(cc) BY

Ковтун Анастасия Алексеевна
пресс-секретарь
Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области
магистрант
ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет»
Научный руководитель
Файберг Татьяна Владимировна
канд. экон. наук, доцент
ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет»
г. Иркутск, Иркутская область

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕГИОНА НА ПРИМЕРЕ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация*: излагаются способы совершенствования финансирования дорожного хозяйства региона на примере Иркутской области. Рассматриваются способы финансирования дорожной деятельности, включая дорожный фонд, даются рекомендации по усовершенствованию процедуры финансирования. Результаты проведённого исследования могут применяться при разработке правовых актов, регламентирующих содержание дорожных фондов и в целом при финансировании дорожной деятельности.*

Ключевые слова*: дорожная сеть, финансирование автомобильных дорог, дорожный фонд.*

Качественное дорожное покрытие, развитая дорожная сеть – основа развития хозяйственно-производственной деятельности в регионе и за его пределами. Президент Российской Федерации Владимир Путин поставил задачу в следующие 5 лет привести в нормативное состояние не менее 85% автомобильных дорог в Российской Федерации. Иркутская область входит в 10 субъектов Российской Федерации с наибольшей протяженностью автомобильных дорог. Протяжённость дорог в Иркутской области составляет более 30 тысяч километров (31 155,5 км), из них 1684 км федеральные, 11 946 региональные, 17 524, 5 км

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

местные. При этом в нормативном состоянии находится 40% автомобильных дорог. Иркутская область по качеству автомобильных дорог занимает 61 место среди регионов России. Для приведения автомобильных дорог в нормативное состояние необходимо 900 175 млн рублей по расчетам 2022 года, из них на местные дороги 498 025, 00 млн руб., на региональные дороги 402 150, 00 млн руб. При этом регион является одних из перспективных субъектов в плане развития экономики и строительства добывающих, перерабатывающих предприятий. Так, в Иркутской области действуют крупные заводы и предприятия: Братский алюминиевый завод, Иркутский алюминиевый завод, Братская ГЭС, Иркутская ГЭС, Усть-Илимская ГЭС, Мамаканская ГЭС, Братский лесопромышленный комплекс (БЛПК), Усть-Илимский лесопромышленный комплекс и другие. Строится газопровод «Сила Сибири», целлюлозно-картонный комбинат «Большой Усть-Илимск». Темпы развития Иркутской области напрямую связаны с темпами ремонта дорог.

Строительство, капитальный ремонт и реконструкция автомобильных дорог ведет к снижению расходов, а значит, и себестоимости выпускаемой продукции и товаров, повышает прибыль предприятий, ведет к повышению уровня рентабельности транспортных предприятий, следовательно, в целом ведет к подъему экономики региона.

Что понимается под понятием эффективной дорожной деятельности? Оценка эффективности расходов бюджета – это соотношение степени достижения плановых показателей по количеству мероприятий к степени достижения плановых показателей по расходам бюджета. Таково определение, данное в приказе Министерства транспорта Российской Федерации от 02.03.2017 №69 «Об утверждении методики оценки эффективности государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», возможно применить ко всем госпрограммам. При этом мы видим минусы в том, что не учитывается качество выполненных дорожных работ.

При оценке эффективности национального проекта «Безопасные качественные дороги», в рамках которого в Иркутской области в 2022 году будет

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

отремонтировано более 300 км автомобильных дорог, учитывается ряд других факторов и при оценке эффективности применяется система оперативного управления «Эталон».

Система оперативного управления «Эталон» – программное обеспечение, имеющее модульную структуру, каждый из которых может использоваться как в комплексе, так и самостоятельно. Все модули СОУ «Эталон» включены в Единый реестр российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных.

В системе учитываются такие факторы как удовлетворенность качеством и доступностью автомобильных дорог (показатель общественно значимого результата), доля госконтрактов на осуществление дорожной деятельности, предусматривающих использование новых технологий и материалов, технологических решений повторного применения, доля государственных контактов на осуществление дорожной деятельности, предусматривающих выполнение работ на принципах жизненного цикла с включением в один контракт различных видов дорожных работ (когда подрядная организация не только строит, но и содержит в последствии автомобильную дорогу), также учитывается такой показатель, как снижение смертности в результате ДТП и многое другое.

Система «Эталон» требует больших временных затрат, но тем не менее ее использование дает эффективную прозрачную систему, которая помогает отслеживать результат.

Как мы уже отметили, Иркутской области требуется около 1 млрд для приведения автомобильных дорог в нормативное состояние. Совокупный доход дорожного фонда с учетом привлеченных средств из Федерального бюджета не обеспечит данную потребность в ближайшие годы. Бюджет Иркутской области – дефицитный. Мы видим выход в определении принципов приоритетности при ремонте автомобильных дорог. И подобная приоритетность существует в виде опорной сети Иркутской области. Дороги опорной сети Иркутской области – это дороги, имеющие стратегическое значение, связывающие крупные города и ведущие к важнейшим предприятиям.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

В 2021 году сформирован перечень автомобильных дорог, входящих в опорную сеть Иркутской области, в который вошли следующие автомобильные дороги регионального значения, в их число входит 15 автомобильных дорог. Среди них такие дороги, как Иркутск – Усть-Ордынский – Жигалово, Жигалово-Казачинское, Киренск – Казачинское, Усть-Кут – Киренск и многие другие. Общая протяженность составляет 2 211,076 км, из них по результатам диагностики в нормативе находится 1109,97 км (50%).

