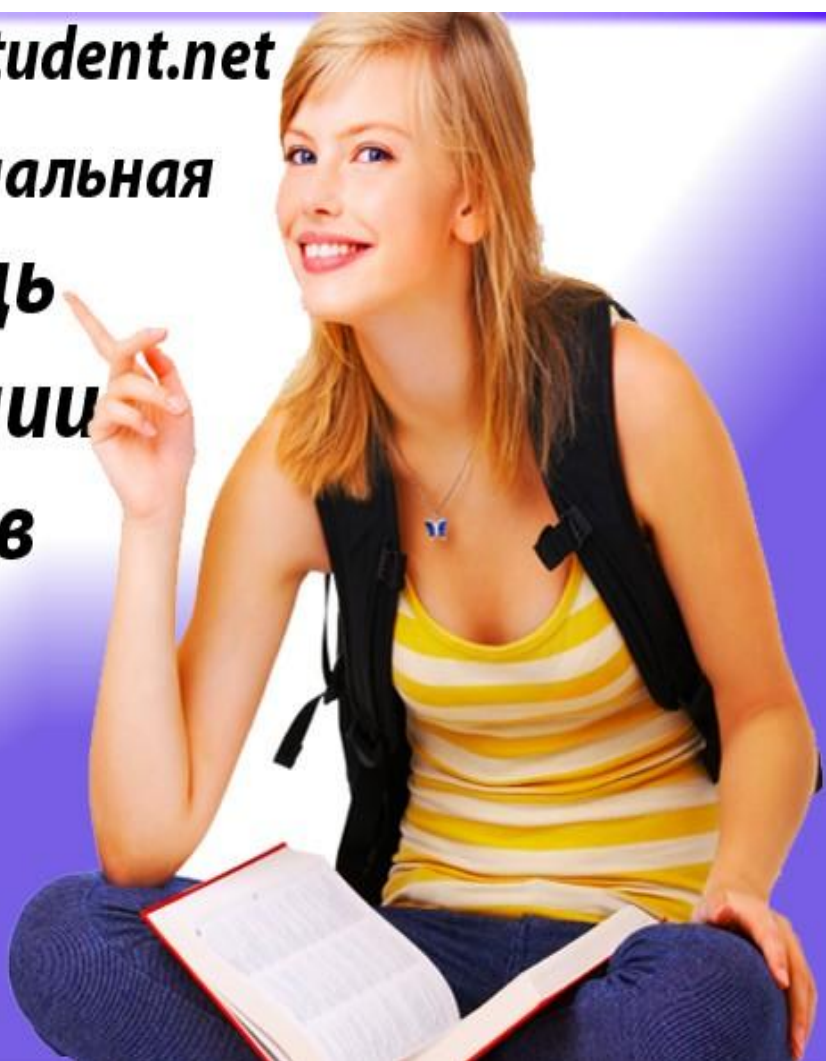


www.diplomstudent.net

**Профессиональная
помощь
в написании
всех видов
работ
для
студентов
вузов**



Диссертация: Финансирование дорожного строительства

Содержание

Введение.....	4
Глава I. Методические основы финансирования дорожного строительства в РФ...	7
1.1. Нормативно-правовые основы финансирования дорожного строительства в РФ	7
1.2. Особенности финансирования дорожного строительства в РФ на федеральном уровне	11
1.3. Особенности финансирования дорожного строительства в РФ на региональном уровне	17
Глава II. Анализ развития и состояние дорожной инфраструктуры в РФ	25
2.1. Анализ текущего состояния дорожной инфраструктуры в РФ	25
2.2. Финансирование строительства дорожной инфраструктуры на региональном уровне до 2016 года.....	42
2.3. Анализ источников финансирования строительства дорожной инфраструктуры в РФ	49
2.4. Финансирование строительства дорожной инфраструктуры на примере зарубежных стран.....	52
Глава III. Перспективы и пути увеличения финансирования дорожной инфраструктуры в РФ	63
3.1. Развитие строительства дорожной инфраструктуры на федеральном и региональном уровне в РФ до 2030г.	63
3.2. Направления развития финансирования строительства дорожной инфраструктуры на федеральном и региональном уровне в РФ	73
3.3. Оценка возможности использования дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры в России.....	78
Заключение	97
Список использованных источников	104
Приложения	109

Введение

Актуальность исследования. Дорожное хозяйство является одной из важнейших отраслей общественного производства, определяющих экономическое развитие страны, и представляет собой - единый производственно-хозяйственный комплекс, который включает в себя автомобильные дороги общего пользования и инженерные сооружения на них, а также организации, осуществляющие: проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог; изготовление и ремонт дорожной техники; проведение научных исследований, добычу и переработку нерудных строительных материалов; подготовку кадров; иную деятельность, связанную с обеспечением функционирования и развитием автомобильных дорог.

Дорожное хозяйство в РФ обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг. При этом, наличием и состоянием сети автомобильных дорог общего пользования определяется территориальная целостность и единство экономического пространства России. Правомерное формирование и развитие дорожной инфраструктуры свидетельствует об общем уровне развития каждого государства и служит сильным катализатором на пути к расширению внешнеэкономической деятельности. Проведение реконструкции или же строительство новой дороги, как правило, означает не только большие затраты, но и новые возможности для экономического и социального развития конкретной территории и страны в целом. Однако, для обеспечения устойчивого роста благосостояния страны необходимо взаимоувязанное развитие экономики и транспортно-дорожного комплекса, но в настоящее время в этой сфере в РФ наблюдается целый ряд проблем и одной из основных следует выделить финансирование дорожной отрасли.

Проблемы финансирования дорожной отрасли в России объясняются недостаточностью финансирования, неэффективной системой размещения и бюджетного финансирования государственных и муниципальных заказов на

строительство автомобильных дорог, приводящими к строительству автомобильных дорог с нарушением технологий. Потребность в привлечении значительных капиталовложений в модернизацию и развитие автодорожной сети ежегодно возрастает, однако, низкая инвестиционная привлекательность дорожной отрасли из-за высокой капиталоемкости дорожных объектов и длительного срока их окупаемости, сдерживает приток частных инвестиций. Нерешенность указанных проблем приводит к тому, что автомобильные дороги сегодня выступают одним из ограничений, сдерживающих экономический рост, снижающих конкурентоспособность значительной части российских товаров, ухудшающих качество жизни населения России.

Растущая потребность в продукции и услугах предприятий дорожного строительства России, специфика заказчика, которым в большинстве случаев является государство, обуславливают актуальность проблем оптимизации финансового обеспечения в этой сфере. В условиях конкуренции и конкурентного распределения бюджетных средств, посредством проведения тендеров, предприятиям дорожного строительства требуется обосновывать свою состоятельность и способность быть надежным исполнителем, что невозможно без рациональной организации процесса финансового обеспечения.

В связи с вышеизложенной актуальностью, целью работы является: рассмотреть перспективы и пути увеличения финансирования дорожной инфраструктуры в РФ. Для достижения указанной цели, задачами работы являются: описать нормативно-правовое регулирование финансирования дорожного строительства в РФ; провести анализ развития и состояния дорожной инфраструктуры в России; предложить пути дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры в РФ.

Объектом исследования является дорожная отрасль РФ на федеральном уровне и региональном уровне. Предмет исследования - финансирование дорожной отрасли на федеральном и региональном уровне в РФ.

Структура работы обусловлена целями и задачами, а также логикой проведенного исследования и состоит из введения, основной части, заключения,

списка использованных источников и приложений. Первая глава работы является теоретической, в ней описаны нормативно-правовые основы финансирования дорожного строительства в РФ; дана характеристика особенностям финансирования дорожного строительства на федеральном и региональном уровне. Вторая глава является аналитической, в ней представлен анализ текущего состояния дорожной инфраструктуры в РФ; дана оценка финансирования строительства дорожной инфраструктуры на региональном уровне; проведем анализ источников финансирования строительства дорожной инфраструктуры в РФ и на примере зарубежных стран. В третьей главе диссертационного исследования рассмотрено развитие строительства дорожной инфраструктуры на федеральном и региональном уровне в РФ на период до 2030г.; описаны направления развития финансирования строительства дорожной инфраструктуры на федеральном и региональном уровне в РФ; оценена возможность использования дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры в России.

Информационным периодом исследования является 2012-2030 г.г.

Информационной базой исследования являются данные статистической отчетности, нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность дорожной отрасли в РФ, учебные пособия, статьи, монографии, диссертационные исследования по изучаемой проблеме. Проблематикой финансирования дорожной отрасли занимались множество авторов, наиболее известными из них являются:

Адамов Н.А., Авсеенко А.А., Васильев В.М., Гавриш В.В., Гарманов Е.Н., Дингес Э.В., Елькин Б.П., Зимин В.Я., Кульнева Е.В., Конвисарова Е.В., Качанов Т. Б., Коробицын Т.Г., Кириллова А.А., Полякова Г.А., Павленко Н.Н., Расстегаева Г.А. И.С. Степанова И.С., Ткаченко В.Я., Фёдорова Ю. В. и другие.

Практическая значимость исследования- предложенные рекомендации могут быть применены на практике в сфере финансирования дорожной отрасли РФ.

Глава I. Методические основы финансирования дорожного строительства в РФ

1.1. Нормативно-правовые основы финансирования дорожного строительства в РФ

На сегодняшний день, разработаны и действуют ряд нормативно-правовых актов по финансированию строительства дорожной отрасли России. В частности, Конституция РФ, Федеральные законы, Постановления и Распоряжения Правительства РФ, государственные программы по развитию транспортной отрасли, Кодексы РФ и иные нормативно-правовые акты. Основными федеральными законами по финансированию дорожной отрасли в РФ являются: ФЗ от 29 октября 1998 г. N 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)» (с изм. и доп.); ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп. от 7 февраля 2017 г.); ФЗ от 13 июля 2015 г. N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп. от 3 июля 2016г.); Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014г. N 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы на 2010-2020г.г.»; Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008г. N1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии РФ на период до 2030г.»; Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года; Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ (с изм. и доп. от 7 марта 2017 г.); Земельный кодекс Российской Федерации от 25 октября 2001 г. N 136-ФЗ (с изм. и доп. от 3 июля 2016 г.); Лесной кодекс Российской Федерации от 4 декабря 2006 г. N 200-ФЗ (с изм. и доп. от 3 июля 2016г.); Гражданский кодекс Российской Федерации (с изм. и доп. от 28 марта 2017 г.); Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая от 31 июля 1998 г. N 146-ФЗ и часть вторая от 5 августа

2000 г. N 117-ФЗ с изм. от 3 апреля 2017 г.); Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31 июля 1998 г. N 145-ФЗ (с изм. и доп. от 28 марта 2017 г.) и др.

Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации (далее - дорожная деятельность). Действие закона распространяется на все автомобильные дороги в Российской Федерации (далее - автомобильные дороги) независимо от их форм собственности и значения.

Целями ФЗ от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ являются: 1) определение основ функционирования автомобильных дорог, их использования, осуществления дорожной деятельности в интересах пользователей автомобильными дорогами, собственников автомобильных дорог, государства, муниципальных образований; 2) совершенствование государственного управления в области дорожной деятельности; 3) обеспечение сохранности и развития автомобильных дорог, улучшение их технического состояния; 4) содействие внедрению перспективных технологий в области дорожной деятельности, а также применению национальных стандартов РФ в указанной области; 5) обеспечение эффективной и добросовестной конкуренции на рынке работ и (или) услуг при осуществлении дорожной деятельности; 6) улучшение инвестиционного климата в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности; 7) обеспечение интеграции автомобильных дорог в международную транспортную сеть. Данным законом ст. 16 предусмотрено проектирование, строительство, реконструкция, капитальный ремонт автомобильных дорог.

Федеральный закон от 13 июля 2015 г. N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (с изм. и доп. от 3 июля 2016 г.) имеет своей целью создание правовых условий для привлечения инвестиций в экономику Российской Федерации и повышения

качества товаров, работ, услуг, организация обеспечения которыми потребителей относится к вопросам ведения органов государственной власти, органов местного самоуправления.

ФЗ N 224-ФЗ определяет основы правового регулирования отношений, возникающих в связи с подготовкой проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства, заключением, исполнением и прекращением соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, в том числе соответствующие полномочия органов государственной власти, органов местного самоуправления, устанавливает гарантии прав и законных интересов сторон соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве.

Бюджетный кодекс РФ устанавливает общие принципы бюджетного законодательства РФ, организации и функционирования бюджетной системы Российской Федерации, правовое положение субъектов бюджетных правоотношений, определяет основы бюджетного процесса и межбюджетных отношений в Российской Федерации, порядок исполнения судебных актов по обращению взыскания на средства бюджетов бюджетной системы РФ, основания и виды ответственности за нарушение бюджетного законодательства РФ.

Градостроительный кодекс РФ (ГрК РФ) от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ рассматривает особенности осуществления градостроительной деятельности в субъектах РФ-городах федерального значения- Москве, Санкт-Петербурге, Севастополе; архитектурно-строительное проектирование, строительство и реконструкцию объектов капитального строительства; нормативы градостроительного проектирования и территориального планирования; ценообразование и сметное нормирование в области градостроительной деятельности; освоение территорий в целях строительства и др.

Земельный кодекс РФ от 25 октября 2001 г. N 136-ФЗ (с изм. и доп. от 3 июля 2016 г.) регулирует отношения по использованию и охране земель в РФ как

основы жизни и деятельности народов, проживающих на соответствующей территории (земельные отношения).

Лесной кодекс РФ от 4 декабря 2006 г. N 200-ФЗ(с изм. и доп. от 3 июля 2016 г.) регулирует отношения в области использования, охраны, защиты и воспроизводства лесов (лесные отношения).

Гражданское законодательство РФ определяет правовое положение участников гражданского оборота, основания возникновения и порядок осуществления права собственности и других вещных прав, прав на результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации (интеллектуальных прав), регулирует отношения, связанные с участием в корпоративных организациях или с управлением ими (корпоративные отношения), договорные и иные обязательства, а также другие имущественные и личные неимущественные отношения, основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности участников. Участниками регулируемых гражданским законодательством отношений являются граждане и юридические лица. В регулируемых гражданским законодательством отношениях могут участвовать также РФ, субъекты РФ и муниципальные образования.

Гражданское законодательство регулирует отношения между лицами, осуществляющими предпринимательскую деятельность, или с их участием, исходя из того, что предпринимательской является самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке.

Правила, установленные гражданским законодательством, применяются к отношениям с участием иностранных граждан, лиц без гражданства и иностранных юридических лиц, если иное не предусмотрено федеральным законом. Неотчуждаемые права и свободы человека и другие нематериальные блага защищаются гражданским законодательством, если иное не вытекает из существа этих нематериальных благ.

Таким образом, выше были кратко рассмотрены основные нормативно-правовые акты, регулирующие финансирование строительства дорожной инфраструктуры в РФ. Для того, чтобы подробнее рассмотреть особенности финансирования дорожного строительства на федеральном уровне, перейдем к следующему параграфу исследования.

1.2. Особенности финансирования дорожного строительства в РФ на федеральном уровне

Существующая схема финансирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог в РФ предусмотрены шестой главой ФЗ от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В частности, ст. 32 ФЗ N 257 предусмотрено финансовое обеспечение расходных обязательств РФ по осуществлению дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог федерального значения, в которой указано, что дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог федерального значения осуществляется за счет средств федерального бюджета, а также средств юридических лиц и физических лиц, рисунок 1.1.

Формирование расходов федерального бюджета на очередной финансовый год и плановый период на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения осуществляется в соответствии с правилами расчета размера ассигнований федерального бюджета на указанные цели на основании нормативов финансовых затрат, рисунок 1.1.

Особенности финансирования автомобильных дорог федерального назначения в РФ также предусмотрены Бюджетным кодексом РФ, в частности, ст. 179.4 БК РФ предусматривает следующие особенности финансирования: Базовый объем бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда устанавливается как сумма 345 000 000,0 тыс. руб., подлежащая индексации на

прогнозируемый уровень инфляции в соответствующем финансовом году, и бюджетных ассигнований, равных прогнозируемому на соответствующий финансовый год объему доходов от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимых на территории РФ, поступающих в бюджеты бюджетной системы РФ, умноженному на коэффициент 0,83.

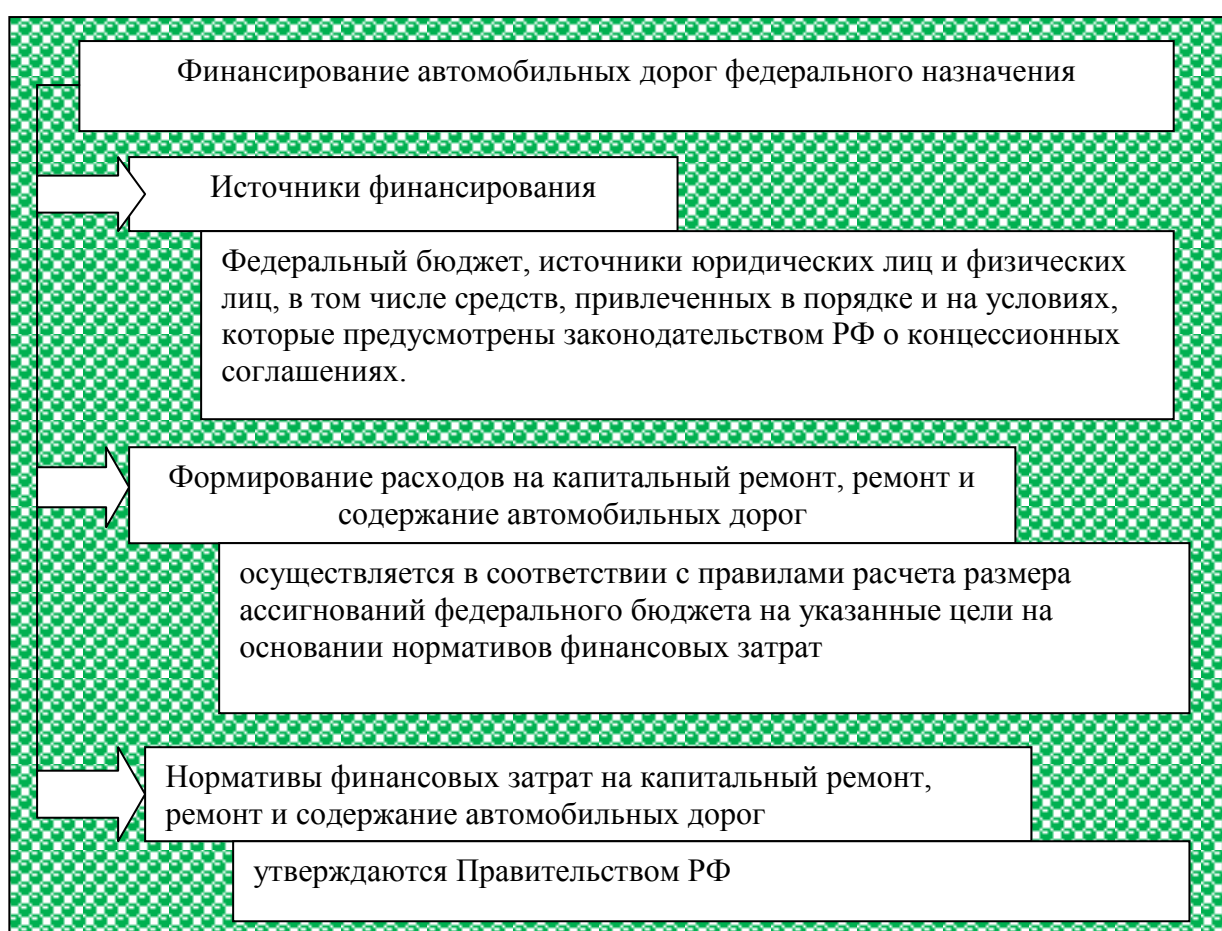


Рисунок 1.1. Финансирование автомобильных дорог федерального назначения в РФ

Согласно БК РФ, ст. 179.4, в составе базового объема бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда предусматриваются бюджетные ассигнования на предоставление межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов РФ на финансовое обеспечение дорожной деятельности в размере не менее 8 процентов указанного объема бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда на соответствующий финансовый год.

Межбюджетные трансферты из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ на финансовое обеспечение дорожной деятельности распределяются между бюджетами субъектов РФ федеральным законом о федеральном бюджете на очередной финансовый год и плановый период или на основании акта Правительства РФ.

Объем бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда утверждается федеральным законом о федеральном бюджете на очередной финансовый год и на плановый период в размере не менее суммы установленного настоящей статьей базового объема бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда, скорректированного с учетом прогнозируемого объема доходов федерального бюджета от: использования имущества, входящего в состав автомобильных дорог общего пользования федерального значения; передачи в аренду земельных участков, расположенных в полосе отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения; сборов за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территориях иностранных государств, по автомобильным дорогам на территории Российской Федерации; платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн; платы за оказание услуг по присоединению объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам общего пользования федерального значения; штрафов за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения; штрафов за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн; поступлений в виде субсидий из бюджетов бюджетной системы

РФ на финансовое обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования федерального значения; безвозмездных поступлений от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольных пожертвований, в отношении автомобильных дорог общего пользования федерального значения; денежных средств, поступающих в федеральный бюджет от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков государственного заказчика, взысканных в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий государственного контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств Федерального дорожного фонда, или в связи с уклонением от заключения таких контракта или иных договоров; денежных средств, внесенных участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения государственного контракта, финансируемого за счет средств Федерального дорожного фонда, в качестве обеспечения заявки на участие в таком конкурсе или аукционе в случае уклонения участника конкурса или аукциона от заключения такого контракта и в иных случаях, установленных законодательством РФ; платы по соглашениям об установлении частных сервитутов в отношении земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения в целях строительства (реконструкции), капитального ремонта объектов дорожного сервиса, их эксплуатации, установки и эксплуатации рекламных конструкций; платы по соглашениям об установлении публичных сервитутов в отношении земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения в целях прокладки, переноса, переустройства инженерных коммуникаций, их эксплуатации.

Порядок формирования и использования бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда устанавливается Правительством РФ. Бюджетные ассигнования Федерального дорожного фонда, не использованные в текущем финансовом году, направляются на увеличение бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда в очередном финансовом году.

Объем бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда подлежит корректировке в очередном финансовом году с учетом разницы между фактически поступившим в отчетном финансовом году и прогнозировавшимся при его формировании объемом указанных в настоящей статье доходов федерального бюджета. Указанная разница, при ее положительном значении, подлежит уменьшению на величину отклонения в отчетном финансовом году фактического объема ассигнований Федерального дорожного фонда от суммы прогнозировавшегося объема указанных в настоящей статье доходов федерального бюджета и базового объема бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда на соответствующий финансовый год.

Таким образом, выше были кратко рассмотрены особенности финансирования строительства федеральных автомобильных дорог. Следует отметить, что на финансирование дорожного строительства оказывают влияние следующие факторы: природно-климатические, технологические и организационные, экономические. Рассмотрим кратко характеристику этих факторов.

Природно-климатические факторы. Природно-климатические особенности определяют сезонный характер дорожно-строительных работ. Устройство асфальтобетонных и бетонных покрытий возможно только при температурах выше $+10^{\circ}$, что в условиях российского климата приходится на период с мая по октябрь. Земляные и подготовительные работы в большинстве регионов (Сибирь, Дальний Восток) в основном производятся в зимнее время из-за непроходимости дорожно-строительной техники по слабым грунтам. Поскольку природно-климатические условия на территории РФ разнятся, то и расходы в районах Крайнего Севера и Сибири увеличиваются по сравнению в Европейской частью России. При планировании финансирования дорожных работ в данных районах в общем объеме средств учитываются также затраты на спецодежду, рассчитанную на суровый климат, и активные добавки, применяемые в составе бетонов и асфальтобетонов.

Технологические и организационные факторы. Выполнение дорожно-строительных работ характеризуется достаточно длительным циклом (от 2 до 24

месяцев), высокой материалоемкостью и трудоемкостью строительных работ, что изначально предполагает ориентацию на гарантированно платежеспособный спрос и авансовые схемы финансирования дорожного строительства. Устройство дорожных покрытий (щебень, асфальт, монолитный бетон) возможно после осадки насыпи в течение от полугода до года, поэтому освоение средств необходимо корректировать и рассчитывать согласно технологической последовательности дорожно-строительных работ. Зачастую отсутствуют песчаные карьеры для строительства дорог, поэтому необходимо заказывать гидронамывные карьеры за год, поскольку первым из этапов строительства автодороги при выигранном тендере является отсыпка земляного полотна из песков. В связи с конструктивной сложностью дорожно-строительных объектов существуют ограничения на стандартизацию строительных работ и услуг.

Экономические факторы. Дорожное строительство характеризуется высокой капиталоемкостью, что резко ограничивает круг потенциальных покупателей по их платежеспособности, к тому же длительный срок окупаемости дорожных объектов сдерживает приток частных инвестиций. Цена строительной продукции формируется в результате переговоров между заказчиком и подрядчиком или в результате проведения тендера. В структуре заказчиков дорожных организаций наибольший удельный вес составляют государственные предприятия, образованные в форме МУП, ГП, дорожные департаменты, что обуславливает неритмичное поступление средств в основном в конце года, когда уже строительный сезон почти закончен. Поэтому возникает потребность в необходимых оборотных средствах за счет привлечения заемных средств, как правило, в форме кредитов и кредиторской задолженности. Вследствие длительного жизненного цикла дорожно-строительной продукции (автодорог) в строительстве возникает вторичный рынок содержания и обслуживания объектов дорожного строительства. То есть тендер на строительство выигрывает одно предприятие, ремонтирует его уже другое, а содержание осуществляет третье.

Итак, выше были рассмотрены особенности финансирования строительства автомобильных дорог на федеральном уровне. Для того, чтобы рассмотреть

особенности финансирования строительства дорог регионального значения, перейдем к следующему параграфу исследования.

1.3. Особенности финансирования дорожного строительства в РФ на региональном уровне

Финансовое обеспечение расходных обязательств субъектов РФ по осуществлению дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения предусмотрено ст.33 ФЗ«Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ», в которой указано, что дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог федерального значения осуществляется за счет средств федерального бюджета, иных предусмотренных законодательством РФ источников финансирования, а также средств юридических лиц и физических лиц. Финансовое обеспечение расходных обязательств муниципальных образований по осуществлению дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения предусмотрено ст. 34 вышеуказанного закона, рисунок 1.2.

Финансирование затрат, связанных с осуществлением дорожной деятельности в отношении частных автомобильных дорог осуществляется согласно ст. 35 ФЗ«Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации», согласно данной статьи проектирование, строительство частных автомобильных дорог осуществляются за счет средств застройщиков и иных не запрещенных законом источников. Реконструкция, капитальный ремонт, ремонт, содержание частных автомобильных дорог осуществляются за счет средств их владельцев и иных не запрещенных законом источников, в том числе и региональных дорожных фондов.

Следует отметить, что Федеральный дорожный фонд начал работать в 2011 году, в 2012 году начали вести свою деятельность региональные фонды, которые осуществляют свою деятельность на основании Бюджетного кодекса РФ.



Рисунок 1.2. Финансирование автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в РФ

В частности, Бюджетным кодексом РФ ст. 179.4 предусмотрено, что дорожный фонд субъекта РФ создается законом субъекта РФ (за исключением закона субъекта РФ о бюджете субъекта РФ). Объем бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ утверждается законом субъекта РФ о бюджете субъекта РФ на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее прогнозируемого объема установленных законом субъекта РФ, указанным в абзаце первом настоящего пункта: доходов бюджета субъекта РФ от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории РФ, подлежащих зачислению в бюджет субъекта РФ; доходов консолидированного бюджета субъекта РФ от транспортного налога; доходов консолидированного бюджета субъекта РФ от иных поступлений в бюджет субъекта РФ, утвержденных законом субъекта РФ, предусматривающим создание дорожного фонда субъекта РФ; межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ.

Порядок формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ устанавливается нормативным правовым актом высшего исполнительного органа государственной власти субъекта РФ. Бюджетные ассигнования дорожного фонда субъекта РФ, не использованные в текущем финансовом году, направляются на увеличение бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ в очередном финансовом году.

Объем бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ: подлежит увеличению в текущем финансовом году и (или) очередном финансовом году на положительную разницу между фактически поступившим и прогнозировавшимся объемом доходов бюджета субъекта РФ, учитываемых при формировании дорожного фонда субъекта РФ; может быть уменьшен в текущем финансовом году и (или) очередном финансовом году на отрицательную разницу между фактически поступившим и прогнозировавшимся объемом доходов бюджета субъекта РФ, учитываемых при формировании дорожного фонда субъекта РФ.

Порядок формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ (за исключением городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя) должен предусматривать направление бюджетных ассигнований на проектирование, строительство, реконструкцию автомобильных дорог общего пользования (за исключением автомобильных дорог федерального значения) с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования, а также на их капитальный ремонт и ремонт в размере не менее 5 процентов объема бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ, формируемого за счет доходов бюджета субъекта РФ от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории РФ, подлежащих зачислению в бюджет субъекта РФ, а также транспортного налога, в том числе в виде субсидий местным бюджетам на указанную дорожную деятельность в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Законом субъекта РФ о бюджете субъекта РФ бюджетные ассигнования дорожного фонда субъекта РФ могут быть предусмотрены на погашение задолженности по бюджетным кредитам, полученным субъектом РФ из федерального бюджета на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования (за исключением автомобильных дорог федерального значения), и на осуществление расходов на обслуживание долговых обязательств, связанных с использованием указанных кредитов, в размере, не превышающем 20 процентов объема бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ, предусмотренного указанным законом, а также на предоставление бюджетных кредитов и субсидий из бюджетов субъектов РФ местным бюджетам на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе на формирование муниципальных дорожных фондов.

Муниципальный дорожный фонд создается решением представительного органа муниципального образования (за исключением решения о местном бюджете). Объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда утверждается решением о местном бюджете на очередной финансовый год (очередной финансовый год и плановый период) в размере не менее прогнозируемого объема доходов бюджета муниципального образования, установленных решением представительного органа муниципального образования, указанным в абзаце первом настоящего пункта, от: акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории РФ, подлежащих зачислению в местный бюджет; иных поступлений в местный бюджет, утвержденных решением представительного органа муниципального образования, предусматривающим создание муниципального дорожного фонда.

Порядок формирования и использования бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда устанавливается решением представительного органа муниципального образования. Бюджетные ассигнования муниципального дорожного фонда, не использованные в текущем финансовом году, направляются на увеличение бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда в очередном финансовом году.

