработка и совершенствование инструментов регулирования: технических регламентов, национальных стандартов, правил (норм) в области стандартизации, рекомендаций по стандартизации, сводов

правил и т.д.

В сфере технического регулирования дорожной деятельности наиболее значимыми являются научные разработки В. В. Столярова и А. П. Бажанова [Столяров, Бажанов, 2012], Н. Е. Кокодеевой [Кокодеева, 2012].

В своих работах авторы на системной основе исследуют вопросы технического состояния и безопасности автомобильных дорог, уделяя особое внимание параметрам надежности, качества, безопасности, риска причинения ущерба объектам дорожно-строительного комплекса.

Представленная совокупность методов регулирования дорожной деятельности (административно-правовые, организационно-экономические и нормативно-технические методы) функционирует на федеральном (общенациональном) уровне, применяется ко всем участникам и объектам рынка дорожно-строительных услуг вне зависимости от их территориального расположения.

На региональном уровне система регулирования дорожной деятельности на обеспечение устойчивости субъектов рынка дорожно-строительных работ, недопущение монополизации рынка, бесперебойного функционирования дорожно-строительного комплекса региона.

Регулирующая функция на региональном уровне реализуется посредством формирования региональных целевых программ, направленных на стимулирование развития дорожно-строительного комплекса. При этом, по нашему мнению, такие ведомственные целевые программы должны быть сосредоточены на ключевых направлениях, способствующих развитию дорожно-строительного комплекса региона. Нами сформировано пять программ развития дорожно-строительного комплекса, которые в совокупности могут быть объединены в различного рода инструменты государственного регулирования отношений в дорожной деятельности на региональном уровне. При этом стоит отметить универсальность заявленных программ и возможность инсталляции конкретных инструментов регулирования в зависимости от региональной специфики.

*Первая программа* - «Программа развития транзитного потенциала региона», по нашему мнению, должна включать в себя решение следующих задач:

1. улучшение транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог и сооружений;
2. формирование и развитие сети скоростных автомобильных дорог в составе транспортных коридоров;
3. формирование и развитие опорной сети автомобильных дорог за счет нового строительства и реконструкции существующих магистралей;
4. создание новых дорожных направлений, обеспечивающих транспортно-экономические связи в субъектах Российской Федерации;
5. реконструкция наиболее загруженных участков автомагистралей на подходах к крупным городам и строительство обходов населенных пунктов.

*Вторая программа* – «Программа модернизации материально-технической базы» предусматривает:

1. организация производства передвижных дробильно-сортировочных установок производительностью до 300 тыс. м<sup>3</sup> в год с учетом многообразия свойств разрабатываемых месторождений в регионе;
2. расширение производства фракционированного щебня из изверженных пород узких фракций кубовидной формы для устройства верхних слоев покрытий и слоев износа автомобильной дороги;

3. расширение производства активированного минерального порошка для высококачественного асфальтобетона на месте производства работ;

4. увеличение объемов индустриального производства высококачественных дорожных битумов.

*Третья программа* – «Программа совершенствования финансирования дорожно-строительного комплекса» подразумевает реализацию следующих направлений:

1. приоритетное финансирование ремонта и содержания существующих автомобильных дорог в регионе;

2. сокращение объемов незавершенного строительства путем концентрации финансовых ресурсов на завершении объектов высокой степени готовности и планирования ввода в эксплуатацию для скорейшего получения отдачи от вложенных средств;

3. финансирование в первоочередном порядке проектом модернизации автомобильных дорог, исходя из показателей экономической эффективности, установленных дифференцированно с учетом особенностей социально-экономического развития региона.

*Четвертая программа* – «Программа развития кадрового потенциала дорожно-строительного комплекса» направлена на:

1. формирование учебными заведениями региона эффективных учебных программ, направленных на реализацию стратегических целей и ориентируемых на потребности организаций дорожной отрасли;

2. организация на базе ВУЗов краткосрочных курсов повышения квалификации, по специальностям, востребованным дорожной отраслью;

3. обеспечение государственно-корпоративного партнерства в области подготовки кадров дорожной отрасли;

4. участие организаций дорожной отрасли региона в формировании учебными заведениями эффективных образовательных программ.

