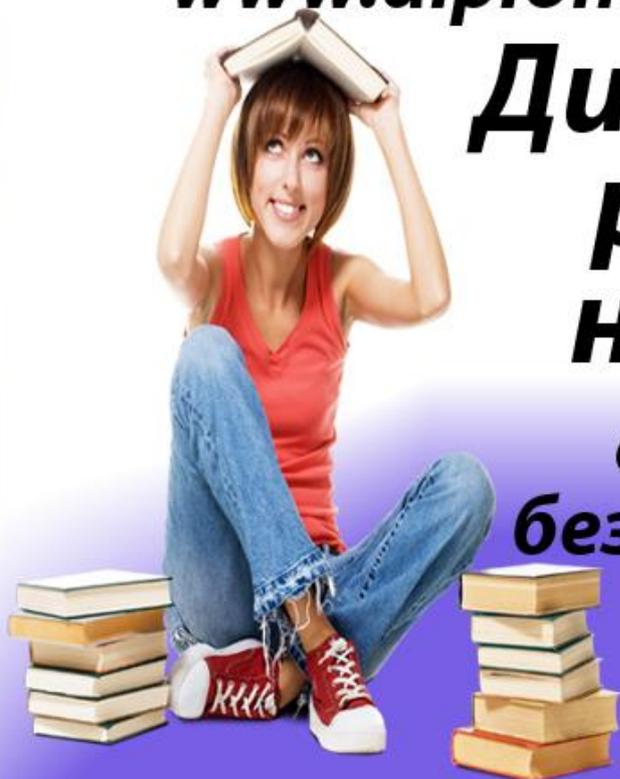


www.diplomstudent.net

Дипломные работы на заказ

**от автора
без предоплаты**



Тема: Анализ финансирования дорожной отрасли в России

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
I.Существующая схема финансирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог в РФ	6
II. Затраты на финансирование, строительство и эксплуатацию автодорог на федеральном и региональном уровне	9
2.1. Фактическое финансирование автодорог в РФ.....	9
2.2. Нормативное финансирование автодорог в РФ	18
III. Разработка предложений по оптимизации финансирования дорожной отрасли в РФ	27
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	32
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	34
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	35

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. 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 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.

В связи с вышеизложенной актуальностью, целью работы является рассмотреть мероприятия, способствующие оптимизации финансирования дорожной отрасли в России. Для достижения поставленной цели, необходимо решить следующие задачи: описать существующую схему финансирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог в РФ; провести анализ фактического и нормативного финансирования автодорог в России на федеральном и региональном уровне; разработать предложения по оптимизации финансирования дорожной отрасли.

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

Информационным периодом исследования является 2012-2020 г.г.

Информационной базой исследования являются данные статистической отчетности, нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность дорожной отрасли в РФ.

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

I.Существующая схема финансирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог в РФ

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»(с изм. и доп. от 3 июля 2016 г.). (прил.1)и Градостроительным кодексом Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ (с изм. и доп. от 3 июля 2016 г.).

В частности, ст. 32 ФЗ«Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» 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., рис.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, рис.1.1.

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 Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты



Рис.1.1. Схема финансирования строительства и эксплуатации автомобильных дорог в РФ

Российской Федерации», 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, рис.1.1.

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.

Проектирование, строительство, реконструкция, капитальный ремонт автомобильных дорог в РФ осуществляется также ст. 16 ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» и Градостроительным кодексом Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ (с изм. и доп. от 3 июля 2016 г.).

Схематично финансирование дорожной отрасли РФ на федеральном и региональном уровне можно представить в виде рисунка, рис.1.1.

Таким образом, выше была рассмотрена схема финансирования дорожной отрасли в РФ на федеральном и региональном уровне. Для того, чтобы провести анализ финансирования отрасли, необходимо перейти к следующей части исследования.

II. Затраты на финансирование, строительство и эксплуатацию автодорог на федеральном и региональном уровне

2.1. Фактическое финансирование автодорог в РФ

Проведем анализ планового и фактического финансирования автодорог в РФ на федеральном и региональном уровне. По имеющимся данным Прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, разработанным Минэкономразвития РФ, в 2012 и 2015 г.г. предусмотренные объемы дорожного строительства составили 1927км и 3601 км соответственно, рис.2.1. При этом строительство Федеральных дорог в 2015 г. увеличилось на 929 км, объемы строительства региональных дорог возросли на 746 км, рис.2.1.



Рис. 2.1. Объемы ввода автомобильных дорог в РФ с 2012-2015 г.г.¹

Согласно Прогнозу социально-экономического развития Российской Федерации финансирование автомобильных дорог в 2012 и 2015 г.г. составило 321млрд. руб. и 1015 млрд. руб. соответственно, при этом рост в финансировании в 2015 г. по сравнению с тем же показателем 2012г. составил 216,19%. Увеличение финансирования произошло на федеральные дороги и региональные дороги с федеральным софинансированием на 17,42% по сравнению с показателем 2012 г. и объем финансирования

¹ Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития РФ)

составил 283 млрд. руб. При этом, в 2015 г. планировалось дополнительное финансирование за счет федерального бюджета в сумме 392 млрд. руб. На региональные дороги финансирование составило 340 млрд. руб., а это на 325% выше показателя начала анализируемого периода, рис.2.2.