Таким образом, выше кратко были рассмотрены особенности финансирования строительства автомобильных дорог на региональном уровне. Однако, по различным регионам РФ, складываются отличительные особенности финансирования дорожных фондов. В частности, согласно бюджету Липецкой области средства дорожного фонда направляются на финансовое обеспечение работ по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту и содержанию автомобильных дорог. Доходы дорожного фонда формируются за счет средств бюджета района в размере прогнозируемых поступлений от безвозмездных поступлений от физических и юридических лиц, субсидий из федерального бюджета, платы за аренду земельных участков,

расположенных в полосе отвода автомобильных дорог местного значения и т.д. По Воронежской области доходы от уплаты транспортного налога, акцизы на бензин и некоторые другие поступления планируется направлять исключительно на строительство и ремонт дорог. По оценке областной Думы, благодаря этой мере расходы на дороги вырастут почти в три раза.

По Орловской области объем средств Дорожного Фонда формируется за счет собираемых на территории области транспортного налога и акцизов на нефтепродукты, а также за счет федеральных субсидий. В Архангельской области утверждена методика распределения денежных средств из регионального дорожного фонда, он будет наполняться из нескольких источников: акцизов на топливо, транспортного налога и платежей от использования имущества автомобильных дорог. Также фонд будет пополняться из традиционных источников- это целевые средства из федерального, областного и муниципальных бюджетов. Также предусмотрена спонсорская помощь предприятий и организаций в сфере дорожного строительства.

Законом «О дорожном фонде Оренбургской области» источниками его формирования являются: доходы от уплаты акцизов на нефтепродукты (автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и карбюраторных (инжекторных) двигателей); доходы от эксплуатации и использования имущества автомобильных дорог, находящихся в собственности Оренбургской области; государственная пошлина за выдачу органом исполнительной власти специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; поступления в виде субсидий, субвенций из бюджетов бюджетной системы РФ на финансовое обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Оренбургской области; безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения

Оренбургской области. В данной области воспользовались положением ст. 58 БК РФ, которая предоставляет субъектам РФ право передавать отчисления от отдельных федеральных и (или) региональных налогов и сборов по установленным нормативам в доходы местных бюджетов. В Оренбургской области с 2010 года транспортный налог полностью передан к зачислению в доходы бюджетов муниципальных районов и городских округов.

Источниками формирования дорожного фонда Новгородской области являются транспортный налог, акцизы на автомобильный бензин и другие виды топлива, прочие поступления, зачисляемые в соответствии с законодательством в дорожный фонд. Федеральное законодательство предусматривает право создания муниципального дорожного фонда решением представительного органа муниципалитета. Эта норма для муниципальных образований не является обязательной, то есть муниципальные дорожные фонды могут быть созданы, а могут и не создаваться. Все зависит в первую очередь от финансовых возможностей муниципального образования, поскольку Закон № 68-ФЗ в качестве источников формирования муниципальных дорожных фондов не закрепляет какие-либо конкретные налоги и сборы. Порядок формирования и использования муниципального дорожного фонда определяется решением представительного органа муниципального образования. В ряде регионов уже есть опыт принятия решений по созданию муниципальных дорожных фондов. В Оренбургской области воспользовались тем что ст. 58 Бюджетного Кодекса РФ предоставляет субъектам РФ право передавать отчисления от отдельных федеральных и (или) региональных налогов и сборов по установленным нормативам в доходы местных бюджетов и с 2010 года транспортный налог полностью передали к зачислению в доходы бюджетов муниципальных районов и городских округов на формирование дорожных фондов. Практика передачи транспортного налога субъектами РФ в МО применяется в регионах. К примеру, депутаты Астраханской гордумы передали половину сборов от транспортного налога из регионального бюджета в сельские. Краснодарский край – 30 % в местные бюджеты,

Ставропольский край и Ростовская область, Челябинская область 50%, Воронежская область и Пермский край с 2009г.- 100 %, Тыва рассматривает передачу 50 % налога в территории, законодатели Ленобласти и Рязанской области направили 100 % от транспортного налога в муниципалитеты¹.

Источниками формирования дорожного фонда Добринского района Липецкой области стали: субсидии из федерального и регионального дорожного фонда на финансовое обеспечение дорожной деятельности; безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольных пожертвований; иные поступления, установленные законодательством, на финансовое обеспечение дорожной деятельности. В Омской области часть финансирования дорожного фонда подкрепляются федеральными субсидиями.

В целом на основе приведенного выше анализа можно сделать вывод о том, что созданием дорожных фондов значительно увеличиваются вложения в дорожную отрасль, что в создавшейся ситуации является положительным фактом. Вместе с тем следует отметить, что увеличение расходов на дорожную отрасль осуществляется за счет общей суммы доходов, зачисляемых бюджет, и неизбежно повлечет отвлечение денежных средств от иных мероприятий, предусмотренных бюджетом. Необходимость их компенсации приводит к росту общего объема расходов областных бюджетов и потребует изыскания дополнительных резервов для наполнения бюджетов доходами, что приведет к росту налоговой нагрузки.

Таким образом, выше было рассмотрено нормативно-правовое регулирование и особенности финансирования федеральных и региональных дорог в РФ. Для того, что оценить текущее состояние дорожной инфраструктуры, необходимо перейти к следующей главе исследования.

¹ Павленко Н. Н. Финансирование дорожного строительства в регионах России. 2016г.

Глава II. Анализ развития и состояние дорожной инфраструктуры в РФ

2.1. Анализ текущего состояния дорожной инфраструктуры в РФ

Проведем анализ текущего состояния дорожной инфраструктуры в РФ за прошедший 2010-2016г.г. Во исполнение поручения Президента РФ и в связи с новыми стратегическими ориентирами, направленными на развитие эффективности, доступности и безопасности транспортной системы РФ, Министерством транспорта РФ была разработана федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», утверждена постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 года № 848 в редакции постановления Правительства РФ от 08.12.2017 № 155, Государственным заказчиком-координатором Программы является Министерство транспорта Российской Федерации. Мероприятия Программы направлены на развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения, повышение конкурентоспособности транспортной системы РФ и реализацию транзитного потенциала страны, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. Данной программой предусмотрено множество подпрограмм, в том числе и подпрограмма «Автомобильные дороги». Приоритетными задачами Подпрограммы являются: увеличение протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям; создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения; увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров; повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения; обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог федерального значения. Согласно данной подпрограммы к 2016 г. были достигнуты следующие целевые индикаторы и показатели:

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 37 049 км (при плане 36 696 км) (в соответствии с уточненными данными за 2016 год), рисунок 2.1.

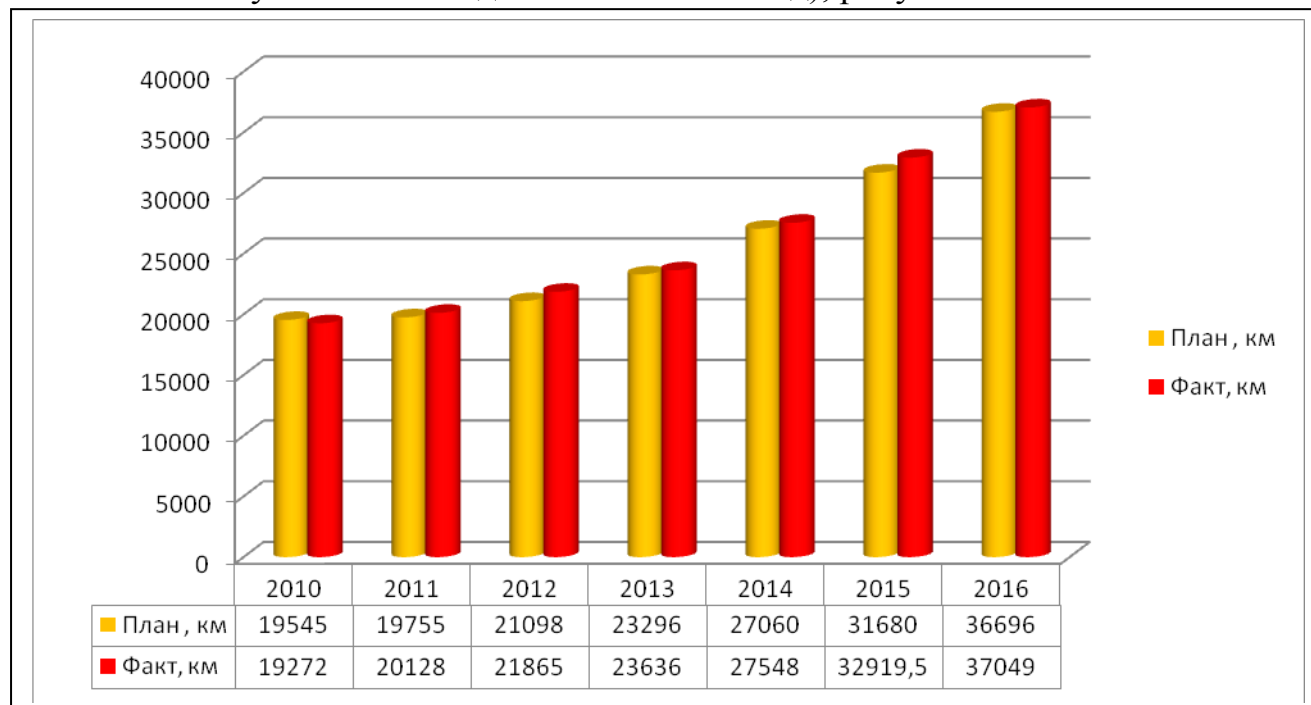


Рисунок 2.1. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям в РФ с 2010-2016 г.г.

В 2014-2015г.г. план по протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, также был перевыполнен, однако с 2010-2013 г.г. по данному показателю наблюдалось недовыполнение плана.

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 71,57% , при плановом показателе 71%. При этом, в 2014-2015 г.г. наблюдается перевыполнение плана по доли протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения и в 2014 г. показатель составил 55,2%, а это на 2% выше планового значения, в 2015 г. перевыполнение составило 2,7%, рисунок 2.2.

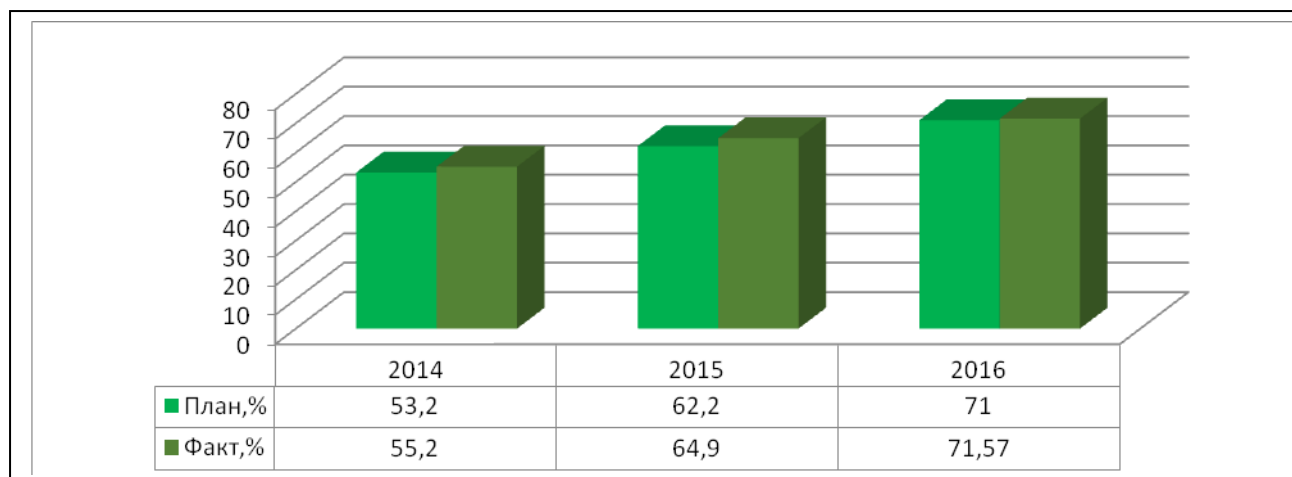


Рисунок 2.2. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям в РФ

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки в 2016 г. составила 11 253 км, а это на 32,45% ниже планового показателя, рисунок 2.3.

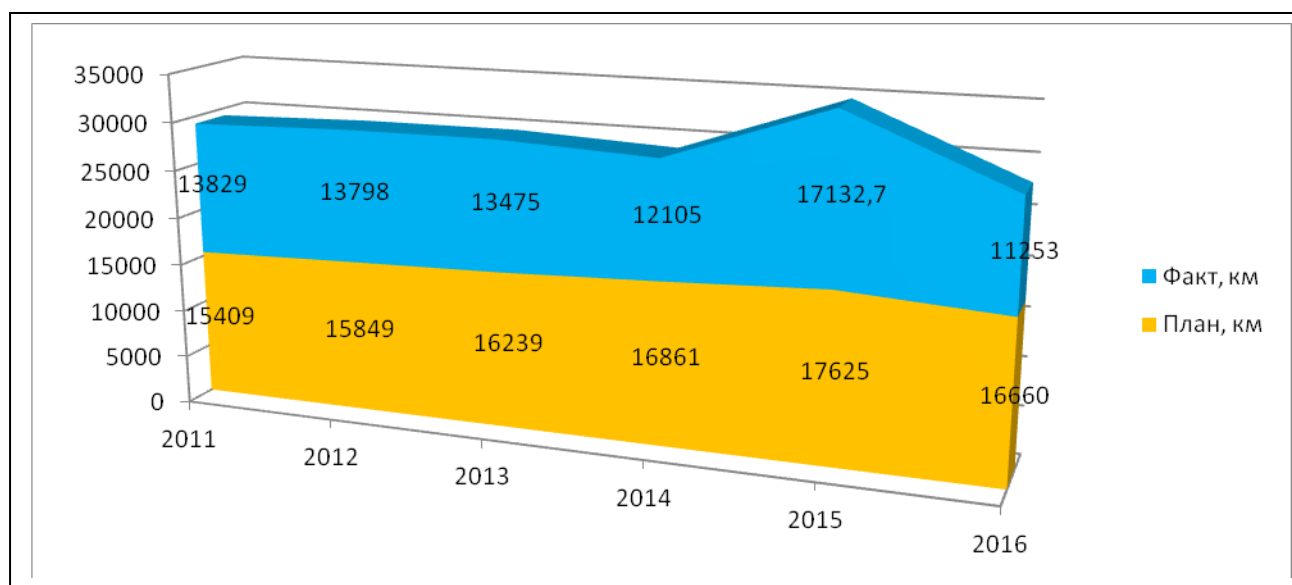


Рисунок 2.3. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки в РФ

Следует отметить, что на протяжении всего анализируемого периода план по протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки был невыполнен;

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки в 2016 г. составила 21,74 % , а это на 10,46% ниже планового значения. При этом, на

протяжении всего периода по данному показателю наблюдается недовыполнение плана, рисунок 2.4.

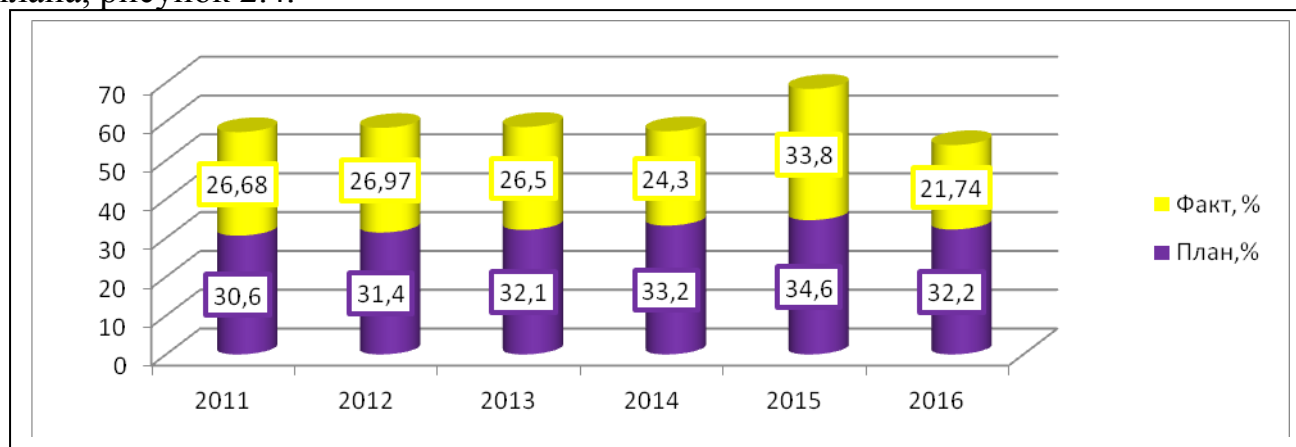


Рисунок 2.4. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки в РФ

Строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, предусматривающие федеральное софинансирование фактически составило 37,8 км, при плановом показателе 3 км, рисунок 2.5.

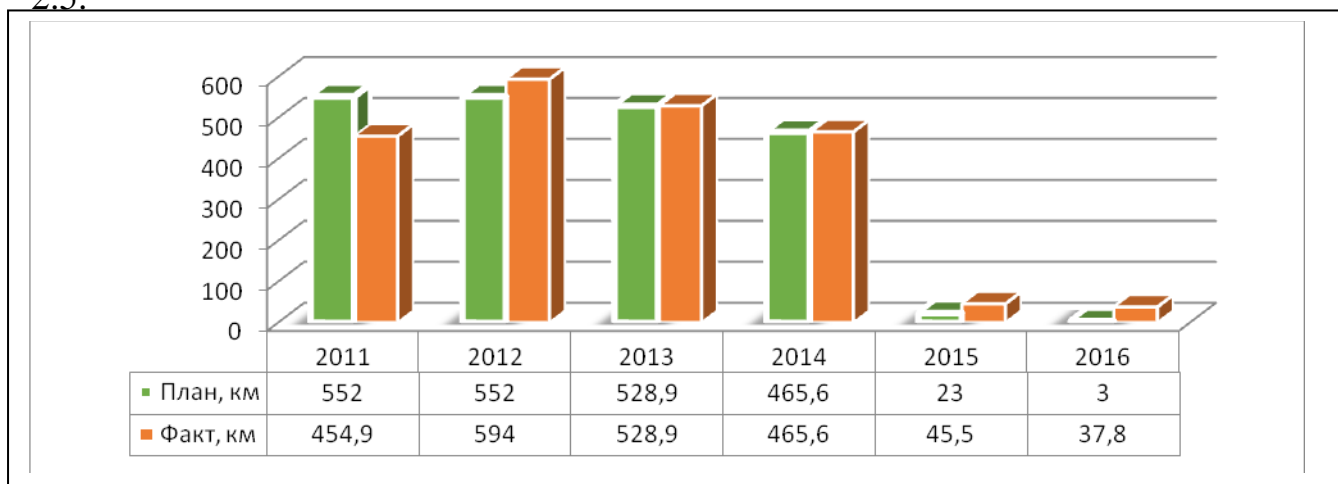


Рисунок 2.5. Показатели строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в РФ, предусматривающие федеральное софинансирование

Следует отметить, что плановые и фактические объемы строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в РФ в 2015-2016г.г. существенно снились к уровню 2011-2014 г.г. При этом, в 2015-2016 гг. наблюдается перевыполнение плана по данному

показателю, в 2013-2014гг. план был выполнен на 100% и недовыполнение плана наблюдалось в 2011г., рисунок 2.5.

В связи со снижением объемов финансирования в рамках оптимизации бюджетных расходов не в полном объеме выполнены показатели «Прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых будут устранены ограничения пропускной способности» (313,1 км при плановом значении 482,1 км) , в 2010, 2012-2014г.г. также наблюдается недовыполнение планового показателя, рисунок 2.6.

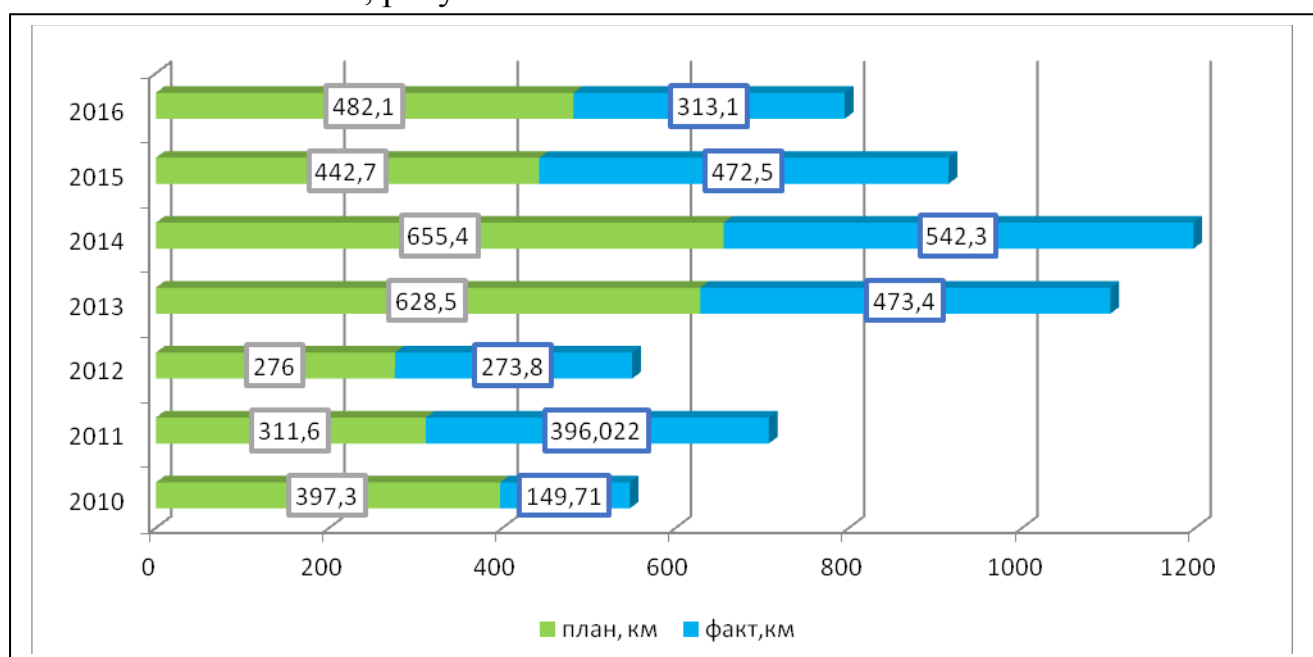


Рисунок 2.6. Прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых будут устранены ограничения пропускной способности в РФ

Прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, обеспечивающих пропуск транспортных средств с нагрузкой на наиболее загруженную ось 11,5 тонн , составил в 2016 г.-354 км при плановом значении 523 км, однако, двумя годами ранее, план по этому показателю был перевыполнен, рисунок 2.7.

Прирост протяженности линий искусственного электроосвещения на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения» в 2016 г. составил 310 тыс. пог. м при плановом значении 347 тыс.пог.м.

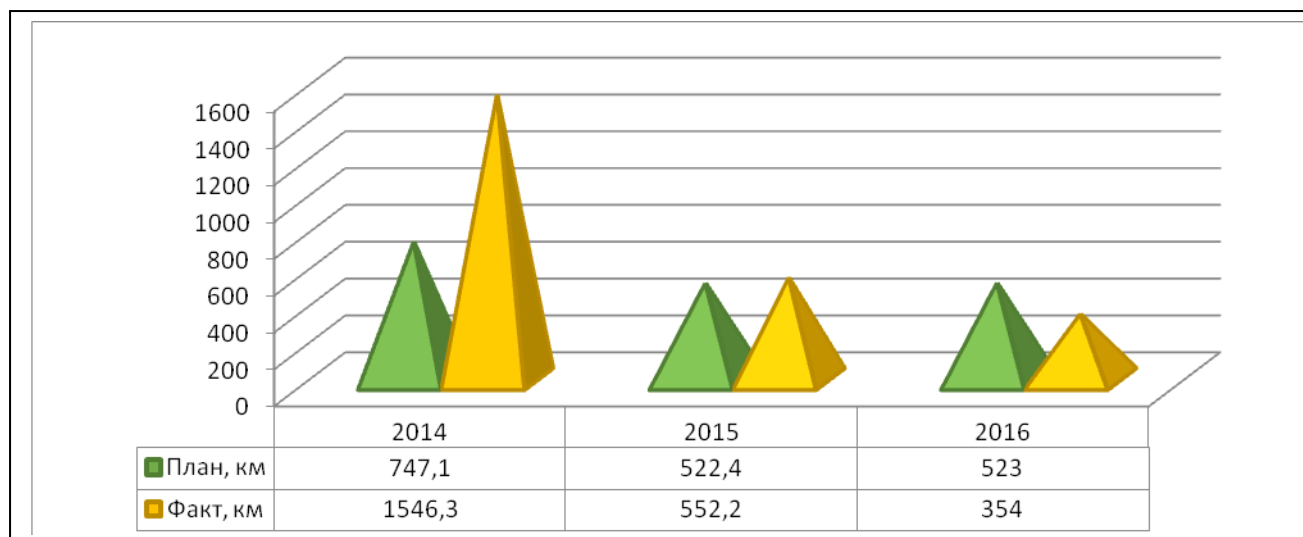


Рисунок 2.7 Прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения в РФ, обеспечивающих пропуск транспортных средств с нагрузкой на наиболее загруженную ось 11,5 тонны, в отчетном году

Следует отметить, что двумя годами ранее план по данному показателю был выполнен на 100%, а с 2010-2014 г.г. наблюдалось перевыполнение планового показателя, рисунок 2.8.

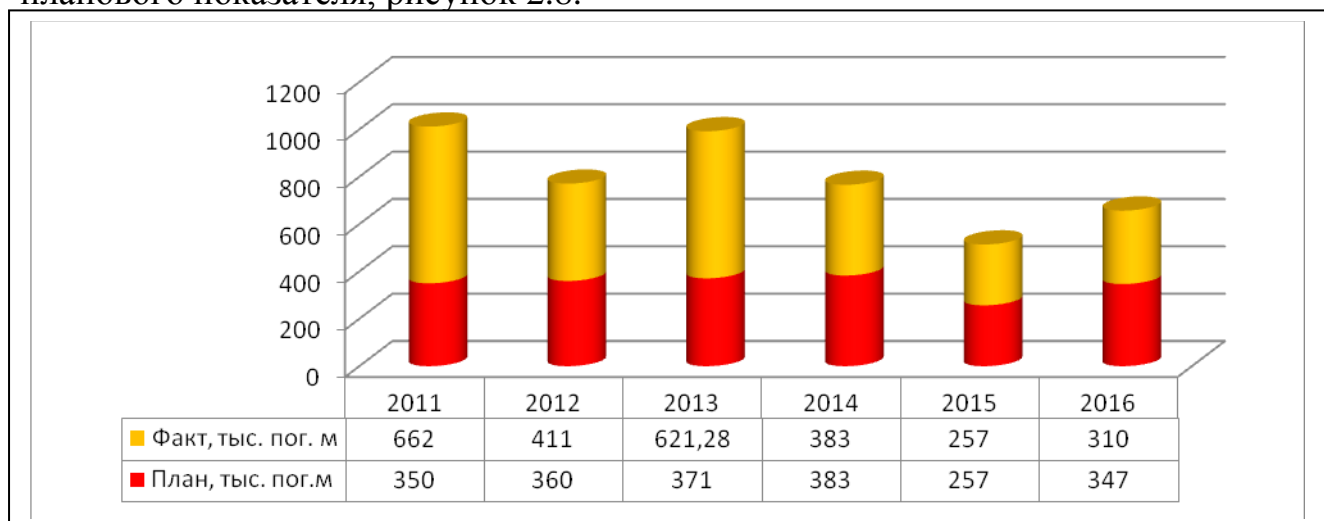


Рисунок 2.8 Прирост протяженности линий искусственного электроосвещения на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения в РФ в отчетном году

Объемы строительства и реконструкции автомобильных дорог федерального значения в 2016 г. составили 303,57 км при плановом значении 464,4 км. Перевыполнение плана по данному показателю наблюдалось и в 2015 г., фактический показатель составил 422,8 км, а это на 15.1 км превышает плановое значение. Недовыполнение плана по строительству и реконструкции автомо-

бильных дорог федерального значения наблюдалось в 2013-2014 г.г., на 100% произошло выполнение плана в 2014г.. рисунок 2.9.

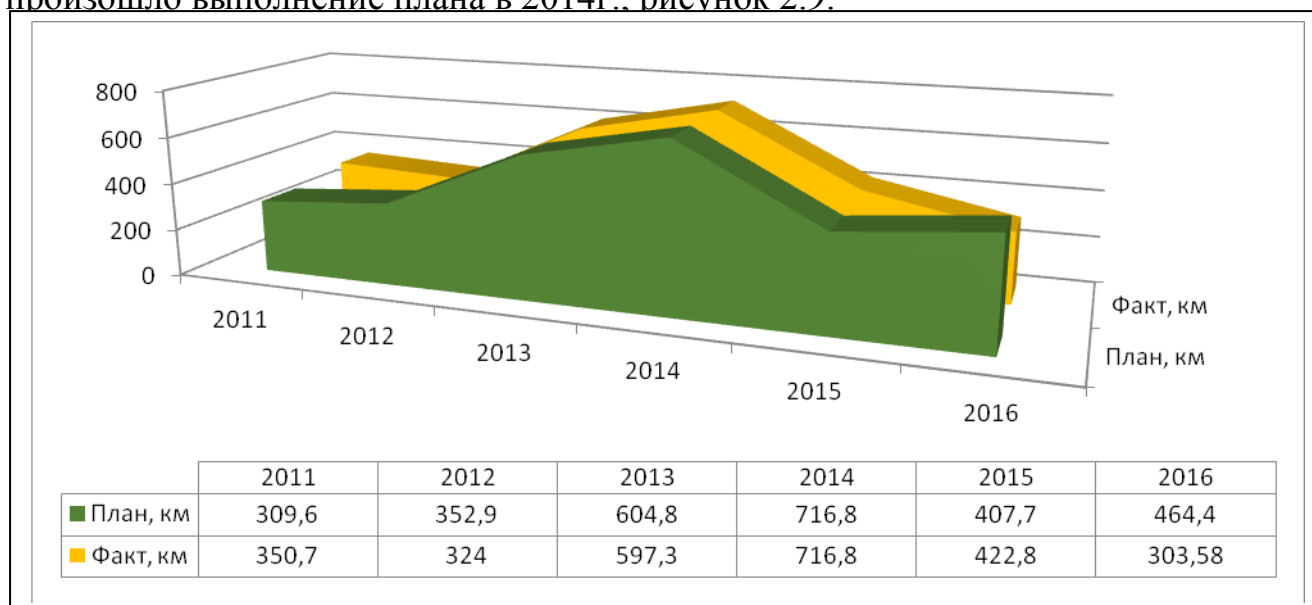


Рисунок 2.9. Строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения в РФ с 2011-2016г.г.