Выделение среди всех автомобильных дорог опорной сети позволит направлять средства на автомобильные дороги наиболее значимых территорий. Аналогичный подход используется и для развития сети местных автомобильных дорог. Так, в 2022 году сформирован транспортный каркас автомобильных дорог муниципальных образований Иркутской области.

В него вошли 45 городских округов, административных центров районов и поселений с численностью свыше 6 тыс. человек.

Транспортный каркас – это основные автомобильные дороги, ведущие к социальным объектам, таким как школы, детские сады, образовательные учреждения дополнительного образования и многие другие.

Планируется, что в ближайшие годы будут заложены средства на приведение в нормативное состояние автомобильных дорог опорной сети и транспортного каркаса путем содержания (устройство слоев износа), ремонта, капитального ремонта и реконструкции автомобильных дорог.

Нам кажется, что принцип приоритетности – это действительно важная составляющая для эффективного распределения средств в условиях их дефицита.

Сегодня в мировой практике есть 2 модели финансирования:

1. Традиционная модель финансирования, когда финансируются расходные обязательства из соответствующего бюджета: все расходы покрываются полностью за счет поступающей в бюджет суммы.

2. Вторая модель, которую часто используют за рубежом и начали применять в Российской Федерации сравнительно недавно, это создание дорожных фондов. Именно многолетний опыт зарубежных стран показал, даже при

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

сильном централизованном бюджете необходимы обособленные средства для решения определенных задач.

В рамках данной статьи мы рассмотрим эффективность использования дорожных фондов. В Российской Федерации в 2011 году вышел Федеральный закон «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». На разных уровнях бюджетной системы были созданы дорожные фонды – Бюджетный кодекс Российской Федерации был дополнен статьей 1794 «Дорожные фонды».

Определение дорожного фонда дано в Бюджетном кодексе Российской Федерации. Согласно Бюджетному кодексу Российской Федерации, дорожный фонд – это часть средств бюджета, подлежащая использованию в целях финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, а также капремонта и ремонта территорий многоквартирных домов населенных пунктов. К дорожным фондам относятся Федеральные дорожные фонды, дорожные фонды субъектов Российской Федерации, муниципальные дорожные фонды. Это дорожные фонды третьего поколения. Соединение дорожных фондов с соответствующим бюджетом, с одной стороны, минимизируют риски, связанные с целевым характером отдельных источников доходов, за счет общих обязательных принципов управления бюджетами. Однако, с другой стороны, мы видим недостатки данной системы в том, что при формировании дорожного фонда не учитывается потребность субъекта Российской Федерации.

Дорожный фонд области Иркутской области – часть средств областного бюджета, подлежащая использованию в целях финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, расположенных на территории Иркутской области, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального значения.

Дорожный фонд планируется на следующий финансовый год в размере прогнозируемого объема доходов от транспортного налога; акцизов на бензин и топливо, которые производится в РФ и подлежащий зачислению в бюджет области;

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

субсидии и другие межбюджетные трансферы из федерального бюджета, направленные на финансирование дорожной деятельности дорог общего пользования; оплата услуг по присоединению объектов дорожного сервиса к автодорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения; госпошлина на выдачу разрешения на движение транспортных средств, которые осуществляют перевозку опасных, тяжеловесных и(или) крупногабаритных грузов по автодорогам.

Введение механизмов, которые повысят эффективность управления дорожным хозяйством региона, требуют значительных ассигнований со стороны государства. Такие меры оправданны, при условии эффективного расходования.

Одним из методов достижения цели является развитие государственно-частного партнерства, под которым понимается концессии на строительство автомобильных дорог. Однако введение таких мер приведет к неизбежной установке платы за проезд, развития сети платных автомобильных дорог. В Российской Федерации взимание платы за проезд возможно только в случае наличие альтернативного проезда. Строительство платных дорог целесообразно в местах особой интенсивности автомобильного движения. Развитие такого партнерства возможно в условиях экономии бюджетных средств.

Подводя итоги, отметим, что одной из важнейших задач на ближайшие годы является задача повышения качества как показателя эффективности финансового освоения. Решением этого вопросы мы видим в распространении цифровизации, в определении приоритетности финансирования, в оценке дорожной деятельности в течение длительного периода, в рейтинговании подрядчиков и влиянии рейтинга на участие в следующих конкурсных процедурах в соответствии с 44 ФЗ, в развитие частно-государственного партнерства.

Список литературы

1. Арбатская Ю.В. Совершенствование финансового обеспечения дорожной деятельности в Российской Федерации: правовой аспект / Ю.В. Арбатская, В.В. Васильева // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2014. – №6 (98). – С. 139–145.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

2. Косов М.Е. Анализ результатов деятельности и оценка эффективности дорожных фондов / М.Е. Косов // Вестник университета. – 2019. – №10. – С. 112–117.

3. Бюджетный кодекс Российской Федерации (принят 31.07.1998 №145-ФЗ, ред. от 14.07.2022). Ст. 179.4.

4. Официальный сайт Министерства транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://irkobl.ru/sites/transport (дата обращения: 07.08.2022).

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)