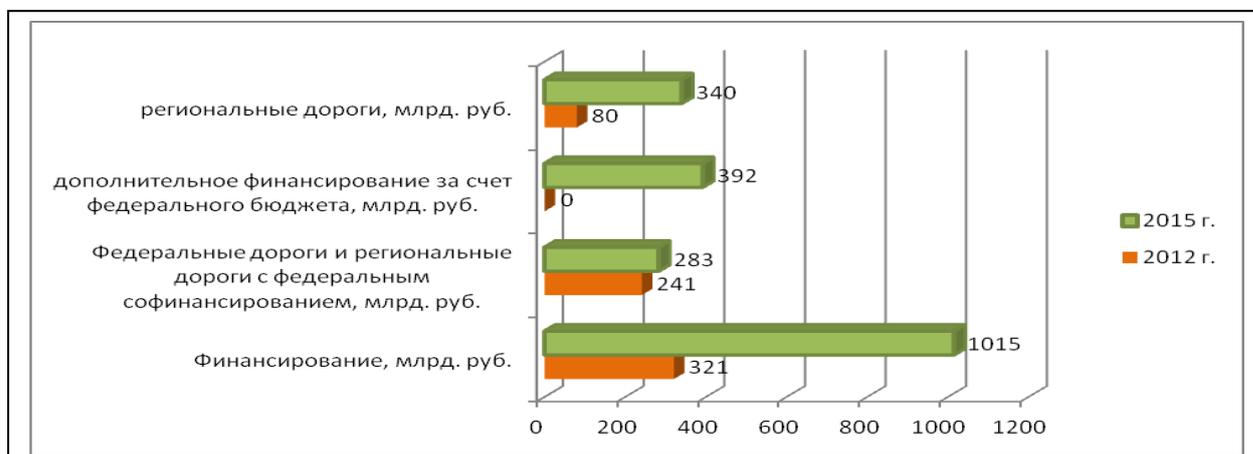


Рис. 2.2. Объемы финансирования строительства автомобильных дорог в РФ с 2012-2015 г.г.²

Однако, несмотря на показатели прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, фактически объемы финансирования автомобильных дорог были ниже. В частности, по имеющимся данным Министерства транспорта Российской Федерации общий объем финансирования из федерального бюджета в 2015 г. составил 403,7 млрд. руб., против 399,6 млрд. руб. годом ранее, рис.2.3.

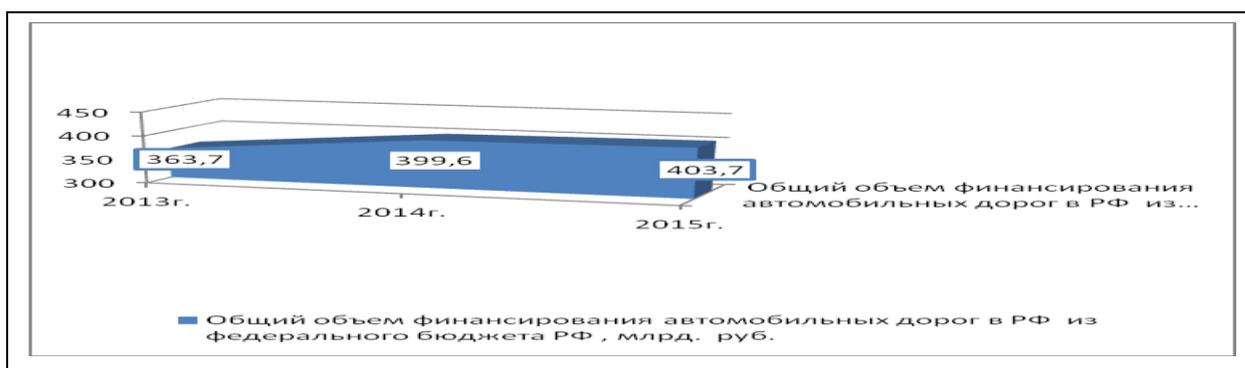


Рис.2.3. Общий объем финансирования автомобильных дорог в РФ из федерального бюджета РФ с 2013-2015 г.г.

² Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития РФ)

Снижение финансирования автомобильных дорог в РФ наблюдается в 2015 г. по сравнению с показателем предыдущего года по финансированию ремонта и содержания автомобильных дорог и в 2015 г. объем этого вида финансирования составил 163,7 млрд. руб., а это на 8,2 млрд. руб. ниже показателя 2014 г., рис.2.4.



Рис.2.4. Объем финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог в РФ с 2013-2015 г.г.³

Объемы финансирования и реконструкции федеральных дорог в РФ в 2015 г. снизились на 0,4 млрд. руб. по сравнению с показателем 2014 г. и составили по данным на конец анализируемого периода- 8,6 млрд. руб. Такая же сумма финансирования осуществлялась и в 2013г., рис.2.5.

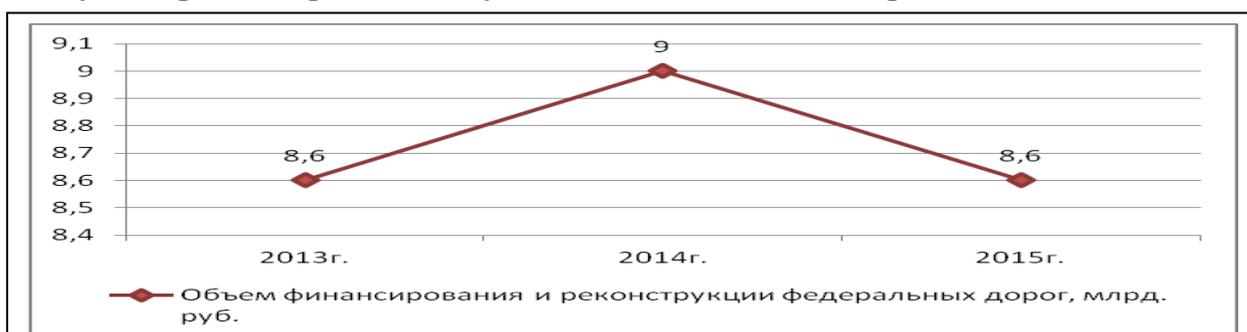


Рис.2.5. Объем финансирования и реконструкции федеральных дорог в РФ с 2013-2015 г.г.

³ Статистические данные Министерства транспорта РФ. Федерального дорожного агентства Росавтодор[Источник: <http://rosavtodor.ru>]

Объем финансирования других видов затрат на автомобильную отрасль практически в три раза ниже показателя 2013 г. и по данным на конец анализируемого периода составили 11,2 млрд. руб., рис.2.6.