*Пятая программа* – «Программа повышения научно-технической обеспеченности» состоит из комплекса мероприятий:

1. сохранение государственного заказа и финансирование фундаментальных исследований и важнейших отраслевых программ по наиболее значимым проблемам дорожного хозяйства;

2. формирование системы правовой охраны и защиты результатов научной деятельности, в том числе закрепление прав государства на научные разработки, созданные за счет бюджетных средств;

3. создание системы материального поощрения научных кадров за результаты их работы, сочетание выполнения важнейших НИОКР с решением проблемы подготовки научных кадров;

4. привлечение к реализации научных работ помимо специализированных дорожных НИИ широкого круга академических институтов, вузов, НИИ конверсионных отраслей, институтов различных министерств и ведомств.

## Заключение

Разработка инструментов регулирования на региональном уровне должна быть гармонизирована с описанными выше федеральными методами регулирования, что позволит создать комплексную многоуровневую систему управления дорожной деятельностью.

Наличие столь сложной системы государственного регулирования в сфере дорожного строительства позволяет избежать пробелов в законодательстве, способствует установлению

«правил игры» на рынке дорожно-строительных работ, исключает недобросовестную конкуренцию, позволяет потребителю (заказчику) получить услугу или объект с заданными параметрами качества и безопасности.

### Библиография

1. Кретов В. В. Административно-правовое регулирование дорожного хозяйства Российской Федерации: состояние, проблемы, перспективы развития: автореф. дис. ... канд. юр. наук / В. В. Кретов. Тюмень, 2015.
2. Васильева Е. И., Бобченко В. Э. Контрольно-надзорная деятельность в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства на территории / Е. И. Васильева, В. Э. Бобченко // Вопросы управления. 2015. № 3 (34). С. 57-66.
3. Упоров И. В. Дорожное хозяйство России: основные тенденции развития и проблемы повышения эффективности метода административно-правового регулирования / И. В. Упоров // Электронный научный журнал «APRIORI. Серия: Гуманитарные науки». 2017. № 1. URL: <http://www.apriori-journal.ru/serial/1-2017/Uporov.pdf>
4. Беляева С. В. Основы реализации средообразующей функции государственного регулирования в дорожном строительстве / С. В. Беляева // Известия ИГЭА. 2011. № 2 (76). С. 100-104.
5. Реус А. Г. Стратегия инфраструктурного обеспечения экономики России (на примере дорожного хозяйства): автореф. дис. ... доктора экон. наук / А. Г. Реус. Москва, 2007.
6. Сидоренко М. М., Огородникова Е. С. Стратегические императивы развития дорожного хозяйства [Текст]: [монография] / М. М. Сидоренко, Е. С. Огородникова; М-во образования и науки РФ, Урал. гос. экон. ун-т. – Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2011.
7. Виноградова О. В. Оценка уровня конкурентоспособности предпринимательских структур дорожного строительства / О. В. Виноградова // Вестник гражданских инженеров. 2013. № 6 (41). С. 155-159.
8. Капустина Л. М., Сидоренко М. М. Исследование конкурентоспособности предприятий дорожного хозяйства: маркетинговый подход / Л. М. Капустина, М. М. Сидоренко // Практический маркетинг. 2010. № 9 (163). С. 22-26.
9. Распоров О. Н., Овчинников И. Г., Пантелиди Н. С. Особенности дорожной инфраструктуры и федеральный закон № 44-ФЗ: мифы и реальность // Интернет-журнал «Транспортные сооружения». 2017. Том 4, № 1. URL: <http://t-s.today/PDF/03TS117.pdf>, DOI: 10.15862/03TS117
10. Столяров В. В., Бажанов А. П. Совершенствование методов применения принципов технического регулирования в дорожной деятельности [Текст]: [монография] / В. В. Столяров, А. П. Бажанов – Пенза: ПГУАС, 2012.
11. Кокодеева Н. Е. Методологические основы комплексной оценки надежности автомобильных дорог в системе технического регулирования дорожного хозяйства: автореф. дис. ... доктора техн. наук / Н. Е. Кокодеева. Санкт-Петербург, 2012.