В целом, в 2016 году в рамках реализации инвестиционных проектов по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров, работы велись на всех 25 инвестиционных проектах².

По наиболее крупным инвестиционным проектам в 2016 году выполнены следующие работы:

- закончена реконструкция автомобильной дороги М-9 «Балтия» – от Москвы через Волоколамск до границы с Латвийской Республикой (на Ригу) на участке км 17+910 – км 83+068, Московская область II этап строительства км 50+016 – км 82+878 (32,5 км/572,704 пог. м);
- закончена реконструкция Рублево-Успенского шоссе. Реконструкция автомобильной дороги А-106 Рублево-Успенское шоссе на участке подъезда к Госдачам, Московская область (1,995 км);

^{2 2} Основные итоги реализации Федеральной целевой Программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020г.г.) за 2016 г.

-завершено строительство путепровода на автомобильной дороге Московское большое кольцо через Дмитров, Сергиев Посад, Орехово-Зуево, Воскресенск, Михнево, Балабаново, Рузу, Клин на 42 км участка от Рязанского шоссе до Каширского шоссе, Московская область (1,32 км/35,6 пог. м);

- завершено строительство автомобильная дорога Алагир (автомобильная дорога «Кавказ») – Нижний Зарамаг до границы с Республикой Грузия, тоннель км 91+000, Республика Северная Осетия – Алания (0,76 км);

- закончена реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 402 Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск. Реконструкция автомобильной дороги 1Р 402 Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск, участок км 77+000 – км 89+000, мостовой переход через р. Тобол на км 78+543, Тюменская область (12,14 км/536 пог. м);

- закончена реконструкция автомобильной дороги М-52 «Чуйский тракт» – от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией км 428+304 – км 495+000 в Республике Алтай (1 пусковой комплекс) (5,6 км);

- закончена реконструкция участков автомобильной дороги М-56 «Лена» от Невера до Якутска. Реконструкция автомобильной дороги М-56 «Лена» – от Невера до Якутска км 4 – км 38, Амурская область (30,95 км);

- закончена реконструкция участков автомобильной дороги М-56 «Лена» – от Невера до Якутска. Реконструкция автомобильной дороги М-56 «Лена» – от Невера до Якутска км 1035 – км 1055, Республика Саха (Якутия) (общая мощность 19,224 км, подлежало вводу в 2016 году 9,17 км);

- закончена реконструкция автомобильной дороги «Виллой», строящейся от автомобильной дороги М-53 ««Байкал» через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска в Республике Саха (Якутия), на участке км 176+200 – км 188+400 (12,063 км/60,21 пог. м).

Также завершено строительство на полное развитие следующих объектов:

1) Первая очередь строительства кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга на участке от Приозерского шоссе до автомобильной дороги «Россия» (мощности введены в эксплуатацию в 2010г.);

2) Строительство второй очереди кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга. Участок от автомобильной дороги «Нарва» до поселка Бронка (мощности введены в эксплуатацию в 2010 г.);

3) Строительство путепровода на автомобильной дороге Московское малое кольцо через Икшу, Ногинск, Бронницы, Голицыно, Истру на км 2 участка от Киевского шоссе до Минского шоссе, Московская область (мощности введены в эксплуатацию в 2015 г.);

4) Реконструкция автомобильной дороги М-11 «Нарва» от Санкт-Петербурга до границы с Эстонской Республикой (на Таллин), подъезд к морскому торговому порту Усть-Луга (через Керстово, Котлы, Косолово) на участке подъезд к морскому торговому порту Усть-Луга км 0 – км 16 в Ленинградской области (мощности введены в эксплуатацию в 2015 г.);

5) Реконструкция участков автомобильной дороги М-56 «Лена» – от Невера до Якутска. Реконструкция автомобильной дороги М-56 «Лена» – от Невера до Якутска км 1078 – км 1103, Республика Саха (Якутия) (мощности введены в эксплуатацию в 2015 году);

6) Реконструкция автомобильной дороги Алагир (автомобильная дорога «Кавказ») – Нижний Зарамаг до границы с Республикой Грузия, тоннель км 93+300 в Республике Северная Осетия – Алания.

Кроме того, введены в эксплуатацию мощности (выделенные пусковые комплексы) на следующих объектах:

7) Реконструкция автомобильной дороги А-114 Вологда – Новая Ладога, до магистрали «Кола» (через Тихвин). Реконструкция автомобильной дороги А-114 Вологда-Новая Ладога, до магистрали «Кола» (через Тихвин) на участке км 79+000 – км 85+000 в Вологодской области (81,25 пог. м);

8) Реконструкция автомобильной дороги М-56 «Лена» от Невера до Якутска км 444 – км 455, Республика Саха (Якутия) (5,52 км);

9) Реконструкция участков автомобильной дороги М-56 «Лена» – от Невера до Якутска. Реконструкция автомобильной дороги М-56 «Лена» – от Невера до Якутска км 455 – км 460, Республика Саха (Якутия) (5,74 км).

С начала отчетного периода завершены проектные работы и получены положительные заключения государственной экспертизы по 12 объектам проектирования. В рамках программного мероприятия «Ликвидация грунтовых разрывов на сети автомобильных дорог федерального значения» работы велись на всех 2 объектах, завершаемых в 2016 году объектов нет. В рамках программного мероприятия «Замена дорожной одежды переходного типа на капитальный» работы велись на всех 3 объектах³.

Пусковые объекты программы работ 2016 года введены в эксплуатацию, в том числе:

1) Реконструкция участков автомобильной дороги М-56 «Лена» – от Невера до Якутска. Реконструкция автомобильной дороги М-56 «Лена» – от Невера до Якутска км 1103 – км 1128, Республика Саха (Якутия) (8,95 км);

2) Расходы на замену дорожной одежды переходного типа на капитальный. Строительство обхода н. п. Крюковка на участке км 73+771 – км 75+503 автомобильной дороги 1 Р-92 Калуга – Перемышль – Белев – Орел, Тульская область (4,52895 км).

В ходе реализации инвестиционных проектов по строительству и реконструкции бесплатных автомобильных дорог в 2016 году работы велись на всех 25 инвестиционных проектах. В части строительства и реконструкции важнейших автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транс- портных коридоров, завершено 11 объектов строительства (реконструкции), в том числе:

1) Реконструкция подъездов от автомобильной дороги М-4 «Дон» – от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска к городам. Строительство транспортной развязки на км 43 авто- мобильной дороги А-105 подъездная дорога от Москвы к аэропорту «Домодедово», Московская область (2,21539 км/370,64 пог. м);

³ Основные итоги реализации Федеральной целевой Программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020г.г.) за 2016 г.

2) Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска. Реконструкция автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск на участке км 1213+000 – км 1226+218, Архангельская область (12,863 км/416,04 пог. м);

3) Реконструкция автомобильной дороги М-18 «Кола» – от Санкт-Петербурга через Петрозаводск, Мурманск, Печенгу до границы с Норвегией (международный автомобильный пункт пропуска «Борисоглебск»).

4) Реконструкция автомобильной дороги М-18 «Кола» – от Санкт-Петербурга через Петрозаводск, Мурманск, Печенгу до границы с Норвегией (международный автомобильный пункт пропуска «Борисоглебск») Подъезд к г. Мурманск км 0+00 – км 14+297, Мурманская область (15,21 км/560,07 пог. м);

5) Реконструкция автомобильной дороги М-10 «Россия» – от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга на участке км 231+000– км 246+000, Тверская область (6,9 км/89,3 пог. м);

6) Реконструкция участков автомобильной дороги М-10 «Россия» – от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга. Строительство транспортной развязки на км 179 автомобильной дороги М-10 «Россия» – от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга, Тверская область (3,768 км/135,87 пог. м);

7) Реконструкция федеральной автомобильной дороги М-6 «Каспий» – из Москвы (от Каширы) через Тамбов, Волгоград до Астрахани на участке км 398 – км 409 в Тамбовской области (0,283 км);

8) Реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы на участке км 1270+010 – км 1290+838, Республика Башкортостан (83,71 пог. м);

9) Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска. Строительство автомобильной дороги М-5 «Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару,

Уфу до Челябинска на участке км 248+108 – км 258+378, Рязанская область (12,66 км/89,78 пог. м);

10) Строительство обхода г. Краснослободск автомобильной дороги Подъезд к г. Саранск от автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке км 95+150– км 106+350 в Республике Мордовия (6,086 км/659,871 пог. м);

11) Реконструкция автомобильной дороги Подъезд к г. Саранск от автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке км 178+000 – км 185+000 в Республике Мордовия (1,09 км/94,39 пог. м);

12) Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-51, М-53, М-55 «Байкал» – от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы.

13) Реконструкция автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск на участке км 1519+471 – км 1524+474, Иркутская область (4,387 км). Также завершено строительство на полное развитие следующих объектов:

14) Реконструкция мостового перехода через р. Волга на км 176 (I очередь) автомобильной дороги М-10 «Россия» от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга, Тверская область (мощности введены в эксплуатацию в 2015 году);

15) Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска. Реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска на участке км 1799+280 – км 1809+232, Челябинская область (мощности введены в эксплуатацию в 2014 году);

16) Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы. Реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» – от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы на участке км 989+700 – км 1000+500, Республика Татарстан (мощности введены в эксплуатацию в 2014 году);

17) Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы. Реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» – от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы на участке км 1000+500 – км 1011+400, Республика Татарстан (мощности введены в эксплуатацию в 2014 году);

18) Строительство автомобильной дороги М-60 «Уссури» от Хабаровска до Владивостока км 141 – км 149, Хабаровский край;

19) Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-29 «Кавказ» – из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку).

20) Реконструкция автомобильной дороги М-29 «Кавказ» – из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку) на участке км 368+000 – км 387+000, Ставропольский край.

Кроме того, введены в эксплуатацию мощности (выделенные пусковые комплексы) на следующих объектах: Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-6 «Каспий» – из Москвы (от Каширы) через Тамбов, Волгоград до Астрахани. Реконструкция автомобильной дороги Р-22 «Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Тамбов – Волгоград – Астрахань на км 423+000– км 431+000, Тамбовская область (4,0 км); реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» – от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы на участке км 588+000– км 601+000 в Чувашской Республике (8 км)⁴.

С начала отчетного периода завершены проектные работы и получены положительные заключения государственной экспертизы по 11 объектам проектирования. В ходе реализации в 2016 году мероприятий по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения введены в

⁴ Основные итоги реализации Федеральной целевой Программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020г.г.) за 2016 г.

эксплуатацию 46 объектов, в том числе: 231,390 км линий электроосвещения; 151 428,0 пог. м барьерного ограждения; 10 пешеходных переходов в разных уровнях общей протяженностью 598,533м; шумозащитные экраны протяженностью 681,8 м.

Из введенных в действие объектов, как наиболее крупные, следует отметить:

1) Расходы на мероприятия по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения. Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге М-9 «Балтия» Москва – Волоколамск – граница с Латвийской Республикой на участках км 23+010 – км 25+800, км 27+200 – км 34+040, км 34+430 – км 40+700, км 42+000 – км 47+910, Московская область – 23,928 км;

2) Расходы на мероприятия по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения. Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге Р-56 Великий Новгород – Сольцы – Порхов – Псков на участке км 3+380 – км 105+500, н. п. Панковка, Воробейка, Борки, Борок, Лесная, Северная Поляна, Шимск, Мшага-Воскресенская, Хвойная, Сольцы, Сосновка, Молочково, Райцы, Дубровка, Плосково, Жильско, Ситня, Сойкино, Новгородская область – 38,55 км;

3) Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия на участке км 12+230 – км 38+900, Ленинградская область – 22,646 км;

4) Расходы на мероприятия по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения. Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге А-401 подъездная дорога от морского порта Петропавловск-Камчатский к аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово) на участке км 0+000 – км 13+800, Камчатский край – 13,8 км;

5) Расходы на мероприятия по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения. Установка барьерного ограждения на автомобильной дороге А-229 Калининград – Черняховск – Нестеров – граница с Литовской Республикой на участке км 38+000 – км 150+400, Калининградская область – 48 930,0 пог. м;

б) Установка барьерного ограждения на автомобильной дороге Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия на участке км 80+060 – км 256+455, Ленинградская область (1 этап) – 20 608,0 пог. м.

С начала отчетного периода завершены проектные работы и получены положительные заключения государственной экспертизы по 19 объектам проектирования. В ходе реализации инвестиционных проектов по строительству и реконструкции ремонтнепригодных мостов и путепроводов введены в эксплуатацию 2 объекта, в том числе:

1) Реконструкция ремонтнепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов). Реконструкция путепровода на км 96 автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита, Иркутская область (0,70779 км/109,143 пог. м);

2) Проекты по реконструкции ремонтнепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов). Реконструкция искусственного водопропускного сооружения через ручей на км 71+130 автомобильной дороги «Виллой» – автомобильная дорога, строящаяся от автомобильной дороги М-53 «Байкал» через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска, Республика Саха (Якутия) (4,0 км).

С начала отчетного периода завершены проектные работы и получены положительные заключения государственной экспертизы по 5 объектам проектирования. За 2016 год в рамках программного мероприятия «Обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования федерального значения» работы велись на всех 7 объектах. С начала отчетного периода завершены проектные работы и получены положительные заключения государственной

экспертизы по 3 объектам проектирования. Общий объем ввода в эксплуатацию завершённых строительством (реконструкцией) автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, предусматривающим федеральное софинансирование в рамках Подпрограммы за 2016 год, составил 37,8 км.

По мероприятиям, направленным на развитие системы платных автомобильных дорог, за отчетный период построено и реконструировано 89,6 км, в том числе построено 40,7 км и реконструировано 48,9 км. В 2016 году после окончания строительства и реконструкции введены в действие:

- на автомобильной дороге М-4 «Дон» закончен строительством участок км 517 – км 544 протяженностью – 29,2 км и транспортная развязка на км 1442 протяженностью – 10,9 км в Краснодарском крае;

- на автомобильной дороге М-1 «Беларусь» – закончена строительством транспортная развязка Молодогвардейская на пересечении с Московской кольцевой автомобильной дорогой протяженностью 0,6 км;

- на автомобильной дороге М-3 «Украина» закончен строительством участок км 124 – км 173 протяженностью 48,9 км.

Продолжены работы по строительству и реконструкции с последующей эксплуатацией на платной основе автомобильных дорог федерального значения:

- М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участках: км 1091 – км 1119,5 в Ростовской области; строительство транспортных развязок на км 1319 – км 1349 и на км 1346 в объекты комплексного обустройства на участке км 1459,8 – км 1542,2, Краснодарский край;

- М-1 «Беларусь» – от Москвы до границы с Республикой Беларусь реконструкция на участках км 33 – км 84 и км 84 – км 132, строительство транспортных развязок: на км 25 и 27;

Скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург на участках:

- км 58 – км 149 (строительство) Московская и Тверская области;

- км 208 – км 258 Тверская область; км 334 – км 543 в Новгородская область; км 543 – км 684 (строительства) Ленинградская область; подключение к улично-дорожной сети г. Санкт-Петербург (продолжение Софийской ул.) к скоростной автомобильной дороге Москва – Санкт-Петербург с устройством транспортных развязок.

Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области: продолжены работы по реализации контрактов на выполнение строительно-монтажных работ на пусковых комплексах № 1, № 3, и № 5, по подготовке территории строительства с разработкой рабочей документации по пусковым комплексам № 4.

– М-3 «Украина» продолжены работы по реализации контракта на выполнение работ по строительству и подготовке территории строительства на участке автомобильной дороги км 173 – км 194, разработка проектной документации.

– Скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань на участке обхода городов Балашихи и Ногинска продолжены работы по выполнению проектно-изыскательских работ и разработке проекта межевания территории по объекту.

– Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла продолжены работы по строительству транспортной развязки на участке Сухумийского шоссе.

В целях обеспечения выполнения дорожно-строительных работ в следующие годы, в отчетном периоде проводились работы по разработке проектной документации на объекты строительства и реконструкции автомобильных дорог⁵.

Таким образом, выше был проведен анализ текущего состояния дорожной инфраструктуры в РФ на период с 2010-2016г.г., который показал, что ежегодно проводится множество мероприятия по строительству и реконструкции

⁵ Основные итоги реализации Федеральной целевой Программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020г.г.) за 2016 г.

автомобильных дорог РФ, однако не все плановые показатели выполняются в полном объеме, одной из причин является недофинансирование отрасли. Для того, чтобы оценить показатели финансирования строительства дорожной инфраструктуры на региональном и федеральном уровне, перейдем к следующим параграфам исследования.

2.2. Финансирование строительства дорожной инфраструктуры на региональном уровне до 2016 года

Проведем анализ финансирования строительства дорожной инфраструктуры на региональном уровне на примере Москвы и Московской области. Но прежде, чем перейти к финансированию отрасли, следует отметить, что на сегодняшний день разработана и действует Программа Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса с 2014-2018г.г., а также «Программа развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020г. с определением мероприятий, связанных расширением территории г. Москвы». Согласно данной Программы, отставание в развитии транспортной инфраструктуры Московского региона является тормозом его социально-экономического развития. При этом, отставание в развитии транспортной инфраструктуры этого региона оценивается в 25-30 лет, рисунок 2.10.

Согласно данной Программы, главная стратегическая цель – формирование единой транспортной системы Московского региона, обеспечивающей повышение качества предоставления транспортных услуг населению и хозяйствующим субъектам, комфортные условия передвижений населения и эффективность грузоперевозок (включая международные), рост инвестиционной привлекательности и ускорение социально-экономического развития Московского региона, включая:

- Формирование сбалансированной, целостной транспортной инфраструктуры Московского региона, отвечающей потребностям его социально-экономического развития;

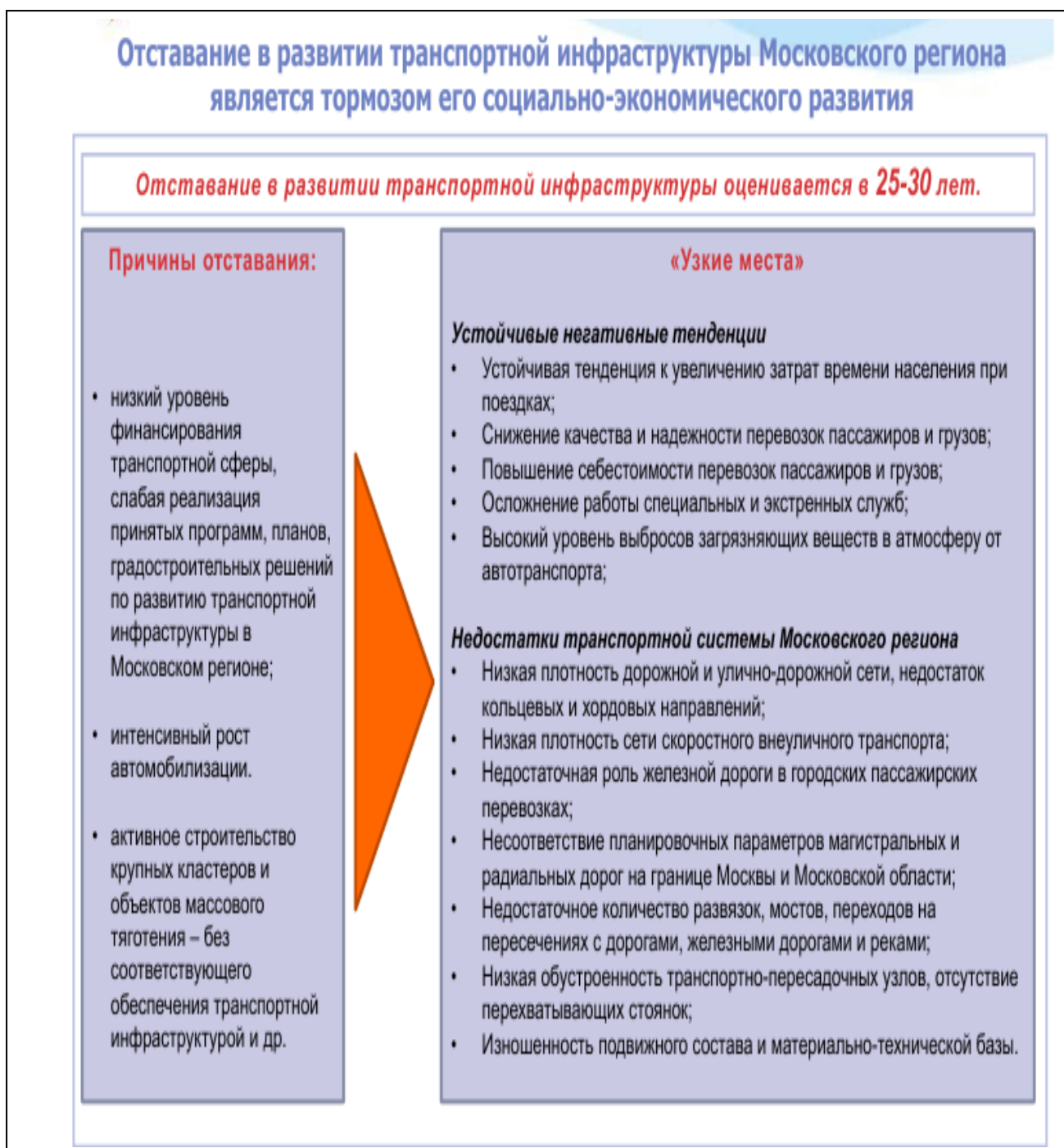


Рисунок 2.10. Причины отставания и узкие места Московского региона в развитии строительства дорожной инфраструктуры

- Повышение доступности и качества транспортных услуг для населения;
- Повышение доступности и качества транспортно-логистических услуг при осуществлении грузовых перевозок;
- Обеспечение безопасности транспортной системы и снижение ее негативного воздействия на окружающую среду.

Цели и задачи «Программы развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020г. с определением мероприятий, связанных расширением территории г. Москвы» представлены на рисунке 2.11.

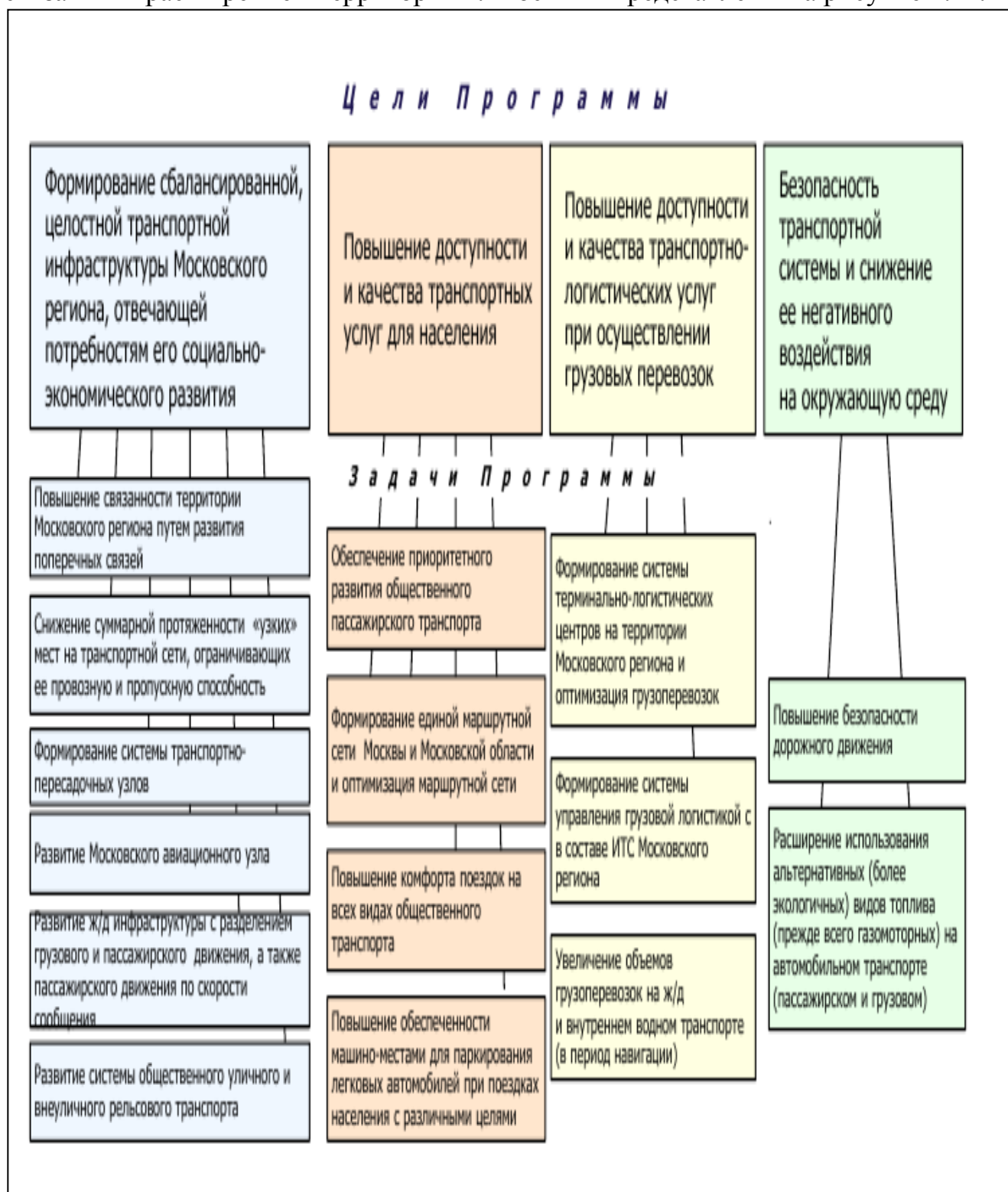


Рисунок 2.11. Цели и задачи «Программы развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020г. с определением мероприятий, связанных расширением территории г. Москвы»

Следует отметить, что «Программа развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020г. с определением мероприятий, связанных расширением территории г. Москвы» предусмотрена в двух вариантах развития: консервативного сценария и целевого сценария развития, рисунок 2.12.

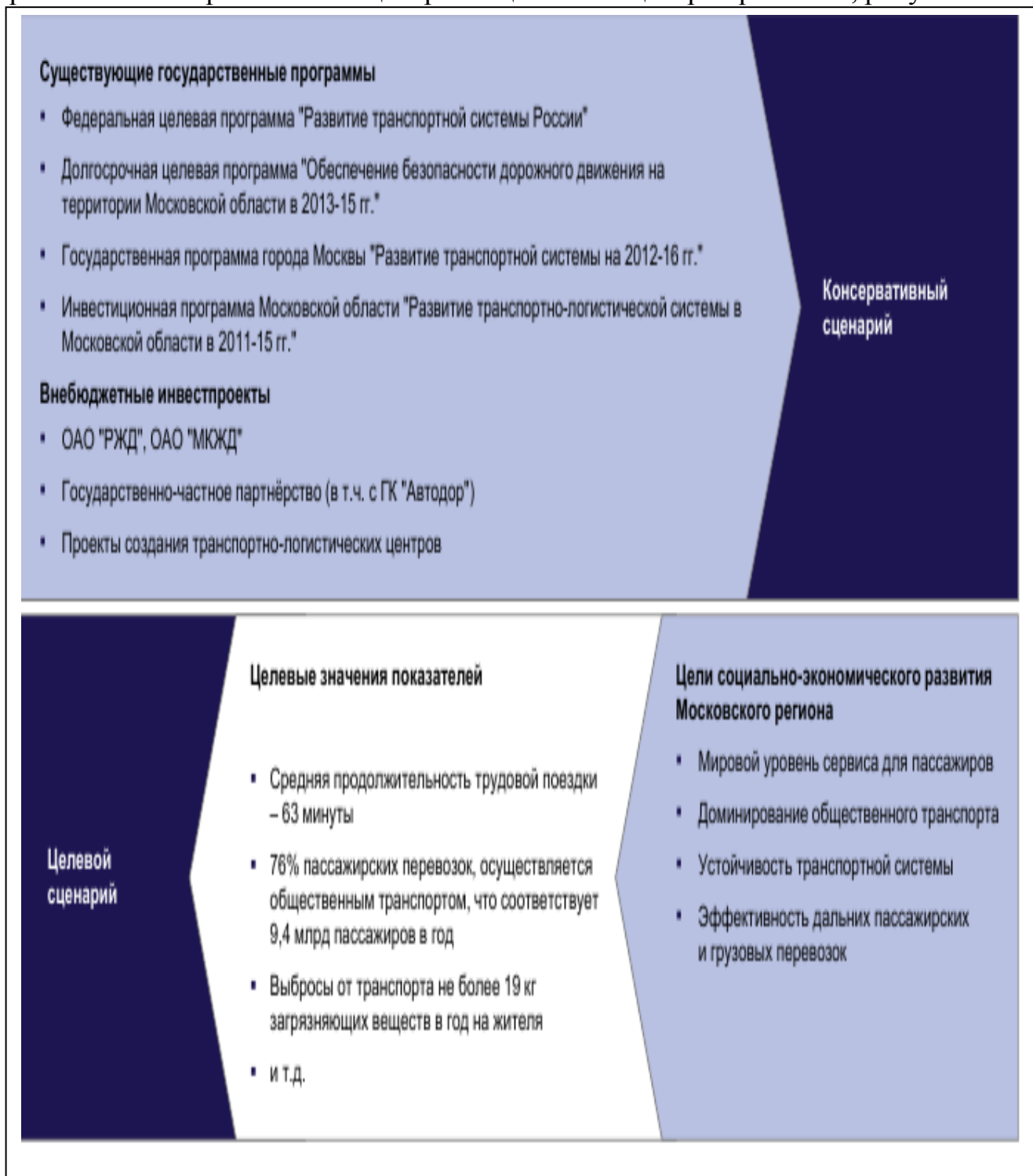


Рисунок 2.12. Консервативный и целевой сценарии развития по «Программе развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020г. с определением мероприятий, связанных расширением территории г. Москвы»

В зависимости от сценариев развития предусмотрена различная схема финансирования, в частности при консервативном сценарии на развитие автомобильных дорог и УДС предусмотрено финансирование в сумме 1619,64 млрд. руб., целевой сценарий предусматривает финансирование в сумме 2414,92 млрд. руб.. При этом, наибольший удельный вес в сумме финансирования планируется из бюджета РФ и при различных сценариях развития он составит 38,47% и 50,66%. В стоимостном выражении финансирование из бюджета РФ на консервативный сценарий развития финансирования составит 623,06 млрд. руб., целевой сценарий предусматривает 1223,32 млрд. руб. Чуть меньшие объемы финансирования приходятся на бюджет г. Москвы и внебюджетные источники финансирования и мизерные объемы инвестиций направляются на финансирование автомобильных дорог и УДС из бюджета Московской области, рисунок 2.13.