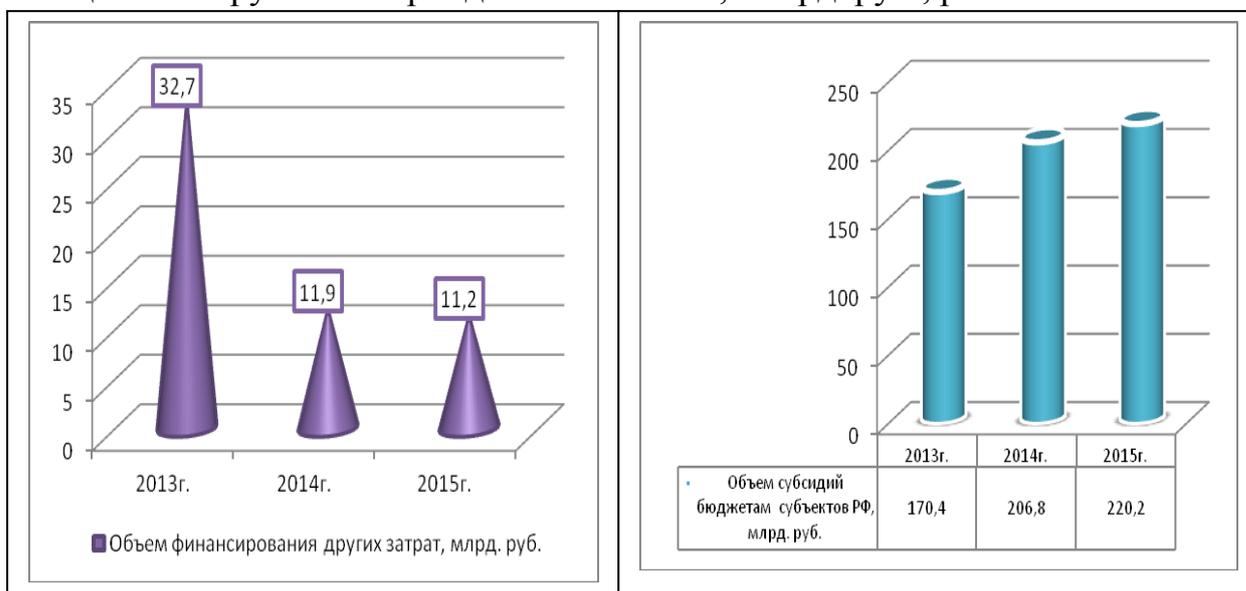


Рис.2.6. Объем субсидий бюджетам субъектов РФ с 2013-2015 г.г.⁴

В целом объем субсидий бюджетам субъектов РФ незначительно вырос и составил 220,2 млрд. руб., рис. 2.6.

Таким образом, плановые показатели финансирования строительства и ремонта автомобильных дорог в РФ, существенно ниже фактических. Согласно проблематики исследования необходимо рассмотреть финансирование автомобильных дорог на региональном уровне. В качестве региона- были выбраны регионы- г. Москва и Московская область. На сегодняшний день, в Москве существует ряд проблем в сфере дорожного хозяйства, в частности автомобильных дорог: фактическая загрузка всех видов общественного транспорта в утренние часы пик при движении в центр составляет 1,060 млн. человек и превышает провозную способность (870 тысяч человек) в среднем на 22%; загрузка автомобильных дорог превышает

⁴ Статистические данные Министерства транспорта РФ. Федерального дорожного агентства Росавтодор[Источник: <http://rosavtodor.ru>]

их пропускную способность на 42%; среднее время поездки на общественном транспорте пассажира из жилых районов до «мест приложения труда» составляет 67 минут, а около 20% жителей города Москвы тратят более трех часов в день на дорогу от дома до работы и обратно; слабая система хордовых связей между радиальными автомобильными дорогами; отсутствие дублирующих направлений магистральных радиальных автомобильных дорог, их недостаточная пропускная способность и несоответствие параметров автомобильных дорог на границе Москвы и Московской области планировочным параметрам; недостаточный уровень технического состояния искусственных сооружений и проезжей части на значительном протяжении автомобильных дорог федерального и регионального значения; отсутствие транспортных развязок на разных уровнях на пересечениях улично-дорожной сети, в том числе с железными дорогами и реками⁵; и другие.

Для выхода из сложившегося положения Департаментом была разработана Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года», которая утверждена постановлением Правительства Москвы от 2 сентября 2011 года № 408-ПП «О государственной программе города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» и актуализирована постановлением Правительства Москвы от 28.04.2015 г. № 236-ПП «О внесении изменений в постановление Правительства Москвы от 2 сентября 2011 года №408-ПП».

По имеющимся данным, финансирование дорожной отрасли г.Москвы фактически ниже плановых показателей. В частности, в 2014 г. на государственную программу г. Москвы «Развитие транспортной системы» было запланировано расходов бюджета г. Москвы в сумме 352987960,1 тыс. руб., однако фактически потрачено 330043786,7 тыс. руб., а это на 6,49% ниже плановых показателей, рис. 2.7.

⁵ Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года»



Рис.2.7. Плановые и фактические показатели расходов бюджета Москвы на Государственную программу г. Москвы «Развитие транспортной системы» в 2014 г.

На ремонт дорожного хозяйства и автомобильных дорог Москвы в 2014 г. планировалось выделение средств в сумме 7777078,0 тыс. руб., однако фактически финансирование составило 7673826,1 тыс. руб. (код 01.05.003.001.00), а это на 1,32% ниже плановых показателей, рис.2.8.