## Road construction market regulation at the federal and regional level

**Mikhail M. Sidorenko**

Applicant

Ural State University of Economics,  
620990, 62, 8 Marta st., Ekaterinburg, Russian Federation,  
e-mail: mikhail.m.sidorenko@mail.ru

### Abstract

The article carries out systematization of the methods of road construction market regulation. It is shown that regulation is carried out at the federal and regional levels. Special attention is paid to the administrative-legal, organizational-economic and regulatory-technical methods of regulation. In order to regulate relations in the road facilities at the regional level proposed universal programs-target tool. The complex of the proposed programs allows to adapt and install a system of

regulatory actions that take into account the specifics of a particular region. The development of regulatory instruments at the regional level should be harmonized with the federal regulatory methods described above, which will create a comprehensive multi-level road management system. The presence of such a complex system of state regulation in the field of road construction allows to avoid gaps in the legislation, helps to establish "rules of the game" in the market of road construction works, eliminates unfair competition, and allows the consumer (customer) to receive a service or object with specified quality and safety parameters.

### For citation

Sidorenko M.M. (2019) Regulirovanie rynka dorozhno-stroitel'nykh uslug na federal'nom i regional'nom urovne [Road construction market regulation at the federal and regional level]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (10A), pp. 99-106. DOI: 10.34670/AR.2020.92.10.011

### Keywords

Government regulation, road facilities, competition, program and targeted tools, road construction market.

## References

1. Kretov V. V. (2015) Administrative and legal regulation of road economy of the Russian Federation: state, problems, prospects of development: abstract. dis. Cand. Jus. Sciences / V. V. Kretov. Tyumen.
2. Vasilyeva E. I., Babchenko V. E. (2015) Monitoring activity in the sphere of motor-service and road facilities on a territory E. I. Vasilyeva, V. E. Bobchenko Scientific-Information Journal «Management Issues». No. 3 (34). Pp. 57-66.
3. Uporov I. V. (2017) Road services Russia: mail trends development and problems of efficiency method administrative and legal regulation/ I. V. Uporov // Electronic scientific journal " APRIORI. Series: Humanitarian Sciences". No. 1. URL: <http://www.apriori-journal.ru/serial/1-2017/Uporov.pdf>
4. Belyaeva S. V. (2011) Fundamentals of implementation of the environment-forming function of state regulation in road construction / S. V. Belyaeva // Bulletin of Baikal State University. No. 2 (76). Pp. 100-104.
5. Reus A. G. (2007) Strategy of infrastructural support of the Russian economy (on the example of road economy): abstract diss. ... Dr. Econ. Sciences / A. G. Reus. Moscow.
6. Sidorenko M. M., Ogorodnikova E. S. (2011) Strategic imperatives of development of road economy / M. M. Sidorenko, E. S. Ogorodnikova: Ekaterinburg, USUE publishing house.
7. Vinogradova O. V. (2013) Evaluation of the competitive rate of road construction entrepreneurship enterpri O. V. Vinogradova Scientific-technical journal «Vestnik grazhdanskikh ingenerov». No. 6 (41). Pp. 155-159.
8. Kapustina L. M., Sidorenko M. M. (2010) Research of competitiveness of the enterprise's road economy: the marketing approach/ L. M. Kapustina, M. M. Sidorenko Practical marketing. No. 9 (163). Pp. 22-26.
9. Rasporov O. N., Ovchinnikov I. G., Pantelidi N. S. (2017) Features of the road infrastructure and federal law No. 44-FZ: Myths and Reality O. N. Rasporov, I. G. Ovchinnikov, N. S. Pantelidi Russian journal of transport engineering. 4, no. 1. Available at: <http://t-s.today/PDF/03TS117.pdf> (In Russ.) DOI: 10.15862/03TS117
10. Stolyarov V. V., Bazhanov A. P. (2012) Improvement of methods of application of principles of technical regulation in road activity / V. V. Stolyarov, A. P. Bazhanov-Penza: PSUAC publishing house.
11. Kokodeeva N. E. (2012) Methodological basis of the comprehensive reliability assessment of highways in the system of technical regulation of road management: abstract. dis. Dr. tech. Sciences / N. E. Kolodeeva. Saint-Petersburg.