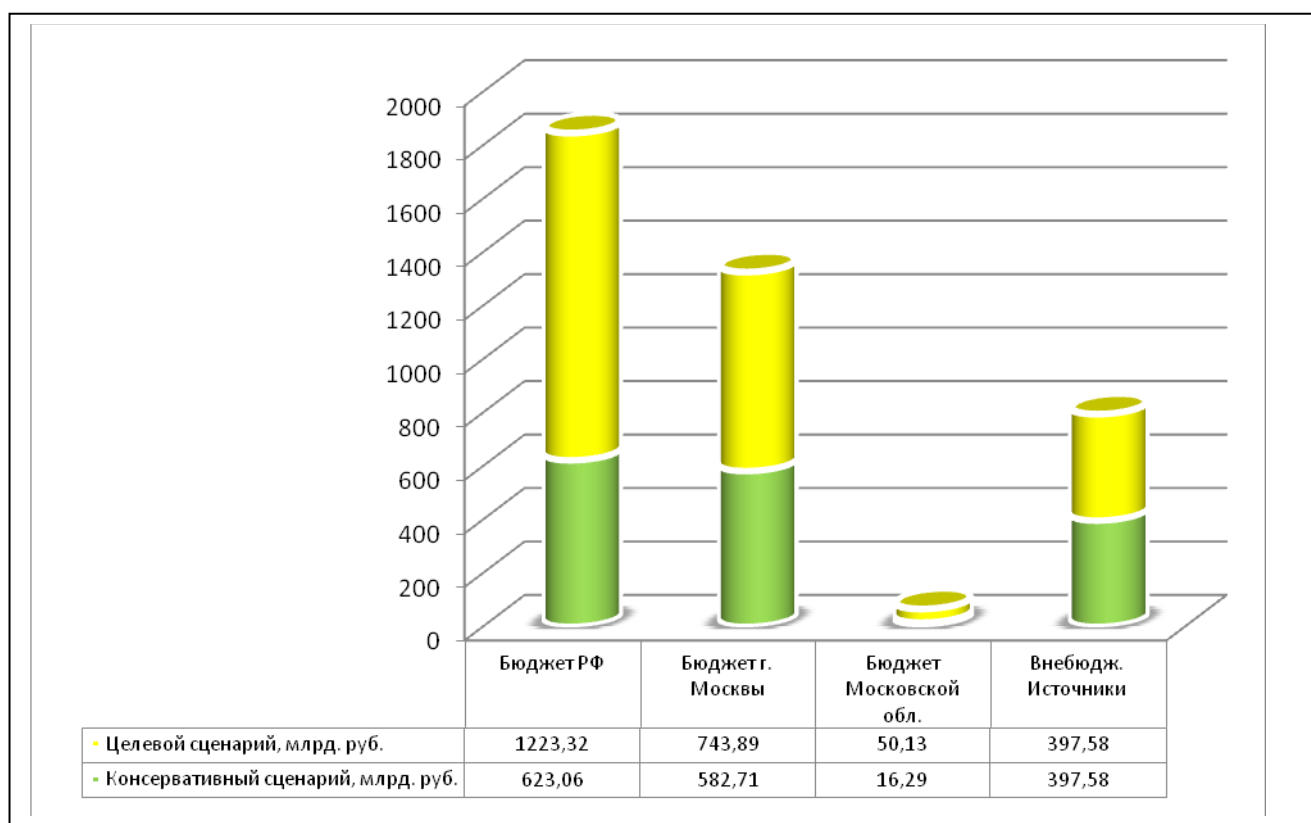


Рисунок 2.13. Финансирование автомобильных дорог и УДС по консервативному и целевому сценариям развития по «Программе развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020г. с определением мероприятий, связанных расширением территории г. Москвы»

Согласно другого источника, в частности: Программы Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса на 2014-2018 г.г.», предусмотрено финансирование на сумму 519850364,499 тыс. руб. При этом наибольшая доля в общей сумме финансирования приходится на средства бюджета Московской области и составляет 238007302,297 тыс. руб., рисунок 2.14.

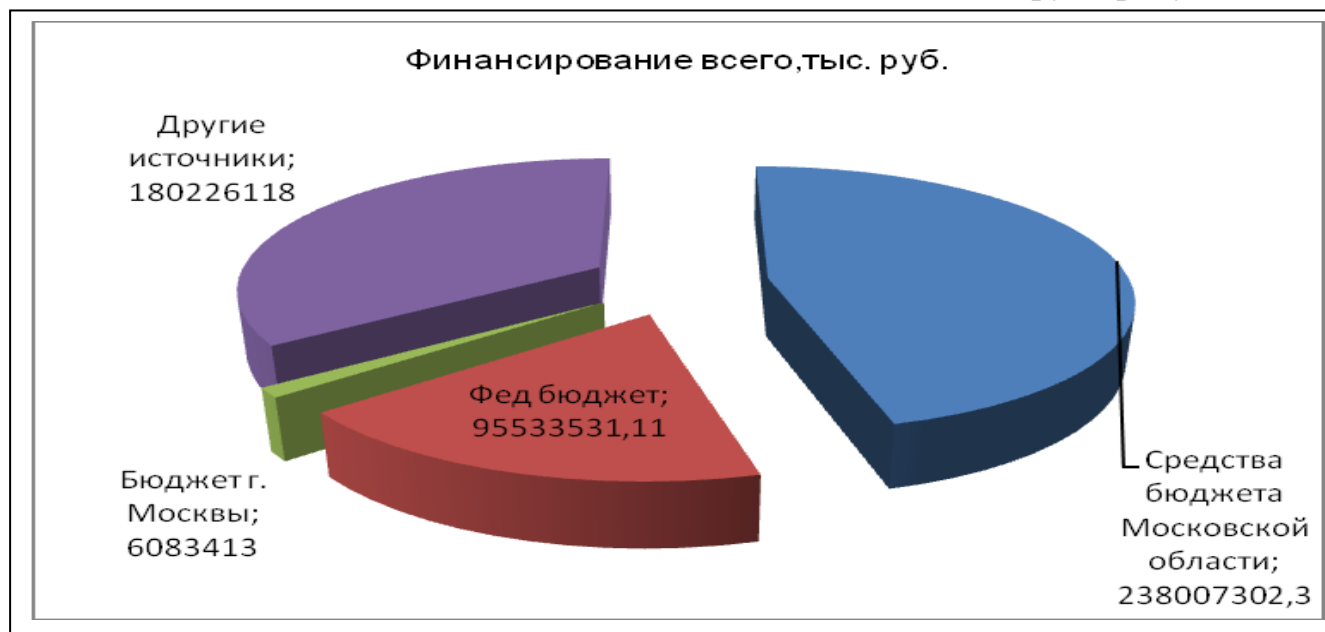


Рисунок 2.14. Общая сумма финансирования на Программу Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса с 2014-2018 г.г.

Также финансирование дорожной отрасли осуществляется из средств федерального бюджета и бюджета г. Москвы и в целом на данную программу предусмотрено 95533531,105 тыс.руб. из федерального бюджета и 6083413,000 тыс. руб. из бюджета г. Москвы. Небольшая доля финансирования приходится на другие источники (средства бюджетов муниципальных образований Московской области и внебюджетные источники), рисунок 2.14.

Следует отметить, что на протяжении 2014-2016 г.г. средства бюджета Московской области и бюджета города Москвы ежегодно увеличиваются и в 2016 г. финансирование дорожно-транспортного комплекса составило 58680986,0 тыс.руб. и 1229575,000 тыс. руб. Однако, из федерального бюджета наблюдается ежегодное снижение финансирования отрасли и в 2015 -2016 г.г. сумма финансов

составила 24189681,473тыс. руб. и 23445579,261тыс. руб⁶. соответственно, рисунок 2.15.

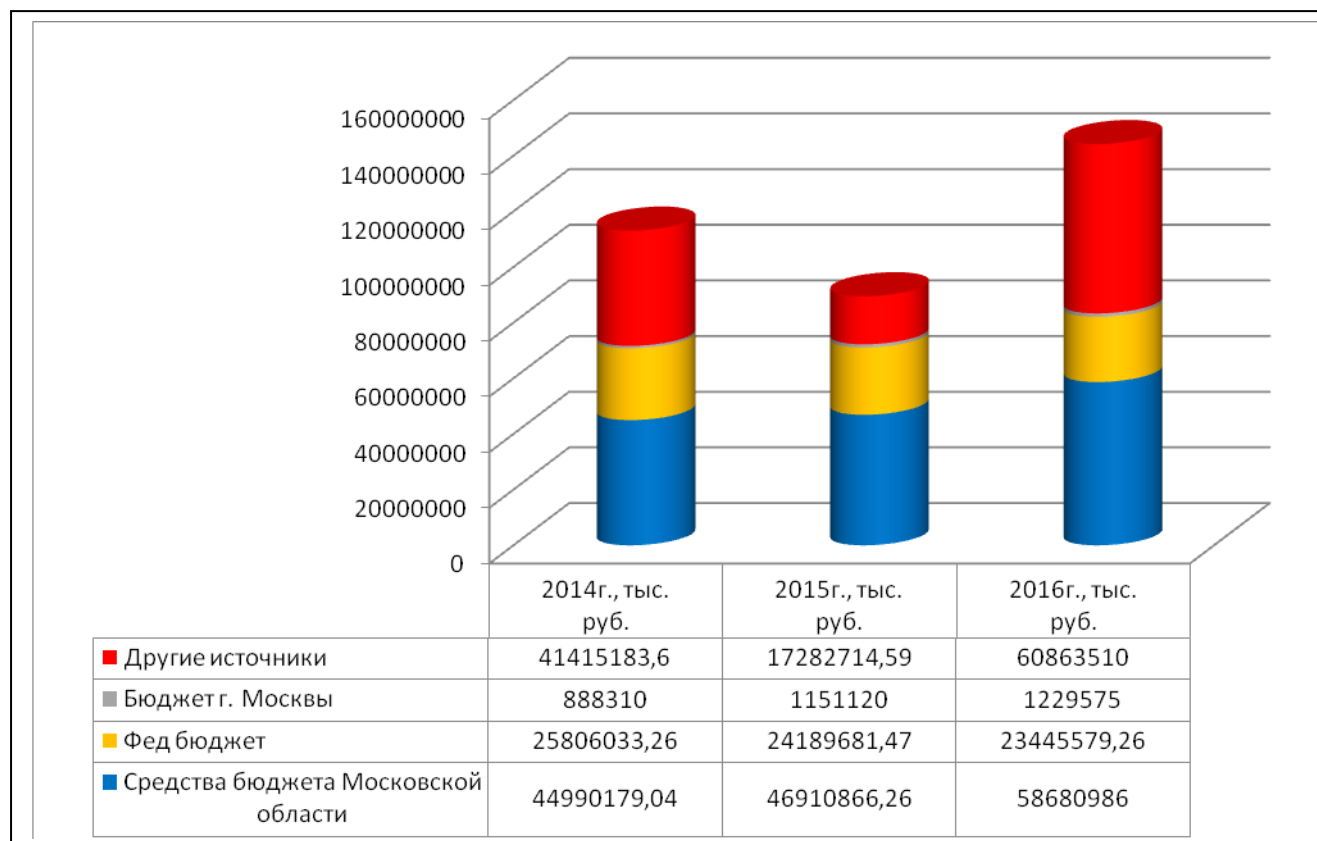


Рисунок 2.15. Динамика финансирования дорожно-транспортного комплекса Москвы и Московской области с 2014-2016г.г.

Таким образом, представленный анализ показал, что несмотря на выделяемые финансовые ресурсы на развитие транспортного комплекса Москвы и Московской области, эта отрасль еще существенно отстает в развитии. Одной из важнейших причин отставания является недофинансирование отрасли. Следовательно, является необходимым определение основных путей, направленных на совершенствование существующей системы финансирования на региональном уровне. Однако, прежде чем рассмотреть эти мероприятия, необходимо провести анализ финансирования строительства дорожной инфраструктуры на федеральном уровне, для этого, перейдем к следующему параграфу исследования.

⁶ Программа Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса с 2014-2018г.г.

2.3. Анализ источников финансирования строительства дорожной инфраструктуры в РФ

Проведем анализ источников финансирования строительства дорожной инфраструктуры в РФ по имеющимся данным Подпрограммы «Автомобильные дороги»⁷. На 2016 г. финансирование Подпрограммы «Автомобильные дороги» предусмотрено в объеме 320 400,2 млн. руб., в том числе: из федерального бюджета – 206 731,4 млн. руб., из бюджетов субъектов РФ – 583,9 млн. руб.; из внебюджетных источников – 113 084,9 млн. руб., рисунок 2.16.

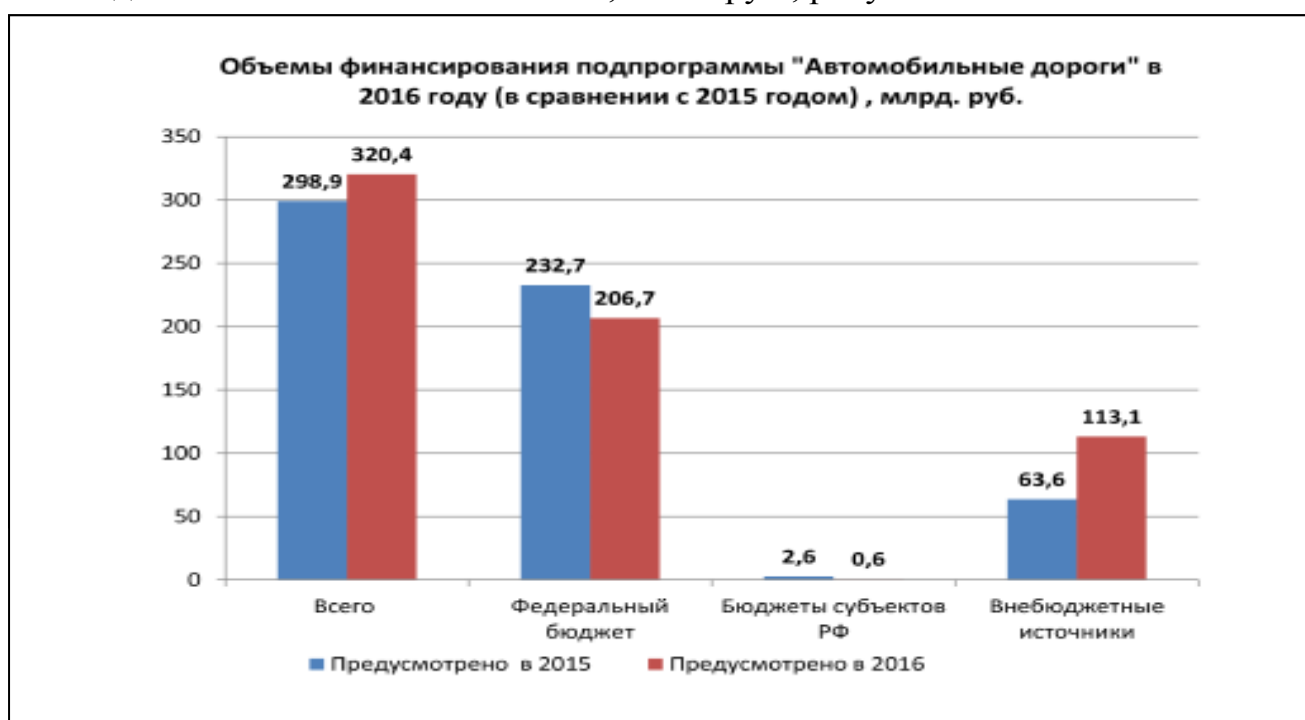


Рисунок 2.16. Плановые показатели финансирования автомобильных дорог в РФ в 2015-2016 г.г.

Наибольший удельный вес финансирования приходится на федеральный бюджет и в 2016 г. доля этих средств составила 64,5%, 35,3% пришлось на внебюджетные источники финансирования и небольшая доля приходится на бюджеты субъектов РФ, в 2016 г. доля финансирования составила 0,2%, рисунок 2.17.

⁷ Основные итоги реализации Федеральной целевой Программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020г.г.) за 2016 г.



Рисунок 2.17. Структура финансирования автомобильных дорог в РФ в 2016 г.

Фактические кассовые расходы по Подпрограмме «Автомобильные дороги» из средств федерального бюджета составили 201 202,8 млн. руб. или 97,3% процентов от годовых бюджетных назначений, в том числе капитальные вложения—110437,2 млн. руб., НИОКР – 505,1 млн. руб., прочие расходы – 90 260,5 млн. руб., рисунок 2.18.

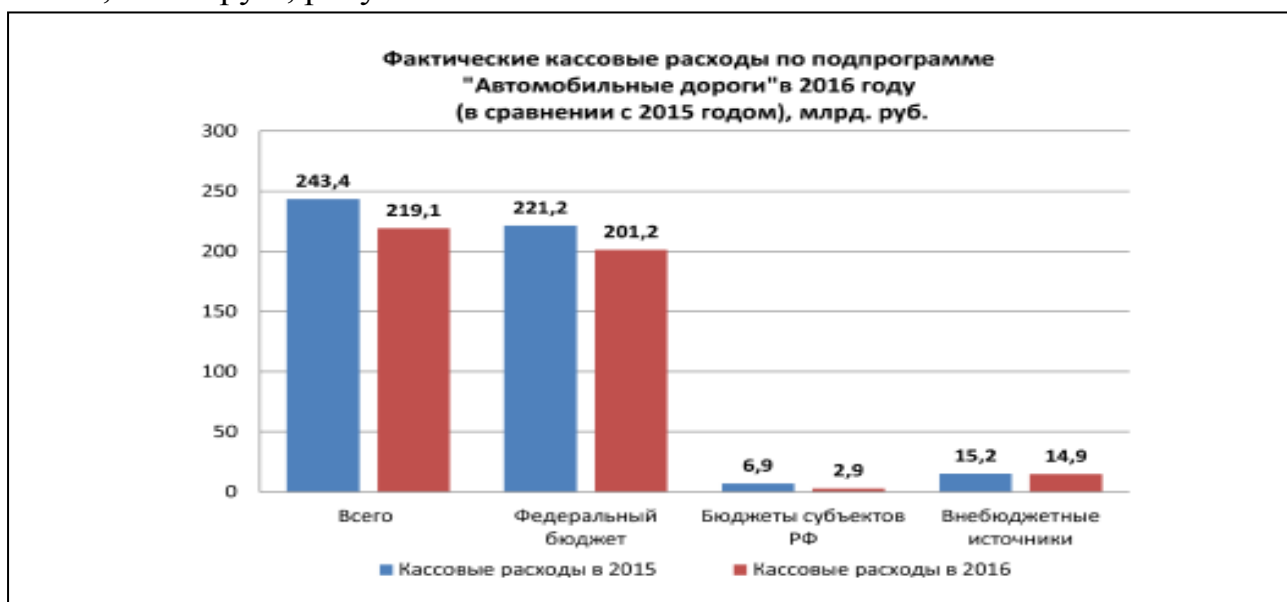


Рисунок 2.18. Фактическое финансирование автомобильных дорог в РФ в 2015-2016 г.г.

Следует отметить, что в целом за прошедший период фактически произошло недофинансирование, в частности, в 2015 г. фактическое

финансирование составило 243,4 млрд. руб., а это на 16,04% ниже к уровню планового показателя, в 2016г. недофинансирование произошло на 5,84%, рисунок 2.19.

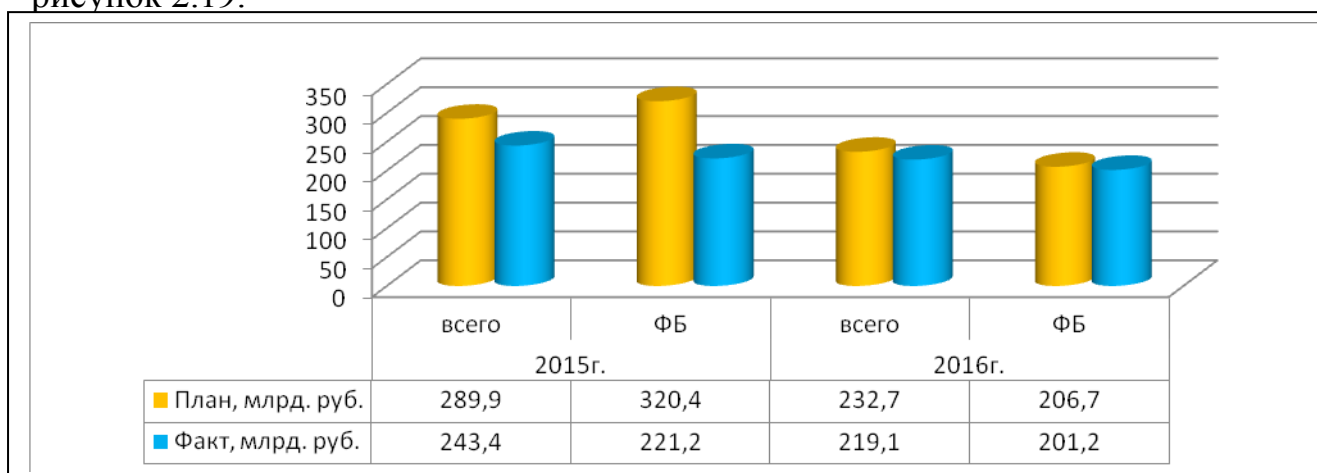


Рисунок 2.19. Плановое и фактическое финансирование автомобильных дорог в РФ из федерального бюджета с 2015-2016гг.

Снижение финансирования произошло за счет сокращения финансирования из федерального бюджета в сумме 99,2 млрд. руб. в 2015 г. и 5,5 млрд. руб. в 2016 г., рисунок 2.19. Существенное снижение финансирования автомобильных дорог произошло и из внебюджетных источников, которые в 2015 г-2016 г. снизились на 48,4 млрд. руб. и 98,2 млрд. руб. соответственно, рисунок 2.20.

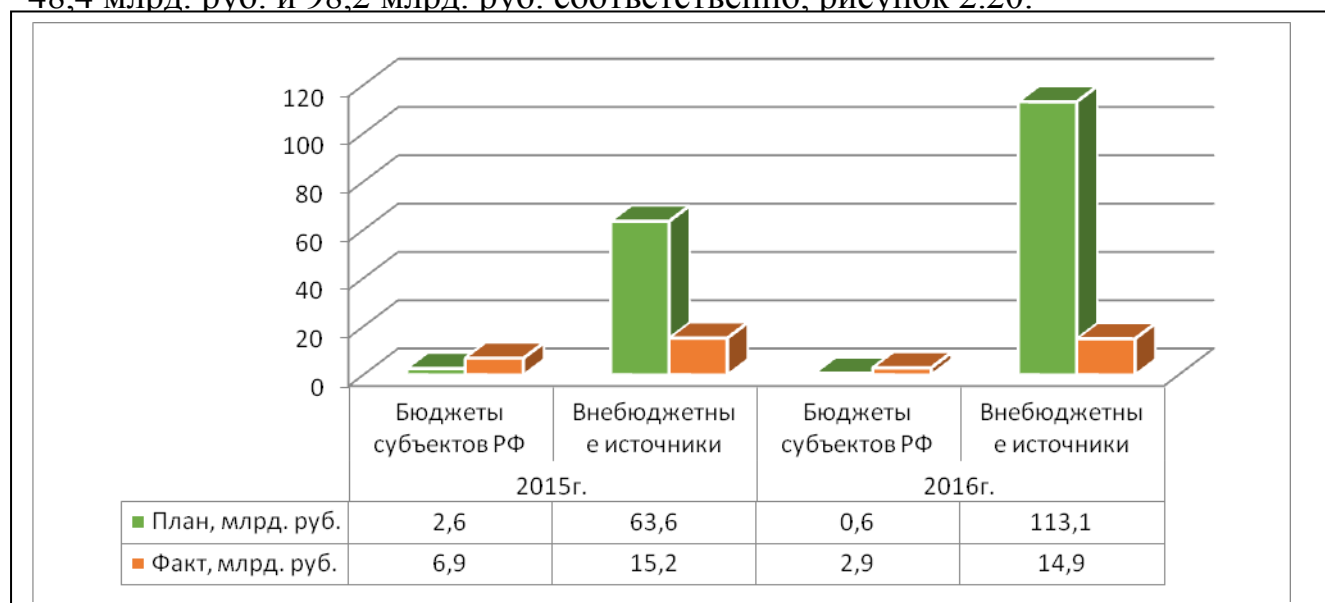


Рисунок 2.20. Плановое и фактическое финансирование автомобильных дорог в РФ из бюджетов субъектов РФ и внебюджетных источников финансирования с 2015-2016гг.

Несмотря на то, что финансирование из доходов бюджетов фактически увеличилось в 2015-2016 г.г. более, чем в 2,5 раза (рисунок 2.20), однако это не повлияло существенно на выполнение общего плана финансирования строительства дорожной инфраструктуры. Таким образом, в связи с тем, что в целом по РФ и по регионам наблюдается снижение финансирования строительства дорожной инфраструктуры, это существенно снижает конкурентоспособность автомобильных дорог России. В связи с этим, необходима разработка наиболее сильных управленческих решений на уровне государства в части финансирования дорожного строительства. Однако, прежде, чем перейти к этой части вопроса, рассмотрим опыт финансирования дорожной инфраструктуры на примере зарубежных стран. Для этого, перейдем к следующему параграфу исследования.

2.4. Финансирование строительства дорожной инфраструктуры на примере зарубежных стран

Рассмотрим финансирование строительства дорожной инфраструктуры на примере зарубежных стран. Данные о том, что строительство дорог в России обходится гораздо дороже, чем за рубежом, сильно преувеличены. Затраты по российским проектам в целом в полтора-три раза меньше, чем в США, Канаде или Германии⁸, рисунок 2.21.

По данным, подготовленным Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом, стоимость строительства 1 км полосы движения в 2013 году в России составила 41 млн. руб., в 2014 г. - 58,8 млн. руб. Это на 27,58% ниже, чем в Германии, и почти в три раза ниже стоимости США и Канады. Однако, стоимость строительства дорог России превышает средние показатели относительно Китая, Бразилии, Индии и Польши.

⁸ Стоимость строительства дорог в России меньше, чем за границей [Ресурс: <http://www.giftec-reflection.ru>]

Страна	Средняя стоимость руб./км полосы	Мин. стоимость руб./км полосы	Макс. стоимость руб./км полосы	Стандартное отклонение руб./км полосы	Коэффициент вариации	Кол-во проектов
Россия	58,8	11,9	243,9	44,4	0,76	70
США	127,1	32,7	389,9	102,1	0,80	20
Канада	163,9	36,6	330,9	75,3	0,59	18
Германия	81,2	5,2	348,5	81,7	1,00	49
Польша	25,8	12,2	42,5	10,4	0,40	43
Китай	29,03	10,1	82,9	14,5	0,49	83
Индия	19,8	2,3	50,7	10,6	0,54	101
Бразилия	4,3	1,05	5,7	6,6	1,53	26

Минимальные значения стоимости соответствуют условиям равнинной местности на незастроенной территории, максимальные – условиям сильно пересеченной местности, плотной городской застройке

Рисунок 2.21. Статистические показатели по стоимости реконструкции и строительства дорог в разных странах мира, в ценах 2014 г. за км полосы

В качестве сопоставления стоимости дорог в России и за рубежом, можно привести пример, городская магистраль «Big Dig» в г. Бостон (США) и Дублер Курортного проспекта в Сочи. На обеих трассах искусственные сооружения (мосты, путепроводы, тоннели) составляют значительную часть протяженности (37% и 54% соответственно). Есть отличие в количестве полос движения (10 и 4), однако при приведении стоимости к показателю «стоимость 1 км 1-й полосы» получились следующие результаты – 4,9 млрд. рублей для объекта «Big Dig» и 1,39 млрд. рублей для Дублера Курортного проспекта. То есть стоимость единицы измерения американского объекта в 3,5 раз выше российского аналога. Еще один пример: строительство на каждой из сопредельных сторон подходов к международному пункту пропуска «Торфяновка» на границе с Финляндией. Подходы строили в 2008-2010 годы. При одинаковой ширине проезжей части – 15 м (4 полосы движения) стоимость 1 км строительства с финской стороны составила 232 млн. рублей, с российской – 227 млн. рублей⁹. Таким образом,

⁹ Стоимость строительства дорог в России меньше, чем за границей [Ресурс: <http://www.giftec-reflection.ru>]

стоимость строительства российских дорог существенно ниже зарубежного строительства дорожной инфраструктуры. Однако, следует отметить, что дешевле, еще не значит лучше. Опыт европейских стран показывает, что развитие дорожной сети и транспортной инфраструктуры высокого качества, определяет интенсивность экономических связей и является одним из важнейших условий развития экономики страны¹⁰. Активный рост экономики государства может быть ограничен и даже остановлен инфраструктурными ограничениями, в основе которых лежит низкое качество дорог и низкая пропускная способность инфраструктурных объектов дорожной сети (мостов, тоннелей)¹¹. В большинстве развитых стран, в том числе в Германии, Японии, США, формирование сети автомобильных дорог осуществлялось в рамках долгосрочных государственных программ, устанавливающих показатели развития дорожной сети и соответствующие этим показателям объемы финансирования. Евросоюз рассматривает вопросы формирования трансъевропейской дорожной сети и соответствующей транспортной инфраструктуры с возможностью интеграции в нее новых стран-членов ЕС. Приоритетные проекты развития дорожной сети финансируются за счет государства или при участии государства, в том числе в рамках проектов государственно-частного партнерства¹². На рисунке 2.22 представлена средняя структура затрат на строительство дорог в Западной Европе.