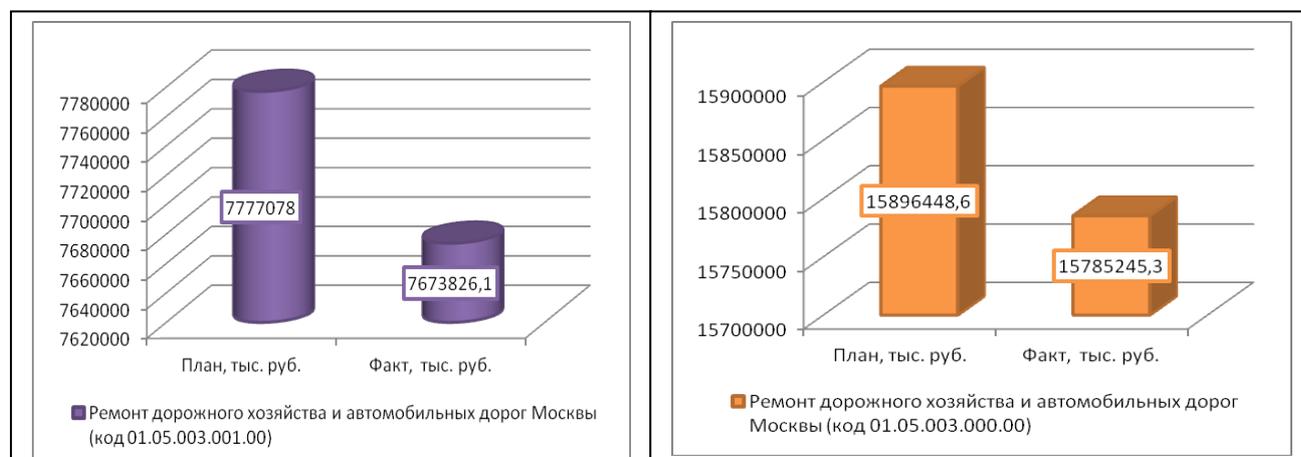


Рис.2.8. Плановые и фактические показатели расходов бюджета Москвы на ремонт дорожного хозяйства и автомобильных дорог Москвы в 2014 г.

Аналогичная ситуация наблюдается и по финансированию ремонта дорожного хозяйства и автомобильных дорог Москвы (код 01.05.003.000.00), в частности, в 2014 г. планировалось выделение финансовых ресурсов 15896448,6 тыс. руб., при этом недофинансирование этих видов расходов

произошло на 0,69% и составило фактически 15785245,3тыс. руб.(расходы бюджета г. Москвы), рис.2.8.

Таким образом, по имеющимся данным, отчетливо видно, что финансирование ремонта автомобильных дорог в Москве осуществляется не должным образом, так как наблюдается недофинансирование, а это отрицательно сказывается на развитии дорожной отрасли в целом.

Для развития дорожно-транспортного комплекса Московской области, разработана и действует Программа Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса», в которой предусмотрено финансирование на 2014-2018г.г. В которой предусмотрено финансирование на сумму 519850364,499тыс. руб.(Приложение 3). При этом наибольшая доля в общей сумме финансирования приходится на средства бюджета Московской области и составляет 238007302,297 тыс. руб., рис.2.9.

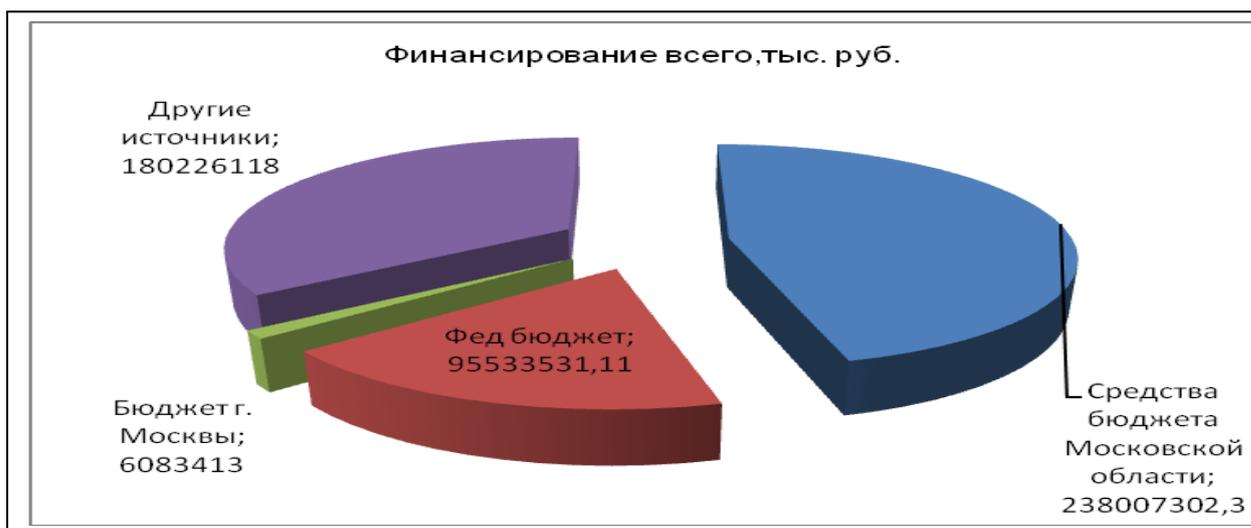


Рис. 2.9.Общая сумма финансирования на Программу Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса с 2014-2018г.г.

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 6083413,000тыс. руб. из бюджета г. Москвы. Небольшая доля финансирования приходится на другие источники (средства бюджетов

муниципальных образований Московской области и внебюджетные источники), рис.2.9.

В целом финансирование данной программы в 2015 г. снизилось по сравнению с показателем 2014 г. на 20,84% и составило 89534382,328 тыс. руб. Снижение финансирования дорожной отрасли Московской области произошло в основном за счет снижения средств из федерального бюджета и других источников финансирования и по данным на 2015 г. финансирование из федерального бюджета составило 24189681,473 тыс. руб., сумма финансирования из других источников составила 17282714,59 тыс. руб., рис.2.10.

