

Приложение № 3

к Стратегии развития сети автомобильных дорог Ставропольского края (2009 - 2025 годы)

ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИЕЙ СТРАТЕГИИ И КОНТРОЛЬ ЗА ХОДОМ ЕЁ ВЫПОЛНЕНИЯ

Организация управления реализацией Стратегии и контроль за ходом её выполнения осуществляется заказчиком Стратегии – министерством дорожного хозяйства Ставропольского края.

Заказчик Стратегии с учётом финансовых средств, выделяемых из различных источников, и на основании предварительных результатов ее выполнения уточняет промежуточные сроки реализации мероприятий Стратегии и объемы их финансирования, а также соответствующие показатели в 3-летнем плане инвестиционных и текущих расходов.

При текущем управлении Стратегией государственным заказчиком выполняются следующие основные задачи:

- мониторинг выполнения целевых показателей Стратегии;

- экономический анализ эффективности Стратегии проектов и мероприятий;

- сбор оперативной отчетной информации, подготовка и представление в установленном порядке квартальных и годовых отчетов, публикация отчетов в открытых источниках в установленные сроки;

- подготовка предложений по составлению плана инвестиционных и текущих расходов на очередной период;

- корректировка плана реализации Стратегии по источникам и объемам финансирования и по перечню предлагаемых к реализации задач Стратегии по результатам принятия федерального бюджета и уточнения возможных объемов финансирования из других источников.

Выполнение мероприятий Стратегии организациями и предприятиями осуществляется посредством заключения государственных контрактов на конкурсной основе в соответствии с Федеральным законом "О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд".

Приложение № 4

к Стратегии развития сети автомобильных дорог Ставропольского края (2009 - 2025 годы)

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Методика проведения оценки социально-экономической эффективности Стратегии предусматривает:

прогнозирование перспективной интенсивности движения на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения с учетом факторов развития и размещения производительных сил и расселения населения, повышения уровня жизни и увеличения парка автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на данных автомобильных дорогах;

определение объемов дорожных работ и стоимости мероприятий Стратегии;

выявление влияния результатов реализации Стратегии на социально-экономическое развитие края;

определение эффекта от реализации мероприятий Стратегии в сфере деятельности транспорта (далее - транспортный эффект), а также внетранспортного эффекта;

сравнение ожидаемых эффектов и затрат, приведение их к сопоставимому виду с помощью дисконтирования, расчет показателей социально-экономической эффективности Стратегии.

Объемы дорожных работ и затраты на реализацию Стратегии включают объемы выполнения и финансирования работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального значения.

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. Этот эффект определяется в стоимостном выражении исходя из изменения показателей себестоимости перевозок, экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий, стоимостной оценки экономии времени поездки и ресурсов за счет ускорения оборачиваемости автомобилей.

Исходными данными для расчета транспортного эффекта являлись показатели существующего состояния сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения, полученные по материалам диагностики их состояния, данные о существующих и прогнозируемых транспортных пото-

ках на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения, объемы и стоимость дорожных работ, показатели проектируемого состояния сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения в результате выполнения предусмотренных Стратегией объемов работ, показатели себестоимости автомобильных перевозок по типам автомобилей в различных дорожных условиях и др.

Внетранспортный эффект отражает влияние совершенствования и развития сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения на социально-экономическое развитие края. К числу наиболее значимых социально-экономических последствий модернизации и развития сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения относятся:

- повышение уровня и улучшение социальных условий жизни населения;
- активизация экономической деятельности, содействие освоению новых территорий и ресурсов, расширение рынков сбыта продукции;
- снижение транспортной составляющей в цене товаров и услуг;
- улучшение транспортного обслуживания сельского хозяйства;
- ликвидация бездорожья в сельской местности в результате строительства подъездов к сельским населенным пунктам по дорогам с твердым покрытием.

Социально-экономическая эффективность Стратегии рассчитывается как совокупный общественный эффект с учетом последствий реализации Стратегии как для участников дорожного движения, так и для населения и хозяйственного комплекса края в целом.

Социально-экономическая эффективность Стратегии определяется влиянием модернизации и развития сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения на издержки предприятий автомобильного транспорта и спрос на автомобильные перевозки. Учитываются также эффекты, связанные с увеличением скорости движения автомобилей, повышением надежности круглогодичного сообщения по сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения. Уменьшение издержек организаций автомобильного транспорта создает возможность для снижения тарифов на перевозки грузов и пассажиров, что влияет на стоимость товаров, работ и услуг в промежуточном и конечном потреблении и ведет к снижению себестоимости производства, позволяя увеличить добавленную стоимость, создаваемую в отраслях, или способствует снижению цен производителей, что приводит к увеличению спроса на произведенные товары и услуги. Эти факторы приводят к росту реального валового внутреннего продукта. Снижение транспортной наценки на произведенные товары и услуги ведет к дополнительному (сверх снижения цен производителей) уменьшению потребительских цен на товары и услуги, что еще в большей степени увеличивает спрос на них и величину валового внутреннего продукта страны.

Изложенные выше факторы определяют в совокупности влияние модернизации и развития сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения на показатели удельных затрат продуктов, используе-

мых в производстве, в расчете на единицу объема выпуска продукции. Кроме рассмотренных первичных изменений удельных затрат имеют место вторичные изменения, индуцированные приростом валового накопления основного капитала и инвестиций.