Важным достижением зарубежного дорожного строительства являются автобаны, или автомагистрали, то есть дороги, по своим эксплуатационным качествам предусмотренные для скоростного движения транспортных средств и имеющие одноуровневых пересечений в другими дорогами, железнодорожными и трамвайными путями, пешеходными и велосипедными дорожками. С конструктивной точки зрения существенной особенностью автобанов является наличие не менее двух полос для движения в каждом направлении, наличие

¹⁰ Кожин А.Г. Зарубежный опыт развития дорожного строительства//Экономические науки. Февраль, 2013 г.[<http://research-journal.org>]

¹¹ Рябиков, Н.А.Современные методы обоснования развития сети автомобильных дорог/ Н.А. Рябиков, Н.Х. Байбулатова // Бюллетень транспортной информации. – 2000. — №59. — С. 14.

¹² Елисеев, С.Ю. Государственно-частное партнерство в транспортном секторе. Зарубежный опыт/ С.Ю. Елисеев, В.В. Максимов // ВКС Connect. – 2008. — №2. — С. 8-12.

между направлениями движения раздельной конструкции в виде барьера или другого строительного-технического сооружения аналогичного назначения, а также наличие в определенных местах широкой обочины для остановки транспортного средства в случае возникновения его неисправности или в ином непредвиденном случае, выезды и съезды автобана оборудованы полосами замедления и ускорения¹³.

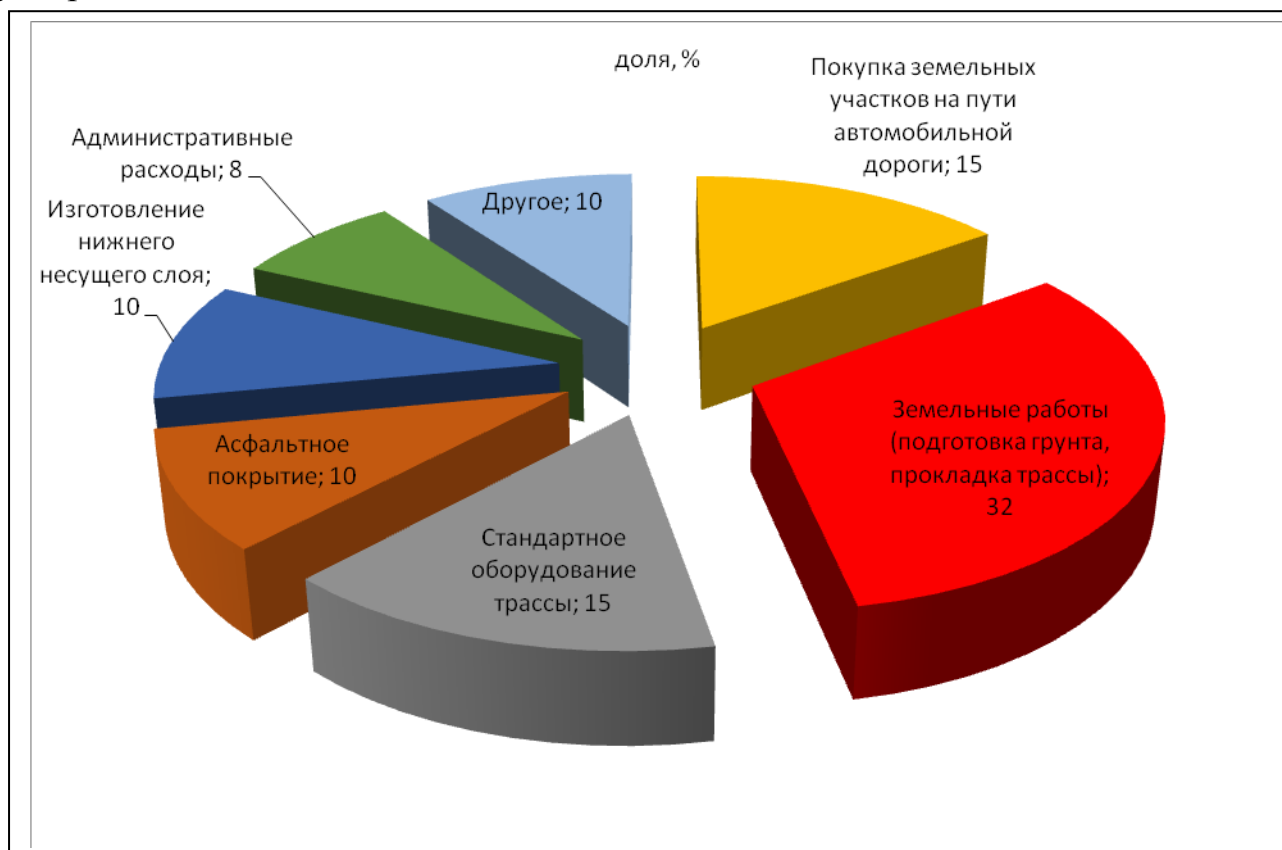


Рисунок 2.22. Усредненная структура затрат на строительство дорог в Западной Европе

Германия занимает одно из первых мест в мире по плотности транспортной сети. Общая протяженность автомобильных дорог в этой стране превышает 11 тыс. км. В суммарном грузообороте Германии 60% приходится на перевозки автомобильным транспортом. В суммарном пассажирообороте Германии доля автомобильного транспорта составляет 90%. Система управления дорогами в Германии децентрализована: несмотря на наличие Министерства транспорта, вопросы содержания и эксплуатации автомобильных дорог находятся в ведении

¹³ Конвенция о дорожном движении. Вена. 8.11. 1968

Дорожных администраций земель. Распределение компетенций в вопросе дорожного строительства между федеральным центром и администрациями земель таково: федеральный центр является владельцем и застройщиком дорог федерального значения, в том числе автобанов, администрации земель осуществляют функции подрядчиков строительства дорог федерального значения и административного управления ими. Региональные и местные дороги строятся и содержатся за счет регионального бюджета. В Германии на долю автобанов приходится более 30% общего объема передвижений автотранспортными средствами.

Средняя стоимость строительства одного километра автомагистрали в Германии составляет 27 млн. евро¹⁴. На рисунке 2.23 представлена укрупненная структура затрат на строительство 1 км высокоскоростной автомагистрали в Германии.

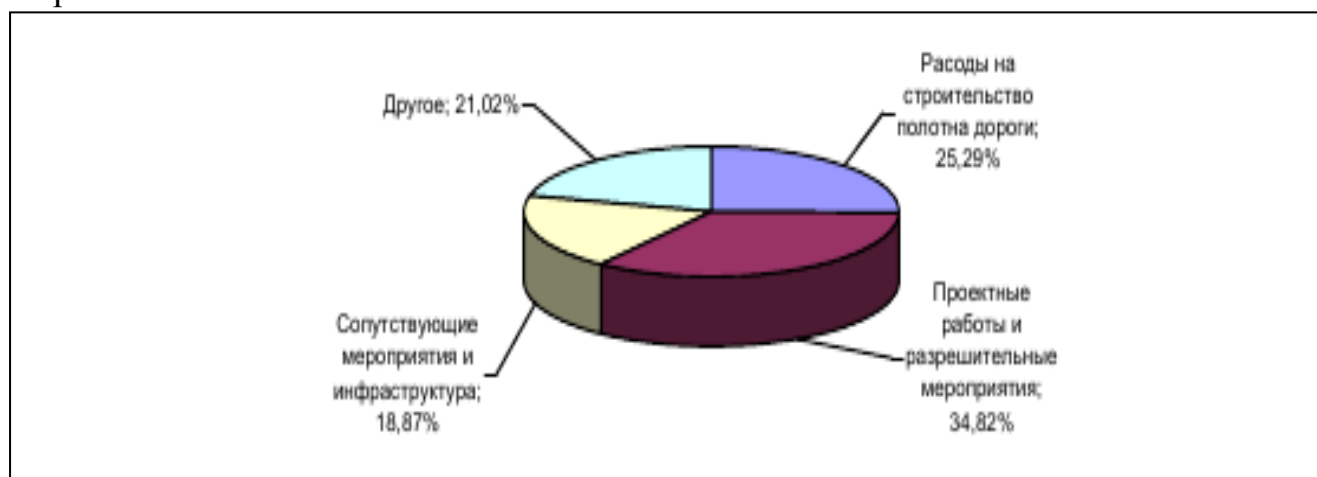


Рисунок 2.23. Структура затрат на строительство 1 км высокоскоростной автомагистрали в Германии

Как видно из представленного рисунка 2.23, расходы непосредственно на строительство дорожного полотна составляют 25,3% общей стоимости автомагистрали. Это свидетельствует о том, что в современном понимании дорога является не просто поверхностью земли, покрытой специальными материалами в определенной последовательности в соответствии с выполнением технологического регламента, а сложным, комплексным объектом, включающим

¹⁴ «Was kosten... Autobahnen», GELDidee, Nr. 3, 2007

в себя, помимо собственно полотна дороги, технические объекты, находящиеся в непосредственной близости от дороги и способствующие (содействующие) функционированию дороги с максимальным удобством для перевозки грузов и пассажиров, обеспечивающих безопасность как тех, кто осуществляет движение по дороге, так и тех, кто проживает в непосредственной близости от дороги, а также обеспечивающих безопасность окружающей среды – речь идет о заградительных барьерах, разделяющих направления движения, отделяющих проезжую часть от пешеходной, ограждающих дорожное полотно от территории, задействованной в хозяйственном пользовании с иной целью, защитных и противозумовых заграждениях, об установке специальных ограждений, препятствующая проникновению животных (как диких, так и сельскохозяйственных) на проезжую часть, о мостах, тоннелях, эстакадах электронных системах регулирования движения, объектах инфраструктуры дороги (места для стоянки автомобилей, предприятия общественного питания, автозаправочные и сервисные станции), и других объектах, необходимых для эффективной эксплуатации дороги. Кроме того, как видно из представленных выше на рисунке 2.23 данных, большое внимание уделяется проектным работам, проверке и согласованию различных аспектов строительства и дальнейшего функционирования дороги. Тщательное проектирование и проверка правильности работ при строительстве дороги финансируются в необходимом объеме, что, в свою очередь, обеспечивает высокое качество готового объекта¹⁵.

По мере распространения передового опыта Германии по строительству скоростных автомагистралей требования к ним, первоначально являвшиеся национальными требованиями в пределах Германии, получили распространение по все территории Евросоюза и были дополнены новыми составляющими. В настоящее время в Европе предъявляются следующие основные требования к скоростным автомагистралям: не менее двух полос движения в одном направ-

¹⁵ Мировой опыт создания и развития сети автомобильных дорог / Гос. Совет Российской Федерации. — М., 2006. — 148 с.

лении; полное разделение встречных и пересекающихся транспортных потоков в разных уровнях; наличие разделительной полосы шириной 3,5-4 м с разделительными не глухими ограждениями между встречными потоками движения; несущая поверхность полотна дороги в виде бетона с асфальтовым покрытием; оборудование дороги рефлекторными указателями, установленными с интервалами не более 50 м, зонами отдыха с парковками и туалетами, сервисными станциями, заправочными станциями, предприятиями общественного питания, телефонами для вызова помощи на каждые двух километрах дороги, стандартизированными знаками и указателями, защитными средствами, препятствующими доступу животных на проезжую часть, противозумовыми защитными сооружениями; обеспечение автоматизированного трафика и динамического определения рекомендуемой скорости движения транспортных средств в зависимости от загруженности дороги, погодных условий и иных объективных условий и обстоятельств.

Специальными мероприятиями сопровождается не только повседневная эксплуатация скоростных автомагистралей, но и проведение ремонтных работ. Так при проведении необходимых работ на эксплуатируемой автомагистрали перекрывается часть полосы в одном из направлений, устанавливаются специальные знаки, указывающие на организацию транспортного потока по выделенному для этих целей и специально огражденному участку встречной полосы, устанавливаются ограждения и разделительная полоса в виде бетонных блоков, на дорожное полотно наносится специальная разметка желтого цвета, устанавливаются светоотражающие элементы (катофоты).

На рисунке 2.24 представлена структура затрат на содержание автомобильных дорог в Германии. Транспортная политика Германии определена комплексом нормативных документов, принятых на государственном уровне. Основу этого комплекса составляет концепция, которая детализируется стратегическими планами на период до 10 лет. В рамках стратегического плана разрабатываются тактические планы сроком на 5 лет. Выполнение тактических планов осуществляется путем реализации мероприятий оперативных планов,

имеющих период планирования не более 1 года. Планы различного уровня включаются в качестве составной части в общую систему выработки и реализации транспортно-экономической политики государства на федеральном уровне, уровне земель, на муниципальном уровне.

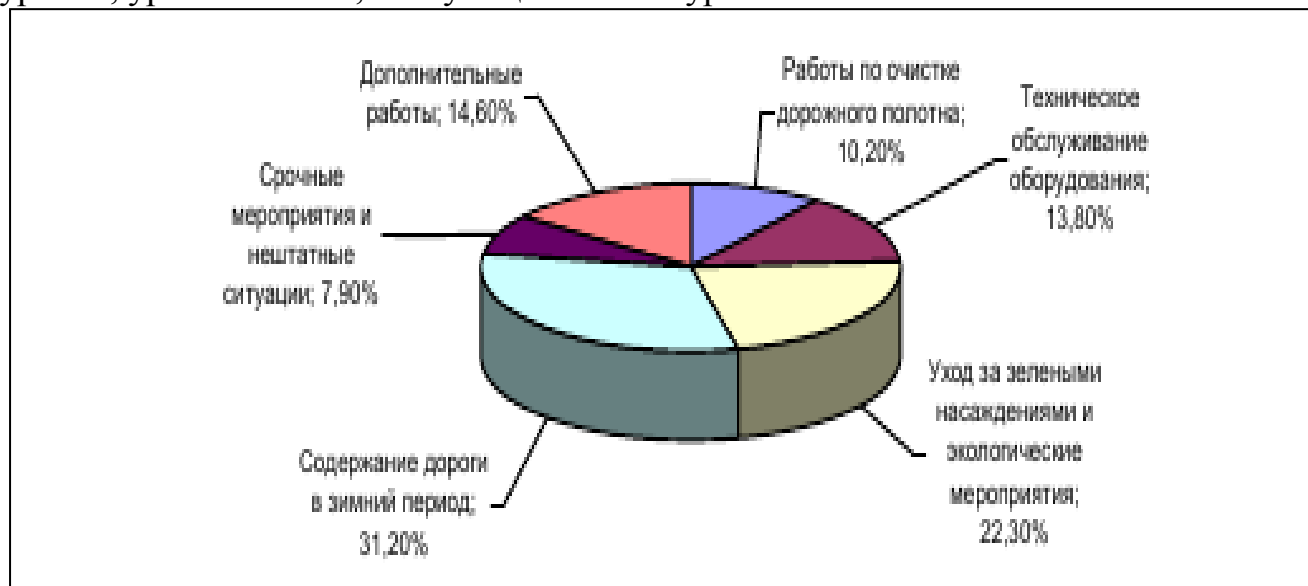


Рисунок 2.24. Структура затрат на содержание автомобильных дорог в Германии

Планирование и последующее строительство дорог в Германии осуществляется в соответствии с так называемым принципом гравитации, согласно которому «степень транспортных отношений прямо пропорциональна объему экономической активности в различных пунктах и обратно пропорциональна сопротивлению пространства, то есть квадрату расстояния между ними»¹⁶.

В европейской практике стратегическое планирование транспортной инфраструктуры базируется на одном из двух основных подходов: ориентация на спрос – принимается во внимание выявленная и желаемая степень мобильности; ориентация на цель – принимаются во внимание политические цели. Оба подхода – и ориентация на спрос, и ориентация на цель – подтверждаются технико-

¹⁶ Кожин А.Г. Зарубежный опыт развития дорожного строительства//Экономические науки. Февраль, 2013 г. [Ресурс: <http://research-journal.org>]

экономическим обоснованием и возможностью финансирования проекта из различных источников.

В ряде стран Западной Европы строительство и ремонт дорог регламентируется специальными федеральными стандартами, описывающими общие положения, безусловно требуемые к исполнению. Эти стандарты действуют в комплексе с нормативными документами местного уровня, которые детализируют требования к работам по строительству дорог в соответствии со спецификой конкретной территории или административной единицы.

Аналогичная система федеральных и местных стандартов в отношении строительства автомобильных дорог действует и в США, которые являются мировым лидером по протяженности автомобильных дорог¹⁷. Федеральные стандарты выпускаются Федеральной Администрацией Шоссеиных Дорог (FHWA-Federal Highway Administration), вместе с тем, на территории каждого штата действуют стандарты, создаваемые Департаментом Транспорта Штата (DOT-Department of Transport). Помимо формирования стандарта, DOT выступает в качестве заказчика работ по строительству дороги, осуществляет приемку дороги у подрядной организации и берет на себя полную ответственность за эксплуатацию дороги и ее ремонт. При этом в практике и нормативной документации отсутствует понятие «гарантийный срок» в отношении дорожных работ. Поскольку DOT в полном объеме отвечает за эксплуатацию дороги, и, соответственно, несет риски на случай низкого качества проектных и строительных работ, проявляющиеся в высоких затратах на ремонтные работы, DOT имеет мотивацию к созданию жестких стандартов, содержащих высокий уровень требований к материалам, технике и технологии, используемых в ходе строительства дороги, а также устанавливает порядок процедуры по оценке качества дороги, принимаемой в эксплуатацию, которая включает в себя обязательное тестирование показателей, влияющих на срок службы дороги в

¹⁷ Халтурин Р.А. Состояние и опыт строительства дорожной сети в России и за рубежом // Экономические науки. Экономика и управление. – 2011. — № 1(74). – С. 223-226

целом, и показателей, характеризующих качество дорожного покрытия, то есть влияющих на срок службы дорожного покрытия. Ключевым показателем, тестируемым в ходе оценки качества дорожного покрытия, является его ровность и плотность, которая обеспечивается, в первую очередь, отсутствием сегрегации смеси по температуре и ее фракционному составу. Как показали исследования, высокая ровность покрытия дороги снижает отрицательное влияние динамических нагрузок от колес автомобилей на дорожное покрытие, и, следовательно, ведет к увеличению продолжительности межремонтных сроков.

При установлении параметров для тестирования безусловно присутствует понимание взаимосвязи качества материала, используемой технологии и применяемой техники. Таким образом, через показатели тестируемых параметров прослеживается соблюдение требований на всех уровнях материально-технического обеспечения и технологического уровня исполнения работ по строительству дороги. Например, предусмотрено использование перегружателей асфальтобетонной смеси, которые должны обеспечивать безостановочную укладку дорожного покрытия с постоянной скоростью, и соблюдение этого технико-технологического требования обеспечивает ровность дороги; низкие показатели качества дороги по показателю ровности свидетельствуют о нарушении технологии строительства.

Законодательством штатов в США, как правило, предусмотрены как ответственность за невыполнение требований к качеству дороги, в том числе и в случае незначительного снижения показателей, характеризующих качество, так и поощрение за превышение нормативных требований показателей качества дорог. В качестве поощрения предусмотрено дополнительное финансовое вознаграждение в размере повышенного процента стоимости выполненного контракта. В качестве ответственности за невыполнение требований качества подрядчик обязан произвести за свой счет работы по повторному покрытию

участка дороги или осуществить возврат денежных средств в размере стоимости работ на повторное покрытие дороги и устранение дефектов¹⁸.

На внедрение системы качества оказывает влияние широкий круг факторов, в том числе специфика потребностей организации, конкретные задачи, стоящие перед данной организацией, специфика поставляемой продукции или услуг, применяемые технологические процессы, практический опыт. В контексте отрасли дорожного строительства указанные факторы имеют большое значение для развития экономики государства в целом. Высокое качество строительства дорог в развитых странах поддерживается внедрением постоянно развивающихся новых технологий и технических решений. Инновационный путь развития отрасли дорожного строительства показал свою результативность.

Таким образом, рассмотренный выше опыт финансирования автомобильных дорог зарубежных стран показал, что стоимость строительства дорог в некоторых странах, в том числе в США, Германии является достаточно высокой, выше среднего уровня цены по сравнению с Россией, однако, в указанных странах, ориентируются на высокое качество строительства автомобильных дорог, в связи с чем эти страны занимают высокий рейтинг в развитии дорожной инфраструктуры среди стран мира. Следовательно, цена строительства дороги должна соответствовать ее качеству, ведь дешевле- еще не значит лучше. Поэтому государственная политика РФ, при разработке Программ долгосрочного развития дорожной инфраструктуры на федеральном и региональном уровне должна учитывать в первую очередь именно эти факторы. Для того, чтобы более подробно рассмотреть перспективы и пути увеличения финансирования дорожной инфраструктуры в России, перейдем к следующей главе исследования.

¹⁸ Кожин А.Г. Зарубежный опыт развития дорожного строительства//Экономические науки. Февраль, 2013 г.
[Ресурс: <http://research-journal.org>]

Глава III. Перспективы и пути увеличения финансирования дорожной инфраструктуры в РФ

3.1. Развитие строительства дорожной инфраструктуры на федеральном и региональном уровне в РФ до 2030г.

Рассмотрим развитие строительства дорожной инфраструктуры на федеральном и региональном уровне в РФ на период до 2030 г. Согласно, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года(утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р), сценарные варианты развития транспортной системы России на период до 2030 года разработаны в трех вариантах - инерционном, энергосырьевом и инновационном. Данные сценарии развития предусматривают как развитие транспортной системы России в целом, так и развитие строительства дорожной инфраструктуры, в частности. Рассмотрим подробнее данные сценарии развития в части дорожной инфраструктуры:

1)Инерционный вариант развития транспортной системы предполагает: развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала экономики; реконструкцию и строительство особо важных объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь объектов, обеспечивающих безопасность функционирования транспортных систем, а также модернизацию и обновление парка транспортных средств; опережающее развитие транспортной инфраструктуры на направлениях экспортных поставок грузов, в первую очередь развитие морских портов и подходов к ним; недостаточно высокие темпы строительства и реконструкции автодорожной сети, сохранение резких диспропорций в ее развитии в европейской и азиатской частях России;

2)Энергосырьевой вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры главным образом для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта, реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг. При этом можно выделить следующие

особенности: развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов по добыче и экспорту углеводородов в рамках ЕврАзЭС, а также с другими государствами; увеличение потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы. При реализации данного варианта меры по развитию транспортной системы страны будут осуществляться прежде всего в столичных агломерациях, а также в регионах с высокими темпами роста - на Юге России, в Сибири и на Дальнем Востоке.

3) Инновационный вариант развития транспортной системы предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортной системы страны, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации энергосырьевого варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России. Для инновационного варианта сохраняется ряд особенностей, характерных для энергосырьевого варианта, в том числе и развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках ЕврАзЭС, а также с другими государствами.

Таким образом, выше кратко были рассмотрены различные сценарии развития транспортной отрасли, в части транспортной инфраструктуры. При этом, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года предусматривает основные направления развития транспортной инфраструктуры в различных федеральных округах России. Рассмотрим подробнее эти направления на период с 2016 до 2030 г.г.

Основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Центральном федеральном округе в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства станут: завершение строительства скоростной платной

магистрالی Москва - Санкт-Петербург; строительство и реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Центр - Урал (Москва - Саранск - Ульяновск - Екатеринбург), Псков - Смоленск, Калуга - Тверь - Владимир - Рязань - Тула; строительство автомагистралей и скоростных дорог по направлениям Москва - Смоленск - граница с Республикой Белоруссия, Москва - Ярославль - Вологда, Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань - Челябинск - граница с Республикой Казахстан с ответвлением Челябинск - Екатеринбург, Москва - Тамбов - Волгоград - Астрахань, Москва - Ростов-на-Дону - Новороссийск, Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной (с использованием механизмов государственно-частного партнерства).

Основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Северо-Западном федеральном округе станут: завершение строительства скоростной платной магистрали Москва - Санкт-Петербург; реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Европа - Западный Китай (Санкт-Петербург - Вологда - Йошкар-Ола - Казань - Оренбург - граница с Республикой Казахстан), Северо-Запад - Сибирь (Санкт-Петербург - Котлас - Сыктывкар - Пермь - Ханты-Мансийск - Томск), Северо-Восток - Полярный Урал (Сыктывкар - Воркута с подъездом к Нарьян-Мару); реконструкция автомобильной дороги М-10 "Скандинавия" (Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндией) с организацией платного проезда; формирование платного автодорожного маршрута Санкт-Петербург - Псков - граница с Республикой Белоруссия; комплексная модернизация и развитие дорожной сети в Мурманском транспортном узле; строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожные маршруты по кратчайшему расстоянию, Сыктывкар - Архангельск - граница Финляндии, Москва - Ярославль - Вологда, Санкт-Петербург - Псков - граница с Республикой Белоруссия, Псков - Смоленск и др.; модернизация и развитие имеющихся пограничных автомобильных пунктов

пропуска с учетом увеличения их пропускной способности не менее чем в 2,5 раза.

Основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Южном федеральном округе станут: строительство автомагистралей и скоростных автомобильных дорог с использованием механизмов государственно-частного партнерства по направлениям Москва - Тамбов - Волгоград - Астрахань, Москва - Ростов-на-Дону - Новороссийск, Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной; строительство моста через Керченский пролив; строительство и реконструкция автомобильных дорог, формирующих кольцевой маршрут вокруг Черного моря на территории Российской Федерации; включение в сеть автомобильных дорог федерального значения дороги, обеспечивающей подъезд от федеральной сети автомобильных дорог к морскому порту Оля; комплексная модернизация и развитие дорожной сети в крупнейших транспортных узлах - гг. Ростове-на-Дону и Новороссийске.

Основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Приволжском федеральном округе станут: строительство и реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог М-5 "Урал" (Москва - Рязань - Пенза - Самара - Уфа - Челябинск), М-7 "Волга" (Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань - Уфа); реконструкция автомобильных дорог М-32 (Самара - Большая Черниговка - граница с Республикой Казахстан), 1Р 242 (Пермь - Екатеринбург), 1Р 158 (Нижний Новгород - Арзамас - Саранск); проектирование новой автомобильной дороги федерального значения по маршруту Москва - Саранск - Ульяновск – Екатеринбург.

Основными направлениями развития транспортной инфраструктуры Приволжском федеральном округе станут: строительство и реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях "Центр - Урал" (Москва - Саранск - Ульяновск - Екатеринбург), Европа - Западный Китай (Санкт-Петербург - Вологда - Йошкар-Ола - Казань - Оренбург - граница с Республикой Казахстан), а также автодороги Казань - Пермь; строительство и реконструкция участков

автомобильных дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва - Нижний Новгород - Казань - Челябинск - граница с Республикой Казахстан с ответвлением Челябинск - Екатеринбург; комплексная модернизация и развитие дорожной сети в крупнейших транспортных узлах - гг. Нижний Новгород, Казани и Перми.

Основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Уральском федеральном округе станут: реконструкция на территории Уральского федерального округа участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Центр - Урал (Москва - Саранск - Ульяновск - Екатеринбург), Северо-Запад - Сибирь (Санкт-Петербург - Котлас - Сыктывкар - Пермь - Ханты-Мансийск - Томск), а также автомобильной дороги Тюмень - Салехард; строительство новой автомобильной дороги Салехард - Новый Уренгой - Сургут; строительство и реконструкция участков автомобильных дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва - Нижний Новгород - Казань - Челябинск - граница с Республикой Казахстан с ответвлением Челябинск - Екатеринбург; комплексная модернизация и развитие дорожной сети Екатеринбургского транспортного узла.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры в Сибирском федеральном округе станут: реконструкция на территории Сибирского федерального округа участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлении Северо-Запад - Сибирь (Санкт-Петербург - Котлас - Сыктывкар - Пермь - Ханты-Мансийск - Томск); реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Казань - Пермь, Абакан - Горно-Алтайск – Барнаул.

Основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Дальневосточном федеральном округе станут: реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Хабаровск - Николаевск-на-Амуре с подъездом к Комсомольску-на-Амуре, Южно-Сахалинск - Тымовское - Оха - порт Москальво, подъезд от федеральной сети России к морским портам Владивосток, Ванино,

Восточный; модернизация существующих и строительство новых дорог "Колыма", "Лена" и "Вилуй" в районах Севера и нового освоения; продление автомобильной дороги "Колыма" до порта Анадырь и строительство ответвления трассы на Камчатку, строительство нового участка Соболево - Петропавловск-Камчатский и реконструкция автомобильной дороги Усть-Камчатск-Петропавловск-Камчатский; комплексная модернизация и развитие дорожной сети во Владивостокском транспортном узле.

Таким образом, выше были рассмотрены основные направления развития транспортной инфраструктуры РФ в различных федеральных округах на период с 2016 по 2030г.г., предусмотренные Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. Согласно данной Стратегии является необходимым достигнуть цель- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры. В связи с этим, планируются улучшение показателей дорожной инфраструктуры(Прил.1). В частности, густота автомобильных дорог к 2030 г. увеличится на 36,4тыс. км² и составит 79 тыс. км², рисунок 3.1.

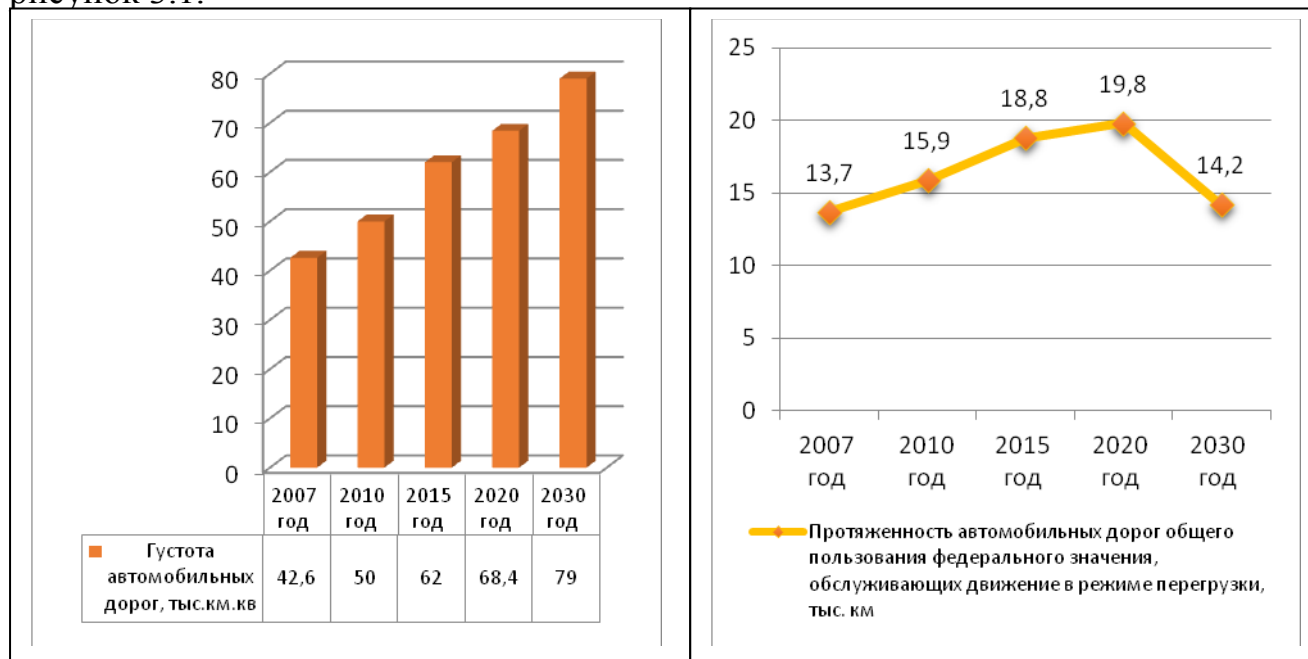


Рисунок 3.1. Динамика показателей густоты автомобильных дорог и протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения обслуживающих движение в режиме перегрузки в РФ с 2007-2030г.г.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки составит 14,2 тыс. км, а это на 0,5 тыс. км выше показателя 2007 г. , но по отношению к 2015г. и 2020 г. этот показатель снизится на 4,6 тыс. км и 5,6 тыс. км, рисунок 3.1.