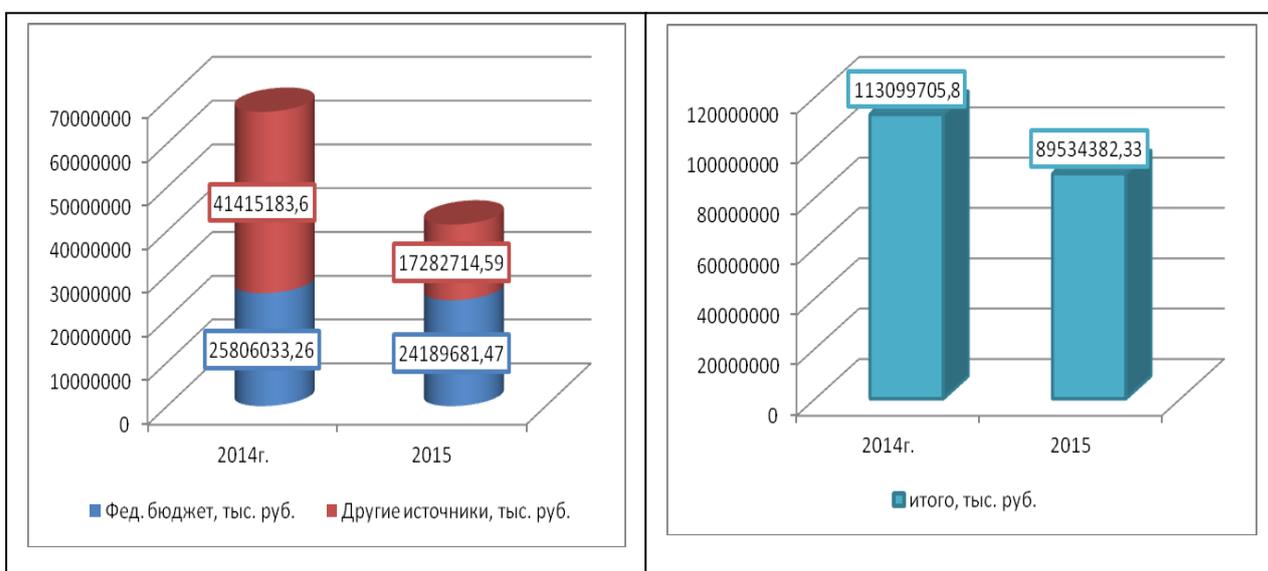


Рис.2.10. Финансирование из федерального бюджета и других источников на Программу Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса с 2014-2015г.г.

Финансирование из средств бюджета Москвы и Московской области напротив в 2015 г. увеличились по сравнению с тем же показателем предыдущего года на 262810 тыс. руб. и на 1920687,22 тыс. руб. соответственно и по данным на конец анализируемого периода из бюджета г. Москвы было выделено 1151120,000 тыс. руб. из бюджета Московской области 46910866,259 тыс. руб., рис.2.11.



Рис.2.11. Финансирование из средств бюджета Москвы и Московской области с 2014-2015 г.г.на Программу Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса».

Таким образом, представленный выше анализ финансирования дорожной отрасли Московской области в 2015 г. показал, что произошло снижение финансирования по сравнению с тем же показателем предыдущего года. Снижение финансирования произошло за счет снижения средств федерального бюджета и других источников финансирования.

В целом представленный анализ финансирования дорожной отрасли в части ремонта и реконструкции автомобильных дорог в России в целом, по г. Москве и Московской области имеет динамику снижения. Фактические показатели ниже запланированных (по г. Москве), по Московской области наблюдается снижение финансирования за счет средств федерального бюджета и иных источников. По РФ происходит аналогичная ситуация, фактические показатели меньше запланированных, предусмотренные на строительство, реконструкцию автомобильных дорог. Для того, чтобы рассмотреть нормативные показатели финансирования автодорог на федеральном и региональном уровне, необходимо перейти к следующему параграфу исследования.

2.2. Нормативное финансирование автодорог в РФ

Проведем анализ нормативного финансирования автодорог в России. Прежде чем рассмотреть финансирование автодорожной деятельности в России, следует отметить, что по имеющимся данным Прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, для развития транспортной инфраструктуры, в части автомобильных дорог, к 2030 г. планируется осуществить следующие мероприятия:

1) Для увеличения пропускной способности опорной транспортной сети, ликвидации разрывов и «узких мест», а также для транспортного обеспечения комплексного освоения и развития территорий Сибири и Дальнего Востока и разработки новых месторождений полезных ископаемых:

- реализация системы высокотехнологичных проектов по развитию транспортных магистралей и транспортных узлов (кластеров - мультимодальных центров), обеспечивающих основные межрегиональные связи. В частности, они будут реализовываться в Республике Татарстан, Московской, Ленинградской, Самарской, Свердловской, Новосибирской, Мурманской, Ростовской и Нижегородской областях, а также в Краснодарском, Красноярском, Приморском и Хабаровском краях;

- увеличение пропускной способности автомобильных дорог за счет ввода автомобильных дорог общего пользования, в том числе: кольцевая автодорога вокруг Санкт-Петербурга, автодорога «Амур» Чита - Хабаровск, Западный скоростной диаметр (Санкт-Петербург), скоростные автомагистрали Москва - Санкт-Петербург, Москва - Минск, а также участки скоростной автомобильной дороги Москва - Н. Новгород - Казань, строительство и реконструкцию автомагистрали М-4 "Дон" и участков автодорожных маршрутов Екатеринбург - Тюмень - Омск, Пермь - Ханты-

Мансийск - Томск, Тюмень - Салехард. Будет завершено строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги, реконструированы федеральные автомобильные дороги М-5 «Урал», М-7 «Волга», М-6 «Каспий» и М-8 «Холмогоры». В целях содействия развитию туризма и спортивно-оздоровительной деятельности в важнейших рекреационных районах Кавказа и Черноморского побережья будет завершено строительство участков автомобильной дороги федерального значения Джубга - Сочи;