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки снизится до 15% к 2030 году, произойдет рост доли протяженности автомобильных дорог общего пользования высших категорий (I и II) в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения на 32,2% к уровню 2007 года и составит 80%, рисунок 3.2.

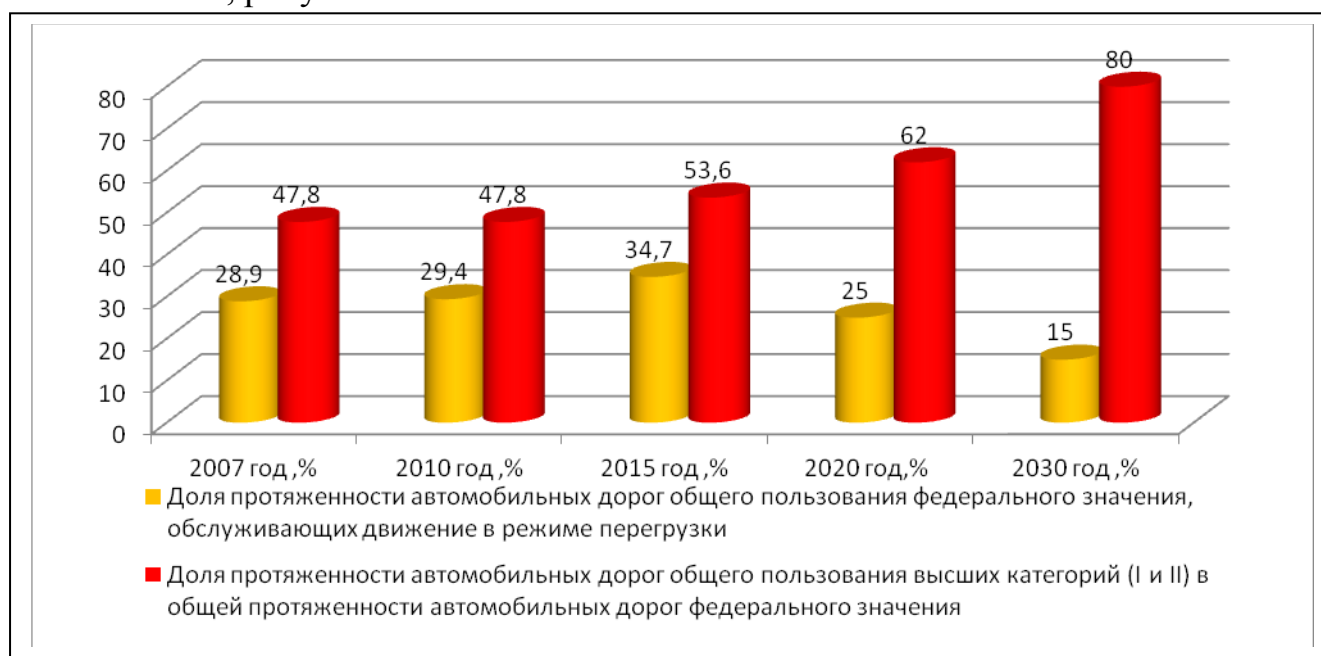


Рисунок 3.2. Динамика доли протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки и автомобильных дорог общего пользования высших категорий (I и II) в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения РФ с 2007-2030г.г.

Существенный рост произойдет по протяженности автомагистралей и скоростных дорог и по данным на конец анализируемого периода этот показатель составит 9 тыс. км. Более, чем в три раза ожидается рост по протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения высших

категорий (I и II) и к 2030 году значение данного индикатора сформируется на уровне 76 тыс. км, рисунок 3.3.

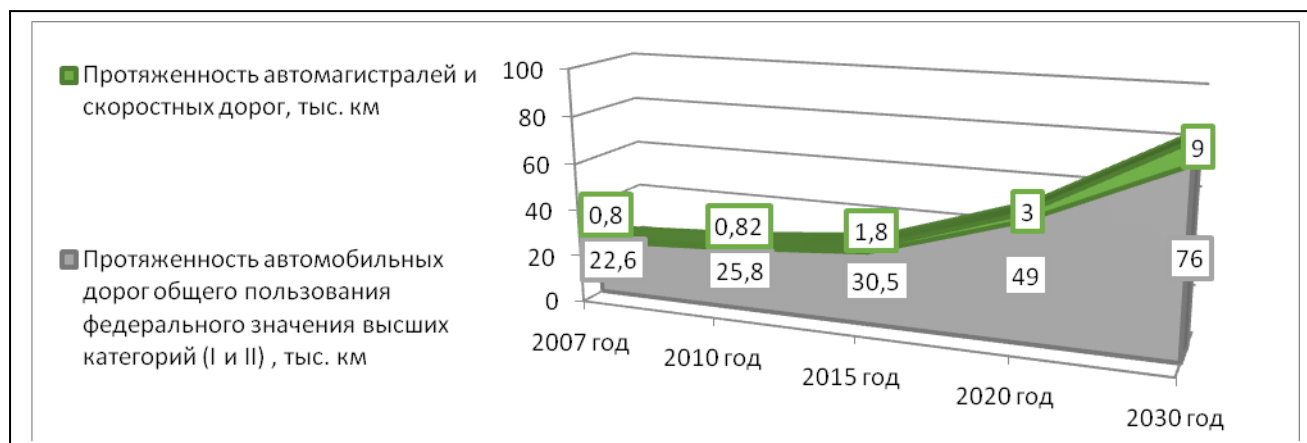


Рисунок 3.3. Динамика протяженности автомагистралей и скоростных дорог, автомобильных дорог общего пользования федерального значения высших категорий в РФ с 2007-2030г.г.

Существенно планируется улучшить показатель протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения и к 2020-2030г.г. значение данного показателя составит 41,5 тыс. км и 76 тыс. км соответственно, рисунок 3.4.



Рисунок 3.4. Динамика протяженности и доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования в РФ с 2007-2030г.г.

При этом, доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения увеличится до 52,5% к 2020 году и до 80% к 2030 году, рисунок 3.4.

В целом, протяженность автомобильных дорог общего пользования, возрастет на 86,33% и составит к 2030 году 1350 тыс. км, в том числе протяженность автомобильных дорог федерального значения увеличится на 31,7 тыс. км к 2020 г. и на 47,7 тыс. км к 2030 г., рисунок 3.5.

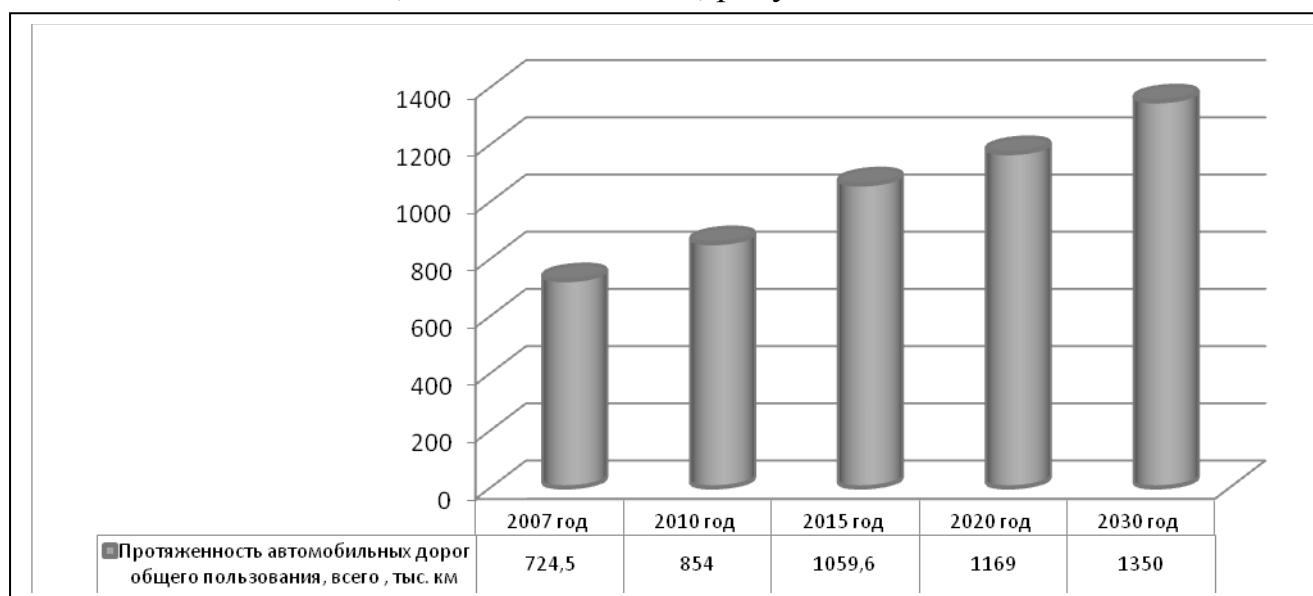


Рисунок 3.5. Динамика протяженности автомобильных дорог общего пользования в РФ с 2007-2030г.г.

Более, чем в четыре раза произойдет рост протяженности автомобильных дорог местного значения к 2020 г., и более, чем в пять раз увеличится протяженность автомобильных дорог к 2030 г., значение данного показателя сформируется на уровне 845 тыс. км. Динамика протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения имеет отрицательную направленность, и по данным на 2020-2030 г.г. значение данных показателей составит 460 тыс. км и 410 тыс. км. соответственно, рисунок 3.6.

Существенно возрастут объемы ввода автомобильных дорог общего пользования регионального значения и к 2020-2030 г.г. показатели составят 25 тыс. км и 40 тыс. км. соответственно.

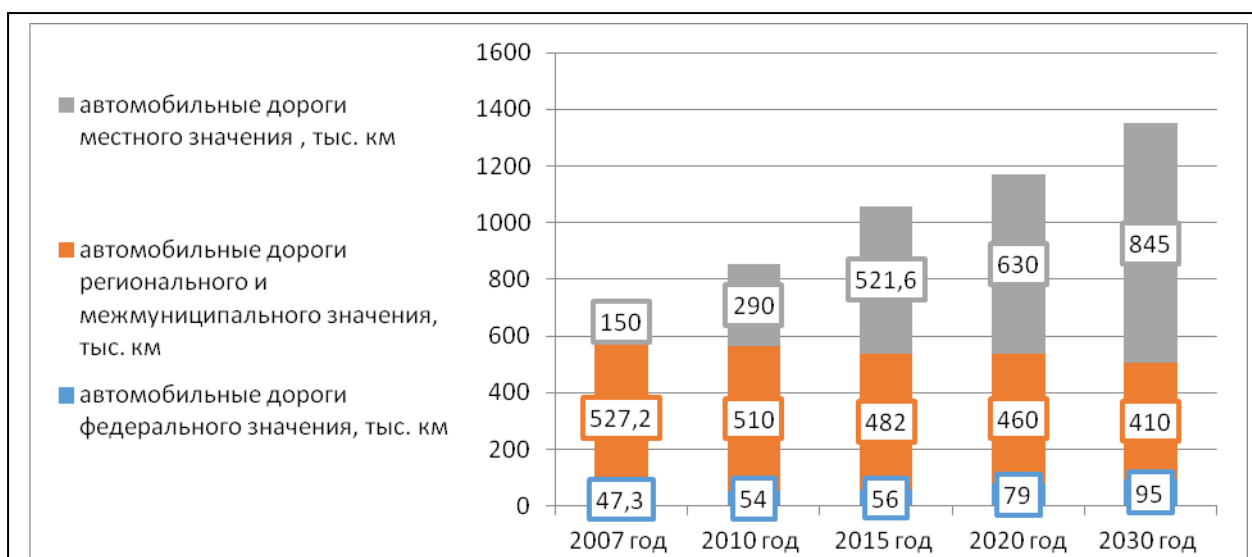


Рисунок 3.6. Динамика протяженности автомобильных дорог местного, федерального, регионального и межмуниципального значения в РФ с 2007-2030г.г.

Протяженность автомобильных дорог необщего пользования увеличится на 54,28% и к 2020 году составит 270 тыс. км, в два раза увеличится протяженность дорог к 2030 г. и значение данного показателя сформируется на уровне 350 тыс.км., рисунок 3.7.

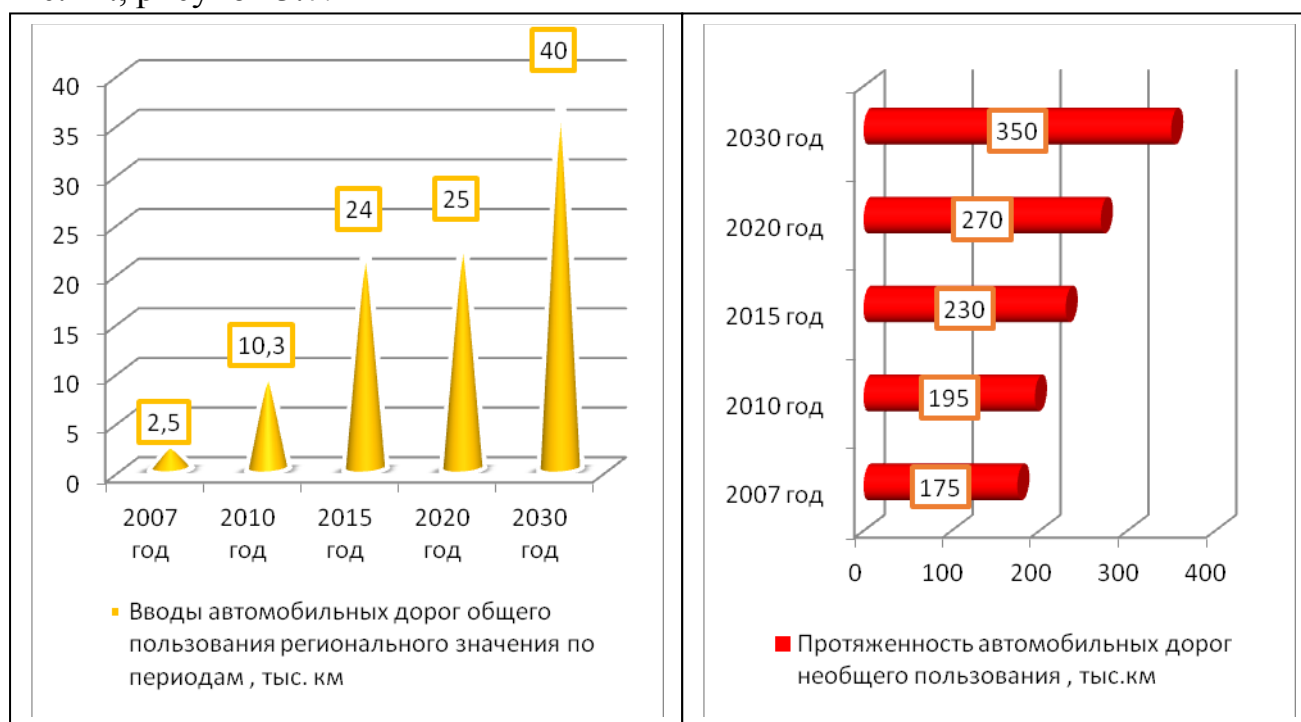


Рисунок 3.7. Динамика ввода автомобильных дорог общего пользования регионального значения и протяженность автомобильных дорог необщего пользования в РФ с 2007-2030г.г.

Объем строительства и реконструкция автомобильных дорог общего пользования с 2008 года (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета и перевода их в категорию федеральных) к 2030 году составит 147,5 тыс. км, а это на 140,8 тыс. км выше показателя 2010 года.

Таким образом, Транспортная Стратегия РФ на период до 2030 года предусматривает три сценария развития строительства дорожной инфраструктуры на федеральном и региональном уровне: инерционный, энергосырьевой, инновационный. Согласно, основным направлениям строительства дорожной инфраструктуры, ожидается увеличение густоты транспортной сети автомобильных дорог, произойдет увеличение протяженности автомобильных дорог необщего и общего пользования. Однако, произойдет снижение по протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения. Необходимым условием реализации Транспортной стратегии на всех этапах является улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте на основе формирования и отработки механизмов управления инвестициями, в том числе на условиях государственно-частного партнерства. Для того, чтобы рассмотреть основные направления развития финансирования строительства дорожной инфраструктуры на федеральном и региональном уровне в РФ, необходимо перейти к следующему параграфу исследования.

3.2. Направления развития финансирования строительства дорожной инфраструктуры на федеральном и региональном уровне в РФ

Рассмотрим основные направления объемов финансирования дорожной инфраструктуры РФ на период до 2030 года. Прогнозом долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года предусмотрено финансирование дорожной инфраструктуры на краткосрочный и среднесрочный период до 2020 года. В частности,

предусмотрено финансирование на строительство и ввод автомобильных дорог в РФ в 2018 г. в объеме 1174 млрд. руб., в 2020 г.-1379 млрд. руб., рисунок 3.8

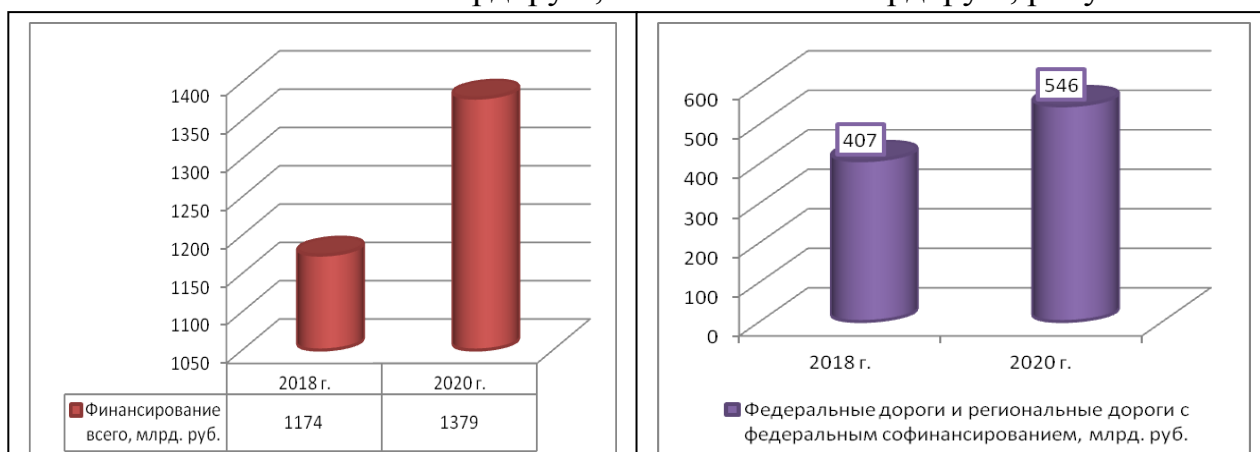


Рисунок 3.8. Динамика общего объема финансирования на строительство и ввод автомобильных дорог в России с 2018-2020 г.г.¹⁹.

Следует отметить, что на федеральные дороги и региональные дороги с федеральным софинансированием в 2018 г. планируется финансирование в сумме 407 млрд. руб. ; к 2020 г. планируется увеличение финансирования до 546 млрд. руб. За счет федерального бюджета в 2018-2020г.г. планируется выделить на дополнительное финансирование по 300 млрд. руб., а это на 92 млрд. руб. меньше показателя 2015 года, рисунок 3.9.

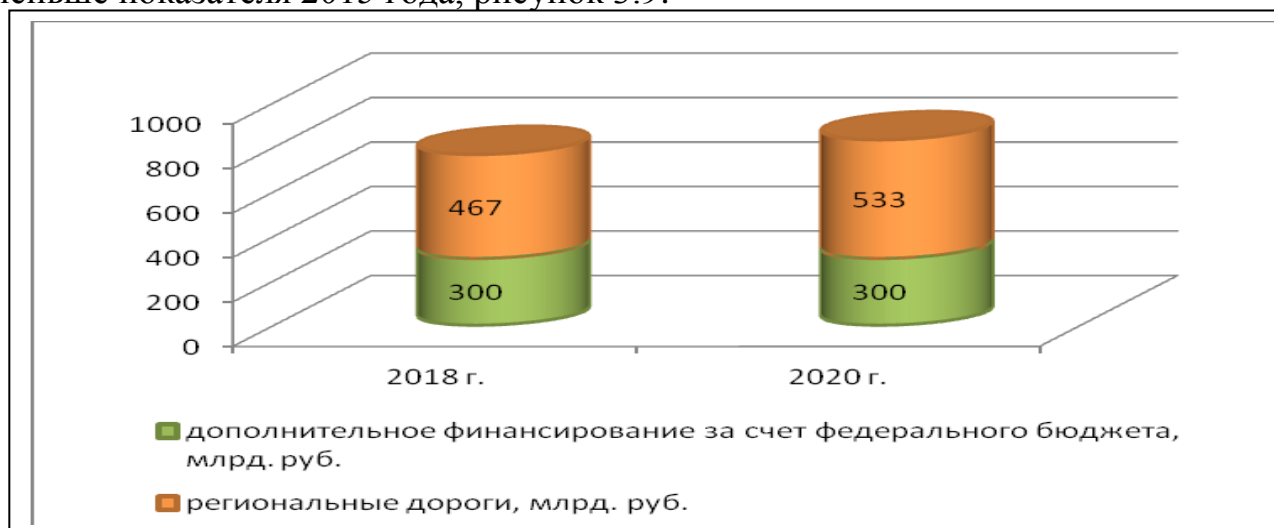


Рисунок 3.9. Показатели дополнительного финансирования автомобильных дорог РФ за счет средств федерального бюджета и финансирование региональных дорог с 2018-2020г.г.²⁰.

¹⁹ Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года

Финансирование региональных дорог планируется увеличить на 127 млрд. руб. по отношению к показателю 2015 года и в 2018 году объем инвестиций составит 267 млрд.руб.; до 533 млрд. руб. планируется увеличить финансирование региональных дорог к 2030 году(Прил.2), рисунок 3.9.

Таким образом, согласно Прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, планируется увеличение финансирования строительства региональных и федеральных дорог в основном за счет средств федерального бюджета. Однако, Государственной Программой РФ «Развитие транспортной системы РФ с 2010-2020 г.г.» предусмотрено финансирование скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства, в сумме 136511254,6 тыс. рублей. В том числе в 2018г. объем финансирования планируется в сумме 18083600 тыс. рублей; в 2019г.- 17881100 тыс. рублей; в 2020 г.-18647213,6 тыс. рублей, рисунок 3.10.



Рисунок 3.10. Динамика объемов финансирования на развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства в РФ с 2013-2020 г.г.²¹.

²⁰ Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года

²¹ ГП Развитие транспортной системы РФ до 2020 г.//утв. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. N 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года предусматривает финансирование дорожной инфраструктуры в трех сценариях развития: инновационном, энерго-сырьевом и инерционном(Прил.3), рисунок 3.11.

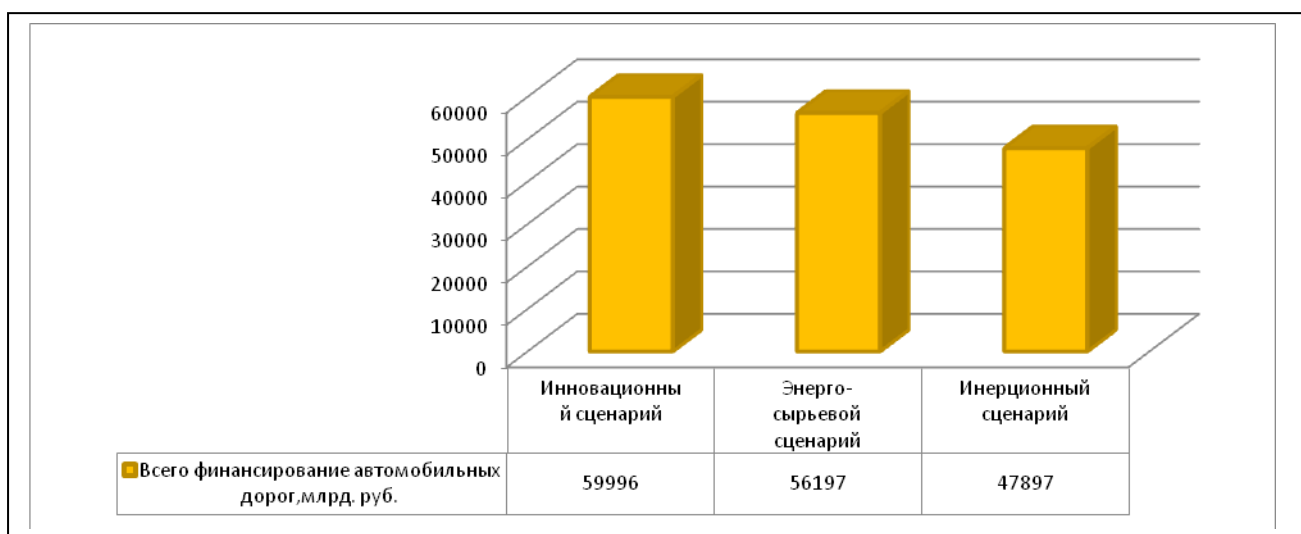


Рисунок 3.11- Общий объем финансирования автомобильных дорог на период с 2010-2030г.г. по различным сценариям развития экономики РФ (в ценах соответствующих лет с учетом НДС)²²

Наибольший объем финансирования автомобильных дорог предусмотрен в случае развития экономики по инновационному сценарию и составляет 59996 млрд. руб. Чуть меньшая сумма финансирования предусмотрена по энерго-сырьевому сценарию развития, объем капитальных вложений составит 56197 млрд. руб. По инерционному сценарию развития финансирование автомобильных дорог России на период с 2010-2030 г.г. предусмотрено в объеме 47897 млрд. руб.

Существенный объем финансирования автомобильных дорог России по инновационному сценарию развития предусмотрен в 2021-2030 г.г. и составляет 44206 млрд. руб. Небольшая сумма инвестиций приходится на 2016-2020 гг. и составляет 9639млрд. руб., рисунок 3.12.

Основными источниками финансирования автомобильных дорог в РФ являются: федеральный бюджет, бюджеты субъектов Российской Федерации, внебюджетные средства. При этом, заметим, что в случае инновационного

²² Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р)

сценария развития экономики, наибольший удельный вес финансирования автомобильных дорог, приходится на федеральный бюджет и по данным на 2021-2030г.г. доля федерального бюджета в общем объеме финансирования составит 43,67%, в стоимостном выражении планируется выделить из федерального бюджета 19277 млрд. руб. на период с 2021-2030г.г.

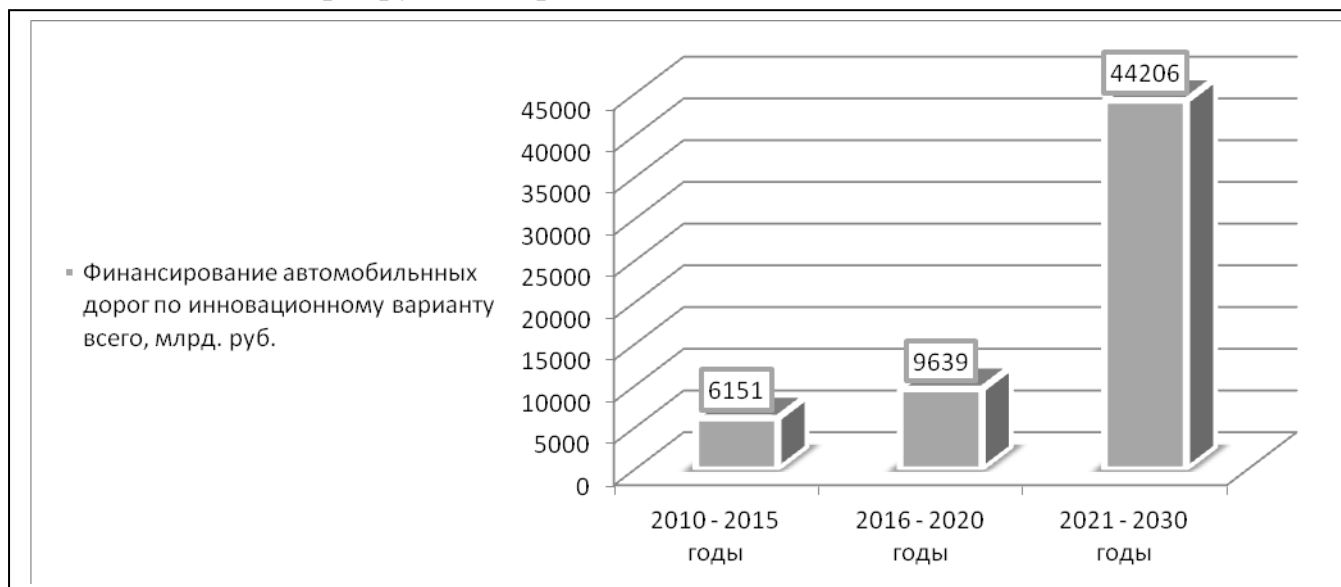


Рисунок 3.12. Финансирование автомобильных дорог по инновационному сценарию развития экономики РФ с 2010-2030г.г.

В 2016-2020 г.г. финансирование из федерального бюджета составит 5112 млрд. руб. Из внебюджетных источников планируется финансировать автомобильные дороги на сумму 14107 млрд. руб., финансирование из бюджетов РФ составит 10822 млрд. руб., рисунок 3.13.