- повышение пропускной способности сети автомобильных дорог за счет доведения объемов выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования до уровня, обеспечивающего приведение их транспортно-эксплуатационного состояния в соответствие с требованиями нормативных документов, строительство и реконструкция участков автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и местного значения, обслуживающих транспортные потоки в режиме перегрузки движением, строительство пересечений в разных уровнях взамен железнодорожных переездов, а также путепроводов и транспортных развязок на пересечениях с другими автомобильными дорогами, строительство мостовых переходов в целях повышения пропускной способности направлений автомобильных дорог, проходящих с использованием гидротехнических сооружений, строительство новых направлений автомобильных дорог, обеспечивающих движение транспортных потоков в обход перегруженных движением крупных транспортных узлов, а также устройство хордовых направлений автомагистралей, пересекающих эти транспортные узлы в обход наиболее загруженной движением центральной части, строительство и реконструкция автомобильных дорог в районах активной реализации рекреационного

потенциала территории, в первую очередь в регионах Северного Кавказа, Черноморского побережья, Калининградской области⁶;

2) С целью повышения доступности услуг транспортного комплекса для населения и формирования и распространения новых транспортных (перевозочных) технологий предусматривается развитие системы магистрального пассажирского сообщения, включая высокоскоростной и скоростной железнодорожный, воздушный транспорт, развитие сети автомобильных дорог, а также развитие метрополитена и других видов скоростного внеуличного транспорта. В части автомобильных дорог планируется осуществить следующие мероприятия:

- строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального и местного значения, обеспечивающих круглогодичную связь с дорожной сетью общего пользования по подъездам с твердым покрытием, развитие автомобильных дорог, обеспечивающих сокращение времени поездок людей к местам работы и отдыха, к учреждениям здравоохранения, учебным заведениям, спортивным сооружениям и т.д., в пределах крупных транспортных узлов, в первую очередь на территории Москвы и Московской области, а также Санкт-Петербурга и Ленинградской области, создание интеллектуальных систем организации движения и обслуживания пользователей автомобильных дорог в городских агломерациях. Одновременно строительство и реконструкция таких дорог должны способствовать повышению безопасности жизни населения, улучшению состояния окружающей среды, повышению занятости, развитию агропромышленного комплекса, предприятий малого бизнеса. Будет осуществлено развитие автомобильных дорог, необходимых для подготовки и проведения Чемпионата мира по футболу в 2018 году, строительство пересечений в разных уровнях с существующими и перспективными

⁶ Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года

направлениями высокоскоростных железнодорожных линий, а также мостовых переходов, путепроводов и тоннелей для соединения разобщенных территорий, в том числе в городах;

3) Для повышения конкурентоспособности транспортной системы и реализации транзитного потенциала предусматривается: строительство и реконструкция автомобильных дорог, обеспечивающих автомобильные перевозки по направлениям международных транспортных коридоров, строительство автомобильных дорог, обеспечивающих подъезд к аэропортам, морским портам, логистическим центрам, пунктам пропуска на государственной границе, особым экономическим зонам⁷ и др.

В связи с изложенными мероприятиями, направленными на развитие транспортной инфраструктуры России, предусмотрено финансирование на строительство и ввод автомобильных дорог в РФ в 2018 г. 1174 млрд. руб., в 2020 г.-1379 млрд. руб., рис.2.12.

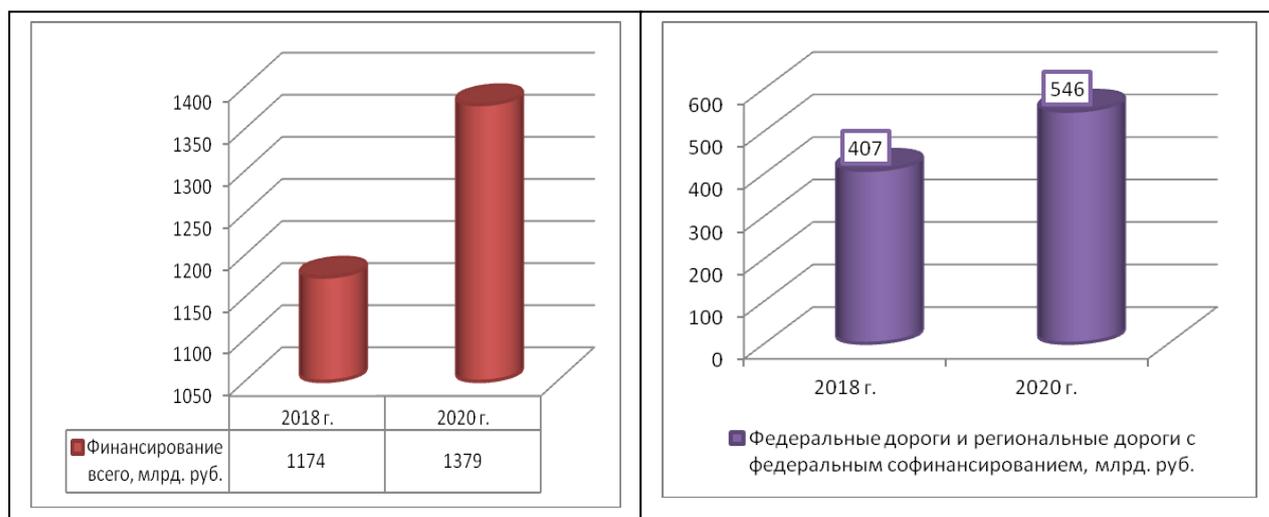


Рис.2.12.Динамика общей суммы финансирования на строительство и ввод автомобильных дорог в РФ с 2018-2020 г.

При этом, на федеральные дороги и региональные дороги с федеральным софинансированием предусмотрено финансирование в сумме 407млрд. руб. в 2018 г. и 546 млрд. руб. в 2020 г., рис.2.12.

⁷ Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года

По 300 млрд. руб. в 2018 и 2020 г.г. планируется выделить на дополнительное финансирование за счет федерального бюджета. Для сравнения в 2015 г. эта сумма финансирования была больше и составляла 392 млрд. руб. На региональные дороги в 2018 г. планируется увеличить финансирование до 467 млрд. руб., а это на 127 млрд. руб. больше по сравнению с показателем 2015 г. А в 2020г. на региональные дороги необходимо потратить 533 млрд. руб., рис.2.13.



Рис.2.13. Показатели дополнительного финансирования автомобильных дорог РФ за счет средств федерального бюджета и финансирование региональных дорог с 2018-2020г.г.

В связи с тем, что в 2018-2020г.г. предусмотрено увеличение финансирования автомобильных дорог, планируется и увеличить объемы строительства и ввод дорог. В частности, в 2018 и 2020 г.г. планируется ввод дорожного строительства 4866 км и 5420 км, эти показатели практически в два раза превышают данные 2012-2015г.г., рис. 2.14. При этом, объемы строительства федеральных дорог в 2018-2020 г.г. составят 1803км и 1860 км, почти в два раза по сравнению с показателем 2010 г. планируется увеличить объемы строительства региональных дорог и в 2018 и 2020 г.г. эти показатели составят 3063 км и 3560 км соответственно, рис. 2.14.

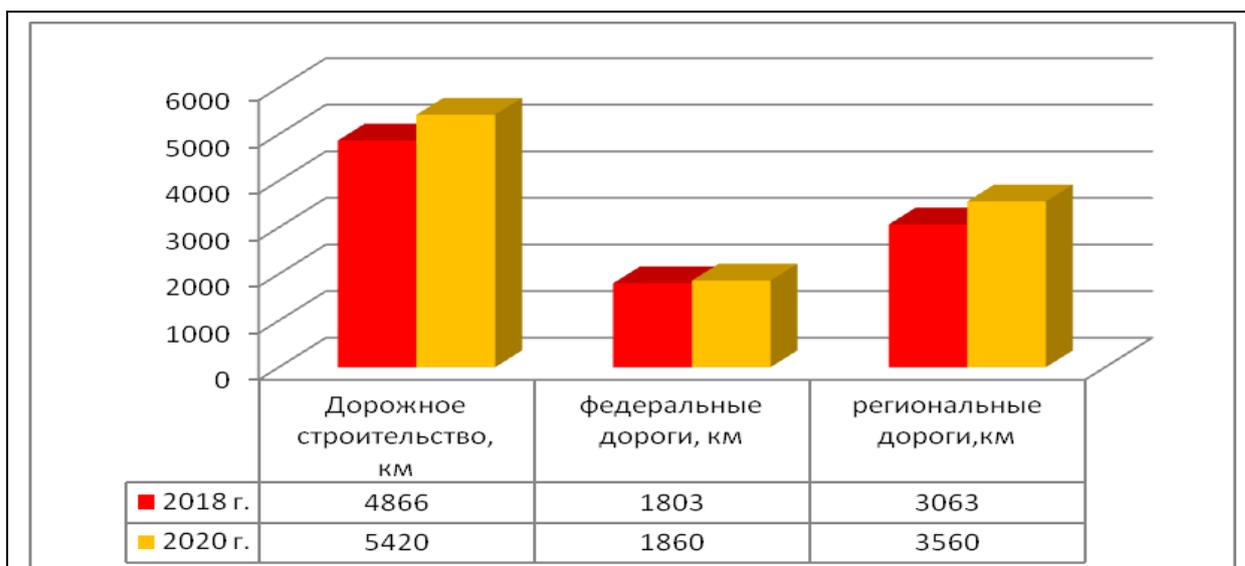


Рис.2.14. Объемы строительства федеральных и региональных дорог в РФ с 2018-2020 г.г.⁸.

Таким образом, на перспективу в РФ планируется увеличение строительства и ввода как региональных, так и федеральных дорог, при этом планируется и увеличение финансирования за счет средств федерального бюджета.

Рассмотрим перспективы финансирования автодорог в Москве и Московской области. Как уже было описано выше, на сегодняшний день, разработана и действует программа города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года», согласно которой к 2020 г. планируется осуществить следующие мероприятия: строительство 167 искусственных сооружений, строительство объектов на территории Новой Москвы (78,6 км дорог), реконструкция вылетных магистралей и хорд (более 400 км), ремонт и содержание объектов улично-дорожной сети, строительство Северного дублера Кутузовского проспекта за счет привлечения частных инвестиций. При этом планируется финансирование в сумме 1,445 млрд. руб. Наибольший объем финансирования автодорог Москвы осуществляется за счет средств бюджета города Москвы и составляет 1,392 млрд. руб. Небольшая доля

⁸ Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года

финансирования приходится на федеральный бюджет и частные инвестиции и по данным государственной программы предусмотрено 13 млрд. руб. из федерального бюджета и 40 млрд. руб.- частные инвестиции⁹, рис.2.15.