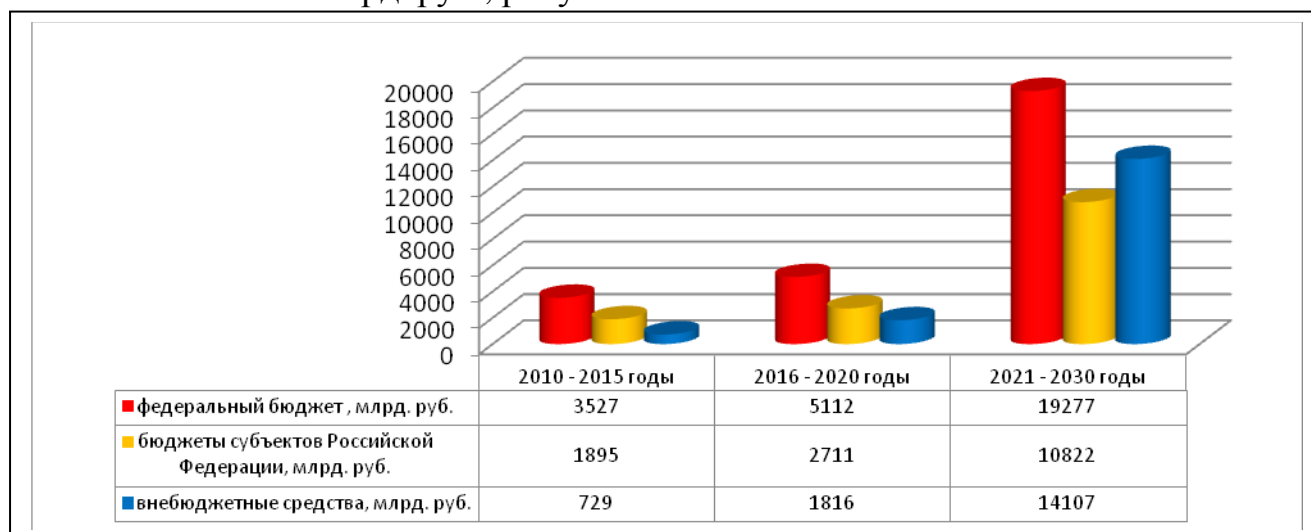


Рисунок 3.13. Динамика структуры финансирования автомобильных дорог по инновационному сценарию развития экономики РФ с 2010-2030г.г.

К сожалению, отсутствуют данные по структуре финансирования автомобильных дорог по энерго- сырьевому и инерционному сценариям развития (Прил.3), но в любом случае можно сказать, что в целом наибольший объем финансирования дорожной инфраструктуры в России осуществляется за счет федерального бюджета, небольшая доля приходится на внебюджетные источники и источники бюджетов субъектов РФ. Для того, чтобы рассмотреть возможности использования дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры в России, необходимо перейти к следующему параграфу исследования.

3.3. Оценка возможности использования дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры в России

Анализ проблем, присущих дорожной отрасли и, в частности, сфере автодорожного строительства на федеральном и региональном уровнях, свидетельствует о том, что действующая система финансирования автодорожного строительства и ремонта не в полной мере отвечает задачам эффективного функционирования отрасли, не создает достаточных условий для сохранения и поступательного развития транспортной инфраструктуры РФ.

Недофинансирование дорожного строительства, объясняется тем, что на протяжении ряда лет наблюдается снижение финансирования отрасли. Однако, перспективная модель финансирования дорожной инфраструктуры предусматривает: стимулирование развития лизинговой деятельности, развитие различных форм государственно-частного партнерства, повышение доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части процентных ставок из средств федерального бюджета, содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов, использование транспортных облигаций. В рамках данной работы достаточно сложно рассмотреть все выше перечисленные пути решения проблемы финансирования дорожной инфраструктуры, однако, следует выделить наиболее перспективные дополнительные источники финансирования дорожной

инфраструктуры в России: 1) Дорожные фонды; 2) Лизинг и субсидии; 3) Государственно-частное партнерство. Рассмотрим возможности использования выше перечисленных дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры.

1) Дорожные фонды.

Так как основной проблемой финансирования дорожной инфраструктуры является недостаток финансирования, для решения этой проблемы по инициативе Министерства транспорта России с 2010 года постепенно началось возрождение дорожных фондов: в бюджетный кодекс Российской Федерации и ряд других законодательных актов были внесены соответствующие изменения.

При этом, Федеральный дорожный фонд начал работать в 2011 году, в 2012 году начали вести свою деятельность региональные фонды. Дорожная сеть местного значения сильнее всего страдала от дефицита финансирования, но теперь и у муниципалитетов имеется стабильный ресурс для содержания своих дорог, так как с 2014 года работу начали муниципальные дорожные фонды, средства из которых должны направляться на финансирование дорог местного значения.

Основным источником наполнения дорожных фондов определены акцизы на автомобильное топливо, а также установлена возможность привлечения значительного количества неналоговых источников. С созданием дорожных фондов был узаконен порядок перехода неизрасходованных в текущем году средств на следующий год, появилась возможность прогнозирования объемов финансирования работ на длительный период, способствующая ритмичной работе и внедрению современных технологий. Возрождение дорожных фондов позволило значительно улучшить финансирование дорожной отрасли, расходы дорожного хозяйства существенно увеличились.

Однако восстановление федеральных и региональных дорожных фондов дало яркий, но, по сути, разовый эффект. Объемов региональных дорожных фондов все равно не хватает, к тому же некоторые субъекты РФ используют полученные средства не по назначению. Основные источники пополнения

дорожных фондов в последние годы не показывают существенной положительной динамики²³, что ведет к недостаточности объемов дорожного фонда в целом по стране.

Первые результаты работы дорожных фондов в муниципальных образованиях, говорят о том, что уже в начале года деньги муниципальных дорожных фондов заканчиваются. Представители муниципалитетов объясняют, что в начале года приходится раздавать долги за предыдущий год, но при оплате кредиторской задолженности, а также затратах на зимнее содержание местных дорог в скромном дорожном фонде остается лишь 30% от общей суммы муниципальных средств, которые нужно распределить на оставшиеся месяцы. Это свидетельствует о том, что является необходимым искать дополнительные ресурсы на софинансирование муниципальной дорожной деятельности из региональных и федеральных бюджетных средств.

Действующие нормативы финансирования ремонта и содержания автодорог рассчитаны для идеальных дорог, не учитывая многолетнее отсутствие ремонта, значительное превышение фактической интенсивности движения над расчетной, последствия несанкционированной езды тяжеловесных грузовиков по дорогам, не предназначенным для такой нагрузки. В итоге необходимо провести уточнение способа распределения муниципальных средств дорожных фондов, учитывая не только протяжённость дорог, но и беря в расчёт иные факторы: категорию дороги, количество полос, тип покрытия, иные технические характеристики.

Несмотря на все возникающие проблемы дорожного хозяйства, возрождение дорожных фондов на трех уровнях позволило установить общий порядок формирования и использования средств дорожной отрасли, а также улучшить результаты строительства дорог. Роль дорожных фондов в России растет, однако при действующей в стране системе финансирования не удовлетворяются возрастающие потребности дорожного хозяйства, а также существуют ограничения в изъятии средств у пользователей дорог на эти цели. Поэтому необходим экономический механизм, при котором автодорожные

²³ Путь к цивилизации // Журнал «ЭкспертOnline». – 14.10.2013. - №41 / <http://expert.ru/>

предприятия: во-первых, имели бы устойчивый источник покрытия своих расходов, во-вторых, владельцы автотранспорта отчисляли бы средства на строительство дорог в зависимости от степени их использования и в-третьих, существовала система контроля за расходованием средств в дорожном хозяйстве.

Для решения проблемы дорожно-строительной отрасли можно воспользоваться опытом зарубежных стран с высоким уровнем автомобилизации. С учетом особенностей экономики и сложившейся системы управления в каждой стране существует своя система финансирования дорожного хозяйства²⁴. Например, в Японии в дорожный фонд поступает налог на сжиженный нефтяной газ, на Украине дорожный фонд использует таможенные сборы за импорт автомобилей. В США в цену бензина включены транспортные налоговые сборы, которые уплачиваются американскими налогоплательщиками прямо на заправках при покупке горючего. С каждого залитого в бензобак галлона топлива идут отчисления в федеральный дорожный фонд и бюджет штата, в котором заправился автовладелец, за счет чего осуществляется строительство дорожной инфраструктуры в различных штатах²⁵.

Решением проблем финансирования строительства, содержания и эксплуатации автодорог в России может стать установление автоматической взаимосвязи размеров платежей со степенью потребления дорог и обеспечение охвата всех пользователей дорог. Для этого целесообразно установить налог на топливо, который может обеспечить формирование дорожного фонда на федеральном, региональном и местном уровне. Преимуществом данного предложения является то, что аккумулялирование и перераспределение средств осуществляется в тех регионах, где непосредственно осуществляются автоперевозки и происходит потребление дороги. Таким образом, остается устранить все существующие недостатки в системе дорожных фондов,

²⁴ Финансирование и учет затрат на строительство и эксплуатацию автодорог: материалы Международной научной конференции / Конвисарова Е.В. - Владивосток: Из-во ДВГУ, 2007. - 108 с.

²⁵ Помериться лошадиными силами // «Российская газета» - 20.10.2009 / <http://www.rg.ru/2009/11/20/nalog-avto-site.html>

эффективно использовать средства, а также создать систему контроля за качеством работ, ведь проведение реконструкции или строительство новой дороги открывает новые возможности для экономического и социального развития конкретной территории и страны в целом.

2) Лизинг и субсидии.

Кредиты и лизинг играют важную роль в реализации инвестиционных программ, направленных на финансирование дорожного строительства. При этом, оптимизация финансирования отрасли дорожного хозяйства возможна путем: повышения доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части процентных ставок из средств федерального бюджета и стимулирования развития лизинговой деятельности.

Важно отметить, что лизинг от обычного кредита имеет массу преимуществ, при этом, если имущество предприятия существует на условиях лизинга, компания имеет льготную систему налогообложения и множество других преимуществ, рисунок 3.14.

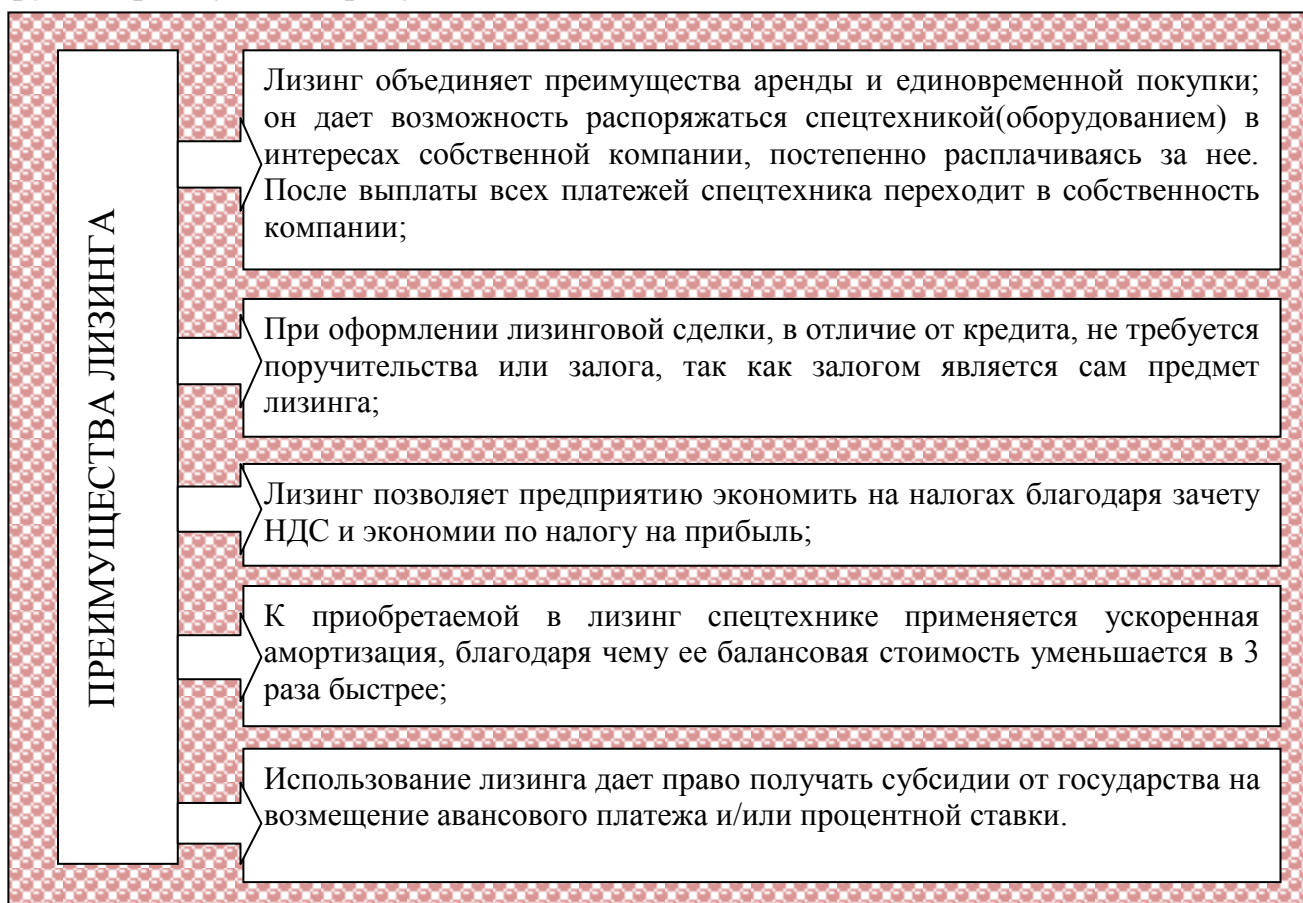


Рисунок 3.14. Преимущества лизинговой сделки.

Лизинговая деятельность регулируется ФЗ от 29 октября 1998 г. N 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)» (с изм. и доп.). Целями данного федерального закона являются развитие форм инвестиций в средства производства на основе финансовой аренды (лизинга), защита прав собственности, прав участников инвестиционного процесса, обеспечение эффективности инвестирования. В федеральном законе определены правовые и организационно-экономические особенности лизинга. Сферой применения Федерального закона является лизинг имущества, относящегося к непотребляемым вещам (кроме земельных участков и других природных объектов), передаваемым во временное владение и в пользование физическим и юридическим лицам. Согласно ФЗ N 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)», предметом лизинга могут быть любые непотребляемые вещи, в том числе предприятия и другие имущественные комплексы, здания, сооружения, оборудование, транспортные средства и другое движимое и недвижимое имущество.

На сегодняшний день, существует целый ряд государственных программ по выдаче субсидий от государства на возмещение авансового платежа по лизингу или погашения части процентной ставки. В частности, Распоряжением Правительства РФ от 21 апреля 2016 г. N 741-р «О распределении субсидий, предоставляемых в 2016 г. из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ на софинансирование расходных обязательств субъектов РФ, связанных с реализацией мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, ведущих от сети автомобильных дорог общего пользования к ближайшим общественно значимым объектам сельских населенных пунктов, а также к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции, в рамках федеральной целевой программы «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года» были установлены следующие размеры субсидий(Прил.4), рисунок 3.15.

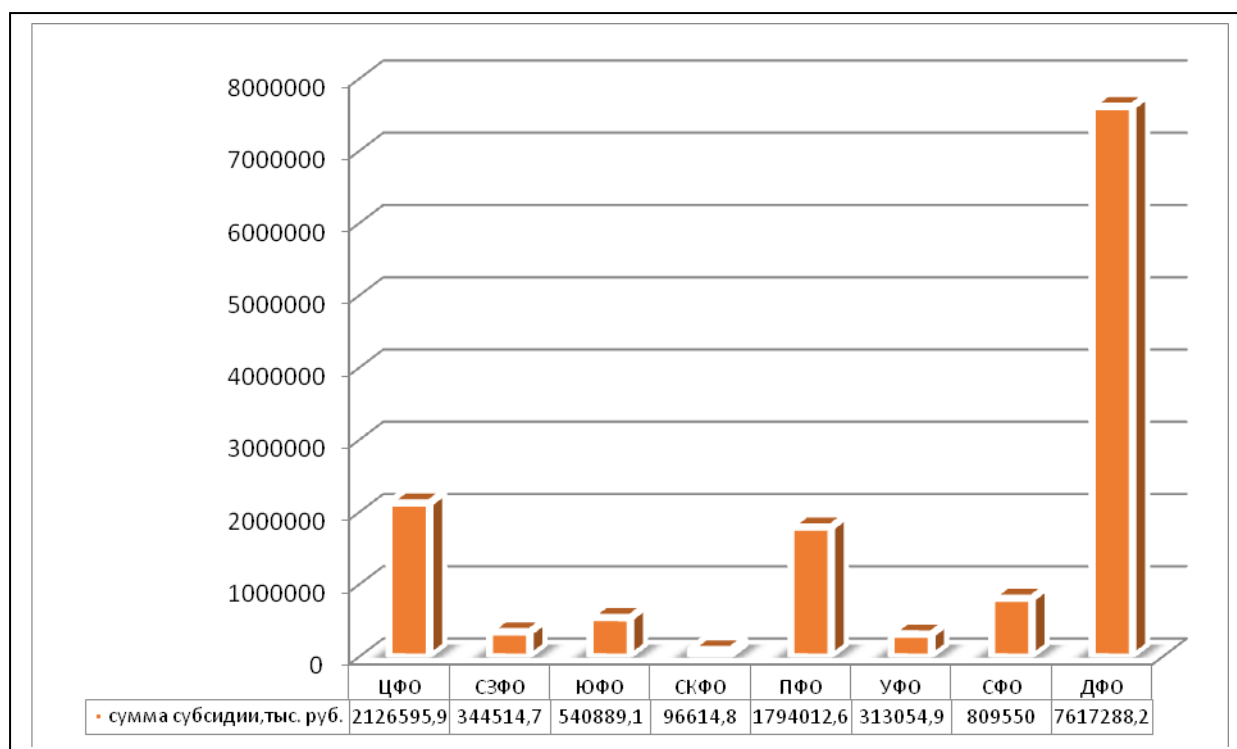


Рисунок 3.15. Субсидии по субъектам РФ в 2016 г. на софинансирование расходных обязательств субъектов РФ, связанных с реализацией мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог.

Данные рис.3.15 показывают, что всего общий объем выдачи субсидии на все федеральные округа в 2016г. составил 6821260,1 тыс. руб. При этом, наибольший объем финансирования предусмотрен для Республики Саха (Якутия) и составил 796 028,1 тыс. руб., наименьший объем финансирования составил 81,9 тыс. руб. для Республики Ингушетия.

Однако, несмотря на то, что государством предусмотрены различные программы по субсидированию кредитов и лизинга, темпы развития лизинга на сегодняшний день не соответствуют потребностям экономики, и спрос на эти услуги удовлетворяется не полностью. Рассмотрим некоторые проблемы, препятствующие развитию лизинга в России и пути их решения, рис.3.16.

а) Остаются недоработанными или не соответствуют практике лизинговой деятельности положения в Законе «О финансовой аренде (лизинге)» в части вторичного использования в целях предоставления в лизинг изъятого имущества, в части однозначного толкования порядка завершения договора лизинга и передачи имущества в собственность лизингополучателю, в части порядка

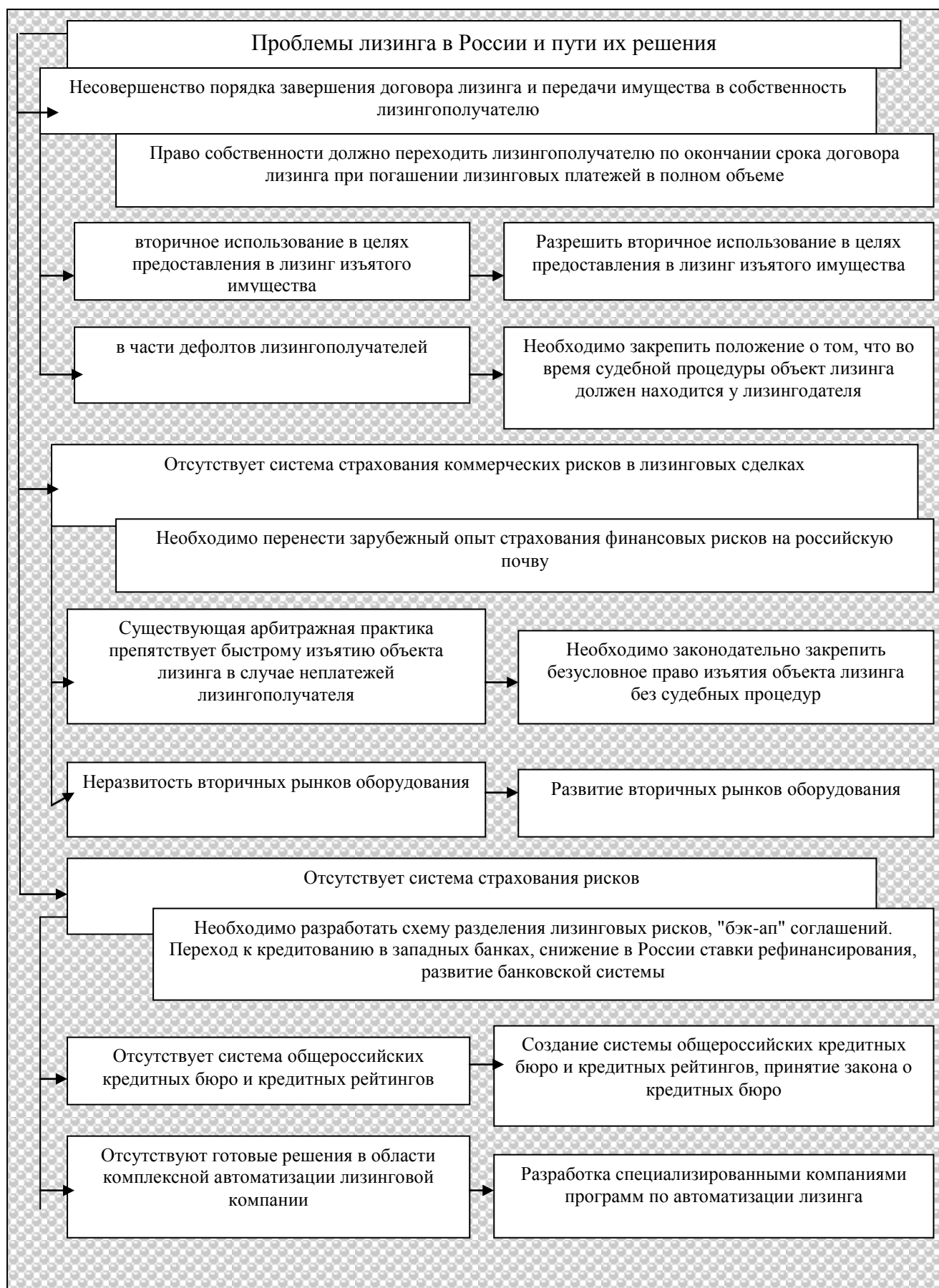


Рисунок 3.16. Основные проблемы, препятствующие развитию лизинга в России и пути их решения

исчисления налогов (НДС) и возмещения НДС и др. Проблемным является регулирование случаев дефолтов лизингополучателей. Законодательство предписывает решать вопрос об изъятии объекта лизинга у неисправного лизингополучателя через суд, но не регламентирует условия, кем, на каких условиях и где будет храниться это имущество во время судебной процедуры. Эта ситуация может очень негативно сказаться на сохранности имущества, при том, что судебные процедуры могут длиться неопределенно долго. Остаются некоторые взаимные противоречия и сложности действующего законодательства и нормативных актов в области лизинга, налогообложения, бухучета, таможенной службы и др.

б) Норматив ЦБ РФ, устанавливающий предельный лимит риска на одного заемщика, препятствует кредитованию банками лизинговых компаний в необходимом объеме. Необходимость повышения этого лимита для лизинговых компаний является весьма актуальным вопросом, поскольку большинство лизинговых компаний создано при банках и кредитруется в банках. Банк, желающий расширить объем лизинговых операций, фактически вынужден создавать еще одну или несколько лизинговых компаний, что ведет к дополнительным издержкам вследствие организационных затруднений и возможного «рассеивания» бренда.

в) Фактически отсутствует в лизинговых сделках система страхования коммерческих рисков, случаи страхования коммерческих рисков лизинговых сделок имеют пока только экспериментальный характер, причем формулировки страховых компаний при страховании финансовых рисков весьма неопределенные, а ставки высокие.

г) Существующая арбитражная практика препятствует быстрому изъятию объекта лизинга в случае неплатежей лизингополучателя. К счастью, пока это скорее потенциальная, чем реальная проблема для лизинговых компаний. Тем не менее, в условиях замедления экономического роста вопрос регулирования взаимоотношений с неисправным лизингополучателем может стать очень болезненным для многих лизинговых компаний. Следует четко закрепить за

лизингодателем беспспорное право изымать объект лизинга у лизингополучателя в случае существенного нарушения последним условий договора лизинга, поскольку лизингодатель в любом случае заинтересован в благоприятном исходе ввиду имеющихся обязательств по сделке.

д) Вторичные рынки оборудования слабо развиты, и это не позволяет в полной мере рассматривать объект лизинга в качестве обеспечения.

е) Отсутствует система общероссийских кредитных бюро и кредитных рейтингов. Наличие их позволило бы снизить издержки и риски лизингового бизнеса, сделать лизинг более доступным инструментом.

Таким образом, выше были рассмотрены основные проблемы и пути решения для совершенствования лизинговых отношений в России. Следует отметить, что лизинг в России становится гибким и многообещающим экономическим рычагом, способствующим подъему отечественного производства: он способен привлечь инвестиции в жизненно важные отрасли экономики страны, обеспечить реальную поддержку малому бизнесу, долгосрочный и надежный доход для коммерческих банков. Потребности экономики в обновлении основных фондов остаются огромными, поэтому лизинговое финансирование, будет пользоваться устойчивым спросом и в последующие годы. По существу, лизинг является наиболее выгодной и рациональной формой финансирования капитальных вложений, максимально удобной для предприятия, как с точки зрения налогообложения, так и в смысле их организационно-управленческой эффективности.

3) Государственно-частное партнерство.

Еще одним дополнительным источником финансирования дорожной инфраструктуры в России является государственно-частное партнерство. На сегодняшний день, принят и действует Федеральный закон от 13 июля 2015 г. N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм.и доп. от 3 июля 2016 г.). Целью закона является создание правовых условий для привлечения инвестиций в

экономику РФ и повышения качества товаров, работ, услуг, организация обеспечения которыми потребителей относится к вопросам ведения органов государственной власти, органов местного самоуправления. Кроме этого, для развития Государственно-частного партнерства, федеральной целевой Программой «Развитие транспортной системы России на 2010-2020 г.г., подпрограммой «Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства», предусмотрено финансирование в сумме 136511254,6 тыс. рублей, рис.3.17.

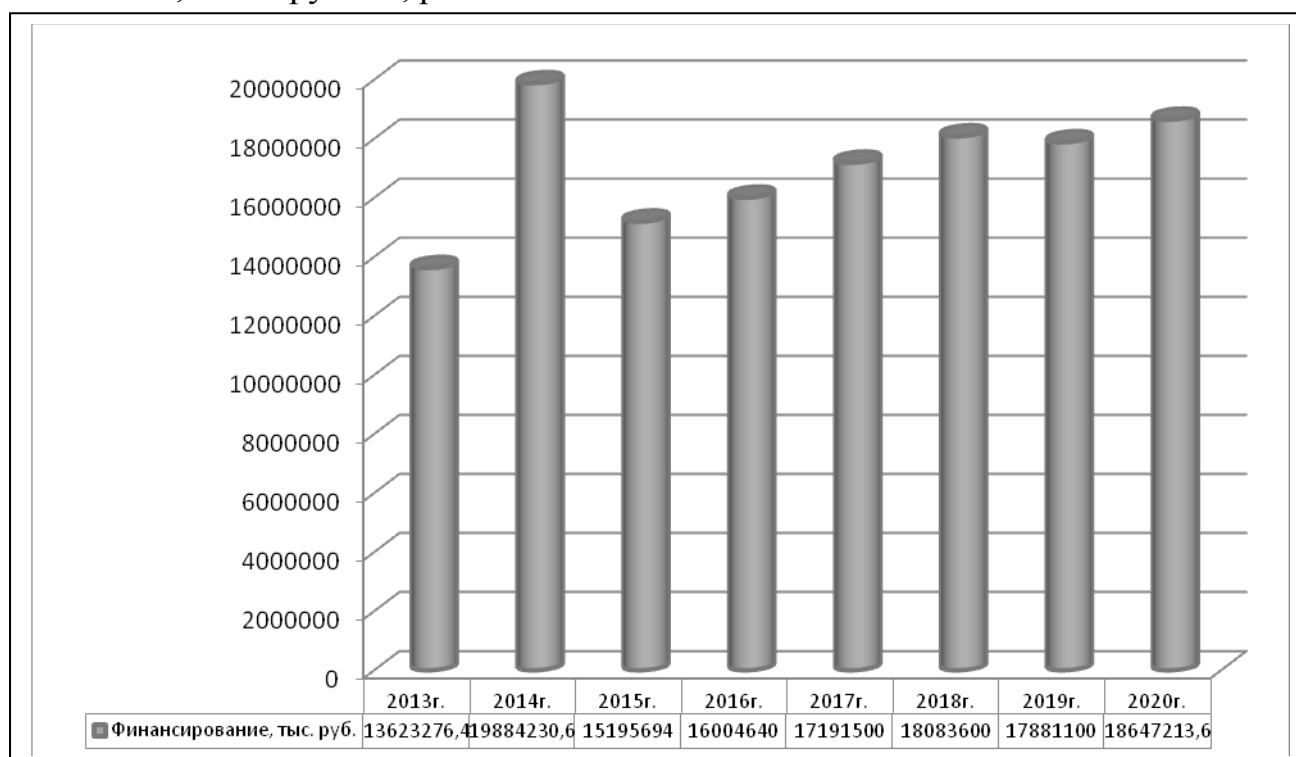


Рисунок 3.17. Финансирование по подпрограмме «Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства» с 2013-2020г.г.

Однако, несмотря на это, механизм государственно-частного партнерства при строительстве объектов транспортной инфраструктуры в России на сегодняшний день требует совершенствования. В частности, имеется ряд неурегулированных вопросов, препятствующих успешному внедрению в российскую практику концессий и контрактов жизненного цикла, как наиболее перспективных форм финансирования проектов в сфере развития транспортной инфраструктуры.

Основными направлениями развития законодательства для обеспечения широкого применения государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов в России являются:

1. Законопроект «Об участии органов государственного или муниципального управления в контрактах, имеющих признаки государственно-частного партнерства». Предметом регулирования такого закона могут стать следующие вопросы:

- Организация специальной процедуры выбора частного партнера для заключения контракта ГЧП. Процедура должна быть привязана к заключению контрактов, имеющих долгосрочный характер (более 3 лет) и распределяющих риски сторон по его выполнению. Детальная привязка к типу контракта нецелесообразна. Процедура должна обеспечивать развитие конкуренции за право заключать контракт на реализацию проекта ГЧП, исходя из оптимизации рисков сторонами контракта.

- Обеспечение исполнения обязательств органов государственного или муниципального управления, принимаемых в рамках контракта ГЧП, в сфере экономического регулирования.

- Приоритет обязательств органов государственного или муниципального управления, принятых по контракту ГЧП в рамках соответствующей процедуры, для использования в качестве расходных обязательств в бюджете при наступлении случаев, предусмотренных контрактом.

2. Развитие регионального законодательства позволяет идти в направлении снятия ограничений на способность органов государственного или муниципального управления отвечать по своим обязательствам в рамках контракта ГЧП, в том числе в рамках региональных специализированных законов, например, «Об участии региона в проектах ГЧП».

3. Дополнительным инструментом решения проблем, указанных выше, может стать развитие инструментов страхования ответственности органов государственного или муниципального управления, принимаемой в рамках контрактов ГЧП, иных инструментов обеспечения рисков публичной стороны

Законодательная практика показывает, что развитие ГЧП в каждом отдельно взятом субъекте Федерации должно опираться, прежде всего, на определенную нормативную базу, позволяющую участникам проектов, как властям, так и инвесторам, при реализации совместных проектов взаимодействовать в рамках правового поля и «играть» по общим правилам.

Исходя из этого, в целях дальнейшего успешного внедрения в российскую практику контрактов жизненного цикла представляется целесообразным следующее:

1) Необходимо ввести в бюджетное законодательство нормы, регламентирующие особенности планирования и выделения бюджетных ассигнований на реализацию концессионных соглашений и КЖЦ, в том числе в части нормативного определения бюджетных ассигнований на исполнение соответствующих видов контрактов, а также в части установления особенностей их выделения юридическим лицам.

2) Необходимо внести изменения в бюджетное законодательство и принятые в его развитие нормативные правовые акты, определяющие особенности финансирования КЖЦ в рамках государственных (муниципальных) программ, в части возможности принятия расходных обязательств на срок, выходящий за пределы планового периода, а также с учетом необходимости увязки реализации проектов ГЧП и программно-целевых методов бюджетирования.

3) Необходимо внести изменения в законодательство о концессионных соглашениях, направленные на упрощение процедуры заключения КЖЦ на основе данных соглашений в целях их массового внедрения в практику финансирования объектов дорожного хозяйства. При этом, с нашей точки зрения, возможно разделение процедуры заключения контракта исходя из масштаба и стоимости проекта.

4) С целью снижения строительных рисков проекта, и соответственно, повышения его финансовой эффективности, при реализации проектов строительства автомобильных дорог предлагается законодательно предусмотреть

возможность выделения процесса подготовки территории строительства в отдельный этап, что позволит обеспечить его финансирование за счет средств соответствующих бюджетов (в настоящее время такая возможность, отсутствует, например, для включения в федеральную адресную целевую программу).

5) Реализация концессионных проектов предусматривает ряд особенностей налогообложения концессионера, в частности, при определении налоговой базы по налогу на добавленную стоимость (далее - НДС). Иные элементы налогообложения (налоговый период, налоговая ставка, порядок исчисления налога, порядок и сроки уплаты налога) являются общими для концессионных проектов и проектов, реализуемых на основе государственного заказа.

6) Представляется целесообразным рассмотреть вопрос о распространении норм, касающихся заключения КЖЦ в отношении объектов дорожного хозяйства, на иные объекты транспортной инфраструктуры, в том числе объекты гражданской авиации (аэродромная инфраструктура), морского и речного транспорта (морские и речные порты, гидротехнические сооружения), железнодорожного транспорта (особенно в части создания высокоскоростных магистралей), объекты метрополитена и пр.

Необходимо разработать и ввести в законодательство Российской Федерации такие механизмы обеспечения исполнения обязательств, как страхование соответствующих рисков, залог прав требования по концессионному соглашению, залог прав требования поступлений от пользователей объектом и ряд других. Требуется проработки и расширения практика применения фондов целевого капитала, особенно в сферах науки, образования, культуры.

Законодательная база функционирования механизмов федерально-частного партнерства должна обеспечивать не только конкуренцию между проектами, но и открытый доступ к информации на всех стадиях проекта, в том числе в части оценки кредитоспособности проекта и проведения его технологического и ценового аудита.

Предлагаемые изменения, направленные на совершенствование нормативного регулирования бюджетного финансирования проектов ГЧП в сфере

транспортной инфраструктуры, будут способствовать успешному внедрению в российскую практику концессий и контрактов жизненного цикла как наиболее перспективных форм финансирования проектов развития транспортной инфраструктуры.

При разработке регионального законодательства в сфере государственно-частного партнерства важно учитывать следующие моменты: работа по разработке регионального закона должна носить комплексный характер и учитывать, как особенности самого региона, так и политику его развития; региональный закон должен опираться на концепцию (стратегию) социально-экономического развития региона, с тем, чтобы поставленные в ней задачи коррелировались с механизмами их реализации через процедуры и формы ГЧП, предусмотренные законом; при разработке нормативной базы необходимо провести аудит существующих актов и определить необходимость внесения изменений или отмены каких-либо из них; региональная нормативная база не должна противоречить федеральному законодательству, но при этом может не ограничиваться только прямо прописанными в федеральных законах инструментами ГЧП, и в комплексе обеспечивать достаточное и конкретное нормативное регулирование всему процессу организации партнерства; формы и механизмы ГЧП, предусмотренные законом, должны учитывать баланс интересов региона и партнеров, в том числе в отношении распределения прав, рисков и гарантий; организация ГЧП должна строиться на принципах конкуренции, с тем, чтобы обеспечивалась возможность достижения максимально положительного эффекта для региона от участия в каждом отдельном проекте ГЧП; процедуры, предусмотренные законом и принятые на реализацию, должны быть понятны, прозрачны, и обеспечивать равные возможности доступа партнерам для участия в ГЧП.

В общем виде иерархическая структура нормативной базы по ГЧП должна выглядеть следующим образом, рис.3.18.

Системообразующий нормативный акт в области ГЧП должен быть принят в форме закона, поскольку именно такая форма позволит обеспечить

максимальную легитимность действий органов власти в области ГЧП, в частности, по вопросам, неурегулированным федеральным законодательством и открытым для нормативного регулирования или практической реализации субъектами федерации, а также судебную защиту соглашениям, заключенным на его основе.



Рисунок 3.18. Структура нормативной базы по государственно-частному партнерству в Российской Федерации

Нормативное закрепление общих принципов и условий государственно-частного партнерства во всех субъектах Российской Федерации позволит: установить четкие и понятные для всех правила участия органов власти в реализации совместных проектов, а также порядка участия партнеров в таких проектах; повысить качество и количество реализуемых проектов; повысить эффективность управления и финансовую отдачу от использования государственного и муниципального имущества; придать легитимность заключаемым соглашениям и нормативно защитить интересы органов власти в случае возникновения споров; повысить инвестиционную привлекательность региона для потенциальных региональных и национальных инвесторов; избежать потенциальных системных ошибок при принятии решений об участии в проектах; реализовывать проекты с заданными параметрами рентабельности и иных

финансовых показателей; разделить риски реализации проектов с частными партнерами; участвовать в проектах на максимально выгодных для региона условиях, в том числе обеспечивающих минимизацию рисков; повысить контроль за целевым и эффективным распоряжением государственным имуществом; придать полномочий органам власти по реализации отдельных функций в проекте (кто заключает, кто дает заключение, кто разрабатывает акты по реализации закона и т.д.).

Кроме того, необходимо совершенствование процедуры подготовки и реализации проектов государственно-частного партнерства путем институционализации такой ее последовательности: 1) Определение специализированных органов управления развитием государственно-частного партнерства на региональном и местном уровнях с четким определением их полномочий, обязанностей и ответственности; 2) Обоснование органами государственного управления согласованных с общественностью, представителями научно-исследовательских учреждений, экспертами перспективных направлений и форм привлечения инвестиций в процессе государственно-частного партнерства с конкретизацией потенциальных объектов получения инвестиций; 3) Технико-экономическое обоснование оптимальных форм реализации проектов государственно-частного партнерства договорные, институциональные); 4) Декларация обязательств органов власти относительно участия в проектах; 5) Анонсирование предпочтений партнеров; 6) Объявления конкурсов о реализации государственно-частного партнерства и предоставление необходимой информации об участии в конкурсе в официальных изданиях органов власти, а также адресной рассылкой приглашений потенциальным партнерам; 7) Максимальное освобождение частного партнера от регламентных процедур участия в конкурсе и заключении договоров переносом технических вопросов заключения государственно-частного партнерства на соответствующие подразделения органов власти; 8) Совместная реализация проектов и оперативный мониторинг соблюдения обязательств участниками государственно-частного партнерства, общественностью.

Важная роль государства как регулятора социально-экономических процессов может способствовать стимулированию социальных инвестиций через предоставление налоговых льгот при работе компании с неключевыми заинтересованными сторонами. Вследствие того, что бизнес достаточно хорошо может оценивать рискованность инвестиций, то такие инвестиции не будут высокорискованными, а сотрудничество с неключевыми заинтересованными лицами, способными увеличивать финансовый результат компании вполне сможет обеспечить приемлемую отдачу от этих инвестиций. Также государству необходимо взять на себя работу по созданию инфраструктуры и системы коммуникаций между бизнесом и заинтересованными лицами, особенно неключевыми.

Нельзя не отметить большое влияние на общее развитие социальной ответственности бизнеса таких организаций, как Торгово-промышленная палата, Российский союз промышленников и предпринимателей, Ассоциация менеджеров России и других объединений бизнесменов. Эти организации являются интегрирующими в себе разных бизнесменов, разный бизнес, разные мнения; они помогают создать мощный фронт представителей одной из форм организации общества, помогают решить проблемы, свойственные всему бизнесу. Эти организации являются площадками для обмена опытом и легальной лоббирующей инстанцией. Кроме того, эти организации имеют стандарты ведения бизнеса, которых должны придерживаться все члены данных организаций. Учитывая, что в одиночку бизнес не выживет, особенно при экспансии зарубежных компаний на российский рынок, эти организации могут значительно помочь в деле построения социально ответственного бизнеса в России.

Таким образом, возможность использования дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры в России на сегодняшний день является достаточно слабой, для использования выше перечисленных дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры необходимо обеспечить их пополнение и совершенствовать механизм функционирования. В частности, мероприятиями, направленными на улучшение

использования дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры в РФ должны стать: совершенствование деятельности дорожных фондов в России на региональном, федеральном и муниципальном уровне; совершенствование механизма лизинга в дорожной отрасли; совершенствование системы государственно-частного партнерства в РФ. Предложенные пути совершенствования механизма финансирования дорожной инфраструктуры в России позволят сформировать стабильные источники финансирования дорожной инфраструктуры по уровням бюджетной системы страны, достаточных для обеспечения обязательств, с целью достижения целевых показателей строительства и развития автомобильных дорог.

Заключение

Дорожное хозяйство является важной стратегической составляющей ВВП. В последние годы происходит кардинальная перестройка экономических отношений в сфере дорожного хозяйства, что обуславливает острую потребность отрасли в притоке капитала. При этом, на финансирование дорожного строительства оказывают влияние следующие факторы: природно-климатические, технологические и организационные, экономические. Для финансирования дорожной отрасли на федеральном и региональном уровне на сегодняшний день разработаны и действуют ряд нормативно-правовых актов, в том числе и Конституция РФ, Федеральные законы, Постановления и Распоряжения Правительства РФ, государственные программы по развитию транспортной отрасли, Кодексы РФ и иные нормативно-правовые акты. Основными федеральными законами по финансированию дорожной отрасли в РФ являются: ФЗ от 29 октября 1998 г. N 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)» ; ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»; ФЗ от 13 июля 2015 г. N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»; Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014г. N 319 «Об утверждении государственной программы РФ «Развитие транспортной системы на 2010-2020г.г.»; Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008г. N1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии РФ на период до 2030г.»; Прогноз долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2030 года; БК РФ, ГК РФ и др.

Источниками финансирования строительства и реконструкции автомобильных дорог являются средства Федерального бюджета, а также региональных и местных бюджетов и иных источников. Представленный анализ текущего состояния дорожной инфраструктуры, как на федеральном, так и на региональном уровне, на период с 2010-2016г.г., показал, что ежегодно проводится множество мероприятий по строительству и реконструкции

автомобильных дорог РФ, однако не все плановые показатели выполняются в полном объеме, одной из причин является недофинансирование отрасли, а в связи с тем, что в целом по РФ и по регионам наблюдается снижение финансирования строительства дорожной инфраструктуры, это существенно снижает конкурентоспособность автомобильных дорог России.

Вместе с тем, следует отметить, что стоимость строительства дорог в некоторых странах, в том числе в США, Германии является достаточно высокой, выше среднего уровня цены по сравнению с Россией, однако, в указанных странах, ориентируются на высокое качество строительства автомобильных дорог, в связи с чем эти страны занимают высокий рейтинг в развитии дорожной инфраструктуры среди стран мира. Следовательно, цена строительства дороги должна соответствовать ее качеству, ведь дешевле- еще не значит лучше. Поэтому государственная политика РФ, при разработке Программ долгосрочного развития дорожной инфраструктуры на федеральном и региональном уровне должна учитывать в первую очередь именно эти факторы.

На сегодняшний день, разработана и действует Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р), сценарные варианты развития транспортной системы России на период до 2030 года разработаны в трех вариантах - инерционном, энергосырьевом и инновационном. Данные сценарии развития предусматривают как развитие транспортной системы России в целом, так и развитие строительства дорожной инфраструктуры, в частности. Согласно, основным направлениям строительства дорожной инфраструктуры, ожидается увеличение густоты транспортной сети автомобильных дорог, произойдет увеличение протяженности автомобильных дорог необщего и общего пользования. Однако, произойдет снижение по протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

Анализ проблем, присущих дорожной отрасли и, в частности, сфере автодорожного строительства на федеральном и региональном уровнях, свидетельствует о том, что действующая система финансирования автодорожного

строительства и ремонта не в полной мере отвечает задачам эффективного функционирования отрасли, не создает достаточных условий для сохранения и поступательного развития транспортной инфраструктуры РФ.

Недофинансирование дорожного строительства, объясняется тем, что на протяжении ряда лет наблюдается снижение финансирования отрасли. Однако, перспективная модель финансирования дорожной инфраструктуры должна предусматривать: стимулирование развития лизинговой деятельности, развитие различных форм государственно-частного партнерства, повышение доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части процентных ставок из средств федерального бюджета, содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов, использование транспортных облигаций.

1) Дорожные фонды. Так как основной проблемой финансирования дорожной инфраструктуры является недостаток финансирования, для решения этой проблемы по инициативе Министерства транспорта России с 2010 года постепенно началось возрождение дорожных фондов: в бюджетный кодекс РФ и ряд других законодательных актов были внесены соответствующие изменения. При этом, Федеральный дорожный фонд начал работать в 2011 году, в 2012 году начали вести свою деятельность региональные фонды. Дорожная сеть местного значения сильнее всего страдала от дефицита финансирования, но теперь и у муниципалитетов имеется стабильный ресурс для содержания своих дорог, так как с 2014 г. работу начали муниципальные дорожные фонды, средства из которых должны направляться на финансирование дорог местного значения.

Основным источником наполнения дорожных фондов определены акцизы на автомобильное топливо, а также установлена возможность привлечения значительного количества неналоговых источников. С созданием дорожных фондов был узаконен порядок перехода неизрасходованных в текущем году средств на следующий год, появилась возможность прогнозирования объемов финансирования работ на длительный период, способствующая ритмичной работе и внедрению современных технологий. Возрождение дорожных фондов позволило значительно улучшить финансирование дорожной отрасли, расходы

дорожного хозяйства существенно увеличились. Однако восстановление федеральных и региональных дорожных фондов дало яркий, но, по сути, разовый эффект. Объемов региональных дорожных фондов все равно не хватает, к тому же некоторые субъекты РФ используют полученные средства не по назначению. Основные источники пополнения дорожных фондов в последние годы не показывают существенной положительной динамики, что ведет к недостаточности объемов дорожного фонда в целом по стране. Поэтому необходим экономический механизм, при котором автодорожные предприятия: во-первых, имели бы устойчивый источник покрытия своих расходов, во-вторых, владельцы автотранспорта отчисляли бы средства на строительство дорог в зависимости от степени их использования и в-третьих, существовала система контроля за расходованием средств в дорожном хозяйстве.

Решением проблем финансирования строительства, содержания и эксплуатации автодорог в России может стать установление автоматической взаимосвязи размеров платежей со степенью потребления дорог и обеспечение охвата всех пользователей дорог. Для этого целесообразно установить налог на топливо, который может обеспечить формирование дорожного фонда на федеральном, региональном и местном уровне. Преимуществом данного предложения является то, что аккумуляция и перераспределение средств осуществляется в тех регионах, где непосредственно осуществляются автоперевозки и происходит потребление дороги.

2) Несмотря на то, что государством предусмотрены различные программы по субсидированию кредитов и лизинга, темпы развития лизинга на сегодняшний день не соответствуют потребностям экономики, и спрос на эти услуги удовлетворяется не полностью. Следует выделить основные проблемы развития лизинга: а) Остаются недоработанными или не соответствуют практике лизинговой деятельности положения в Законе «О финансовой аренде (лизинге)» в части вторичного использования в целях предоставления в лизинг изъятого имущества, в части однозначного толкования порядка завершения договора лизинга и передачи имущества в собственность лизингополучателю, в части

порядка исчисления налогов (НДС) и возмещения НДС и др.; б) Норматив ЦБ РФ, устанавливающий предельный лимит риска на одного заемщика, препятствует кредитованию банками лизинговых компаний в необходимом объеме; в) Фактически отсутствует в лизинговых сделках система страхования коммерческих рисков; г) Существующая арбитражная практика препятствует быстрому изъятию объекта лизинга в случае неплатежей лизингополучателя; д) Вторичные рынки оборудования слабо развиты, и это не позволяет в полной мере рассматривать объект лизинга в качестве обеспечения; е) Отсутствует система общероссийских кредитных бюро и кредитных рейтингов.

Следует отметить, что лизинг в России становится гибким и многообещающим экономическим рычагом, способствующим подъему отечественного производства: он способен привлечь инвестиции в жизненно важные отрасли экономики страны, обеспечить реальную поддержку малому бизнесу, долгосрочный и надежный доход для коммерческих банков. Потребности экономики в обновлении основных фондов остаются огромными, поэтому лизинговое финансирование, будет пользоваться устойчивым спросом и в последующие годы. По существу, лизинг является наиболее выгодной и рациональной формой финансирования капитальных вложений, максимально удобной для предприятия, как с точки зрения налогообложения, так и в смысле их организационно-управленческой эффективности.

3)Еще одним дополнительным источником финансирования дорожной инфраструктуры в России является государственно-частное партнерство. Для развития Государственно-частного партнерства, федеральной целевой Программой «Развитие транспортной системы России на 2010-2020г.г., подпрограммой «Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства», предусмотрено финансирование в сумме 136511254,6 тыс. рублей. Однако, несмотря на это, механизм государственно-частного партнерства при строительстве объектов транспортной инфраструктуры в России на сегодняшний день требует совершенствования. В частности, имеется ряд неурегулированных вопросов, препятствующих успешному внедрению в

российскую практику концессий и контрактов жизненного цикла, как наиболее перспективных форм финансирования проектов в сфере развития транспортной инфраструктуры.

Основными направлениями развития законодательства для обеспечения широкого применения государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов в России должны стать: законопроект «Об участии органов государственного или муниципального управления в контрактах, имеющих признаки государственно-частного партнерства»; снятие ограничений на способность органов государственного или муниципального управления отвечать по своим обязательствам в рамках контракта ГЧП, в том числе в рамках региональных специализированных законов, например, «Об участии региона в проектах ГЧП»; развитие инструментов страхования ответственности органов государственного или муниципального управления, принимаемой в рамках контрактов ГЧП, иных инструментов обеспечения рисков публичной стороны.

Законодательная практика показывает, что развитие ГЧП в каждом отдельно взятом субъекте Федерации должно опираться, прежде всего, на определенную нормативную базу, позволяющую участникам проектов, как властям, так и инвесторам, при реализации совместных проектов взаимодействовать в рамках правового поля и «играть» по общим правилам.

Таким образом, возможность использования дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры в России на сегодняшний день является достаточно слабой, для использования выше перечисленных дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры необходимо обеспечить их пополнение и совершенствовать механизм функционирования. В частности, мероприятиями, направленными на улучшение использования дополнительных источников финансирования дорожной инфраструктуры в РФ должны стать: совершенствование деятельности дорожных фондов в России на региональном, федеральном и муниципальном уровне; совершенствование механизма лизинга в дорожной отрасли; совершенствование системы государственно-частного партнерства в РФ. Предложенные пути

совершенствования механизма финансирования дорожной инфраструктуры в России позволят сформировать стабильные источники финансирования дорожной инфраструктуры по уровням бюджетной системы страны, достаточных для обеспечения обязательств, с целью достижения целевых показателей строительства и развития автомобильных дорог.

Список использованных источников

1. Конституция РФ. Принята Всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с изм. от 21 июля 2014 г.)
2. ФЗ от 13 июля 2015 г. N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (С изм. и доп. от 3 июля 2016 г.);
3. ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп.);
4. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. N 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»;
5. Постановление от 28 июля 2015 г. № 766 «О внесении изменений в правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов российской федерации на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях, и займам, полученным в сельскохозяйственных кредитных потребительских кооперативах»;
6. Постановление Правительства РФ от 28.12.12 № 1460 «Об утверждении правил предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях, и займам, полученным в сельскохозяйственных кредитных потребительских кооперативах»;
7. Постановление Правительства РФ от 02.04.2014 № 256 "О внесении изменений в правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в

- российских кредитных организациях, и займам, полученным в сельскохозяйственных кредитных потребительских кооперативах»;
8. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ (с изм. и доп. от 7 марта 2017 г.) ;
 9. Земельный кодекс Российской Федерации от 25 октября 2001 г. N 136-ФЗ (с изм. и доп. от 3 июля 2016 г.);
 10. Лесной кодекс Российской Федерации от 4 декабря 2006 г. N 200-ФЗ (с изм. и доп. от 3 июля 2016г.);
 11. Гражданский кодекс Российской Федерации (с изм. и доп. от 28 марта 2017 г.);
 12. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая от 31 июля 1998 г. N 146-ФЗ и часть вторая от 5 августа 2000 г. N 117-ФЗ с изм. от 3 апреля 2017 г.);
 13. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31 июля 1998 г. N 145-ФЗ (с изм. и доп. от 28 марта 2017 г.);
 14. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года;
 15. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р);
 16. ФГП Развитие транспортной системы России на 2010-2020 годы (Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. N 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы»);
 17. Адамов Н.А. Управление накладными расходами строительной организации // Бухучет в строительных организациях. – 2012. - № 2.
 18. Адамов Н.А. Методологические особенности управления затратами в строительстве: Монография. – М.: ИД Экономика и жизнь, 2010.
 19. Алексеев В. А. Недвижимое имущество: государственная регистрация и проблемы правового регулирования. - М.: Волтерс Клувер, 2007.

- 20.Авсеенко А.А., Экономика дорожного строительства: учеб. для автодорожных вузов/А. А. Авсеенко, А. М. Антонов, М. И., Бим- Бам, Л. А. Бронштейн, Е. Н. Гарманов, Л. Б. Миротин, Ю. Н. Петров, Г. А. Полякова, В. Я. Бубес; под ред. д-ра техн. наук, проф. Л. А. Бронштейна. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1979. – 317 с.
- 21.Авсеенко А.А. Экономика, планирование и управление в дорожном хозяйстве: учеб. пособие / А. А. Евсеенко, Н. И. Николаева, Ю. П. Петров, В. И. Цыганков. – М. : Центроргтруд Минавтодора РСФСР, 1990. – 303 с.
- 22.Автодорожный комплекс России: проблемы управления, финансирования, учета и способы их преодоления: сборник статей / отв. за выпуск Е.В. Конвисарова. - Владивосток: Изд-во ДВГУ, 2008. - 92 с.
- 23.Васильев В.М. Управление в строительстве: учеб. для вузов / В.М. Васильев, Ю.П. Панибратов, С.Д. Резник, В.А. Хитров; под общ. ред. В.М. Васильева. – Изд. 2-е, перераб. и доп. – М.: АСВ; СПб.: СПбГАСУ, 2016. – 352 с.
- 24.Гавриш В.В. Методика составления смет в дорожном строительстве: учеб. пособие / В.В. Гавриш, Т.В. Гавриленко. – Красноярск: КрасГАСА, 1999. – 110 с.
- 25.Гавриш В.В. Методика определения стоимости и цены строи- тельной продукции: учеб. пособие / В.В. Гавриш. – Красноярск: КрасГАСА, 2001. – 62 с.
- 26.Гавриш В.В. Организация, планирование и управление дорожным строительством: учеб. пособие / В.В. Гавриш. – Красноярск: КрасГАСА, 2001. – 97 с.
- 27.Гавриш В.В. Экономика дорожного строительства: учеб. пособие / В.В. Гавриш. – Красноярск: КрасГАСА, 2001. – 118 с.
- 28.Гарманов Е.Н., Предприятия дорожно-строительного комплекса в условиях рыночных отношений: учеб. пособие / Е. Н. Гарма- нов, Ю. Н. Петров А. А. Елисеев, К. А. Субботин; под ред. Е. Н. Гарманова. – М.: Изд. МАДИ (ГТУ), 2008. – 176 с.

29. Дингес Э.В., Оценка коммерческой эффективности инвестиций в строительство дорожных сооружений (на примере строительства мостового перехода): учеб. пособие / Э. В. Дингес, В. А. Гусейналиев. – М.: Эконом-Информ, 2003. – 191 с.
30. Елькин Б. П. Основы управления предприятием по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог: учеб. пособие / Б. П. Елькин. – Тюмень: Изд. ТГАСА, 1998. – 168 с.
31. Кульнева Е.В., Конвисарова Е.В. «Оценка результатов возрождения дорожных фондов в России» [Электронная версия] [Ресурс: <http://www.scienceforum.ru/>];
32. Качанов Т. Б.. Особенности использования внебюджетных средств для финансирования дорожных работ : диссертация кандидата экономических наук : 08.00.05 Санкт-Петербург, 2004г.- 196 с.
33. Коробицын Т.Г. Особенности и проблемы финансирования автодорожного строительства в Российской Федерации. Молодой учёный №4 (27) апрель 2011 г. Т.1. - С. 158-161.
34. Козенкова Т.А. Долгосрочное инвестирование путем участия в капитале. Безвозмездные формы финансирования. – М.: Финансовая жизнь, 2011, 2.
35. Кривошей В.А., Голик В.А. Анализ взаимосвязи налогового планирования и финансовых результатов организации // Белгородский экономический вестник: Научно-информационный журнал. - Белгород: Белаудит. - 2003. - № 2.
36. Кислова Ю.Е., Адамов Н.А. Правовое регулирование инвестиционной деятельности // Бухучет в строительных организациях. – 2012. - № 2.
37. Кириллова А.А. Понятие и предмет строительного договора. // Бухучет в строительных организациях. – 2010. - № 8.
38. Королев А.Н., Плешакова О.В. Комментарий к Градостроительному кодексу Российской Федерации (постатейный). – М.: Юстицинформ. 2007.

- 39.Лизинг как инструмент модернизации экономики. Сдерживающие факторы и проблемы [Электронный ресурс]: круглый стол в Госдуме 6.10.2011. – [Режим доступа: <http://leasing-community.ru/ipb/index.php?showtopic=1645>]
- 40.Путь к цивилизации // Журнал «ЭкспертOnline». – 14.10.2013. - №41 / [Электронная версия][Ресурс: <http://expert.ru/>]
- 41.Помериться лошадиными силами // «Российская газета» - 20.10.2009 / [Электронная версия][Ресурс: <http://www.rg.ru/2009>]
- 42.Павленко Н.Н., Российский университет кооперации, Зимин В.Я., к.э.н., ОАО «ИТКОР». Финансирование дорожного строительства в регионах России.2012г.
- 43.Полякова Г. А., Методическое пособие по экономическому обоснованию решений при проектировании автомобильных дорог: учеб. пособие / Г. А. Полякова, Авсеенко А. А., Курбатов С. А. – М.: Изд. МАДИ (ГТУ), 2003. – 87 с. 11.
- 44.Расстегаева Г.А. Организация, планирование, управление на предприятиях дорожно-строительного комплекса: учеб. пособие / Г.А. Расстегаева, Л. П. Носова. – Воронеж: Изд. ВГАСУ, 2014. – 150 с. 12.
- 45.Рязанцева М.В. Перспективы и проблемы развития лизинга в России // Современные научные исследования и инновации. – Сентябрь 2012. - № 9 [Электронный ресурс]. [URL: <http://web.snauka.ru/issues/2012/09/16756>]
- 46.Ткаченко В.Я. Экономика строительства: учеб. пособие / В.Я. Ткаченко, А.И. Щербаков. – Новосибирск: СГУПС, 2012. – 283 с.
- 47.Финансирование и учет затрат на строительство и эксплуатацию автодорог: материалы Международной научной конференции / Конвисарова Е.В. - Владивосток: Из-во ДВГУ, 2007. - 108 с.
- 48.Финансовый менеджмент: учебное пособие / Под общей редакцией Н.А. Адамова, 2-е изд. – М.: «Экономическая газета», 2011.
- 49.Фёдорова, Ю. В., Основные принципы ценообразования и сметного дела в дорожном хозяйстве: учеб. пособие / Ю. В. Фёдорова. – Воронеж: Изд. ВГАСУ, 2014. – 150 с.

50. Экономика строительства: учебник / под общ. ред. И.С. Степанова. – Изд. 3-е, перераб. и доп. – М.: Юрайт-Издат, 2014. – 620 с.
51. Якутин Ю.В. Интегрированные корпоративные структуры в рыночной экономике. Москва, 2009.

Приложения