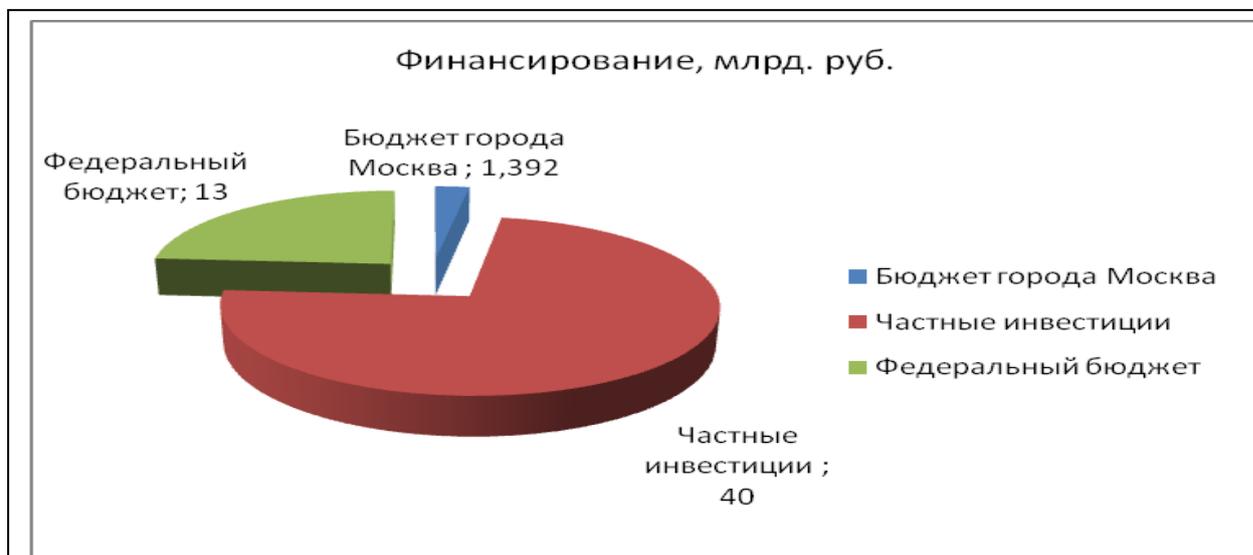


Рис.2.15. Финансирование ремонта и строительства автодорог по государственной программе города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года»

По программе Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса» с 2016-2018 г.г. больше всего финансирование планируется осуществить в 2016 г., общая сумма финансовых ресурсов составит 144219650,287 тыс. руб. Далее в сторону уменьшения, в 2017-2018 г.г. общая сумма финансирования дорожной отрасли составит 93699391,635 тыс. руб. и 79297234,438 тыс. руб., рис.2.16.

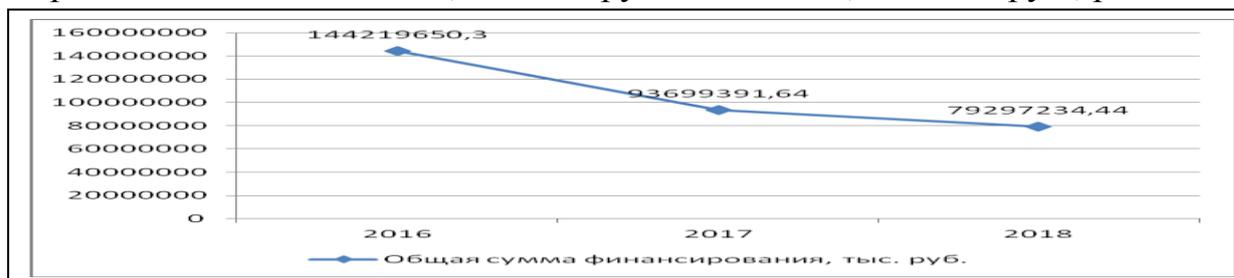


Рис.2.16. Динамика общей суммы финансирования по Программе Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса с 2014-2018г.г.

⁹ Программа города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года»

Снижение финансирования произойдет в основном за счет сокращения инвестиций бюджета Московской области и Федерального бюджета и по данным на 2020 г. будет выделено 43897362 тыс. руб. из бюджета Московской области и 7671820,632 тыс. руб. из федерального бюджета, рис.2.17.

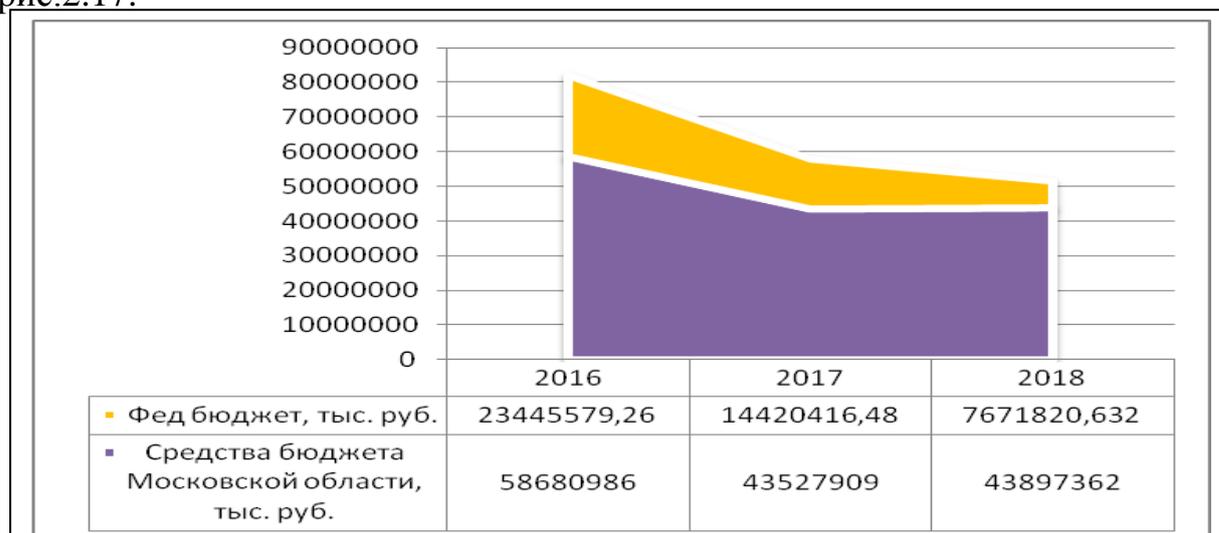


Рис.2.17. Динамика финансирования из федерального бюджета и средств Московской области по Программе Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса с 2014-2018г.г.

Более чем в два раза произойдет снижение финансирования автодорог Московской области из других источников и по данным на 2018 г. сумма финансирования из других источников составит 26258346,8тыс. руб., рис.2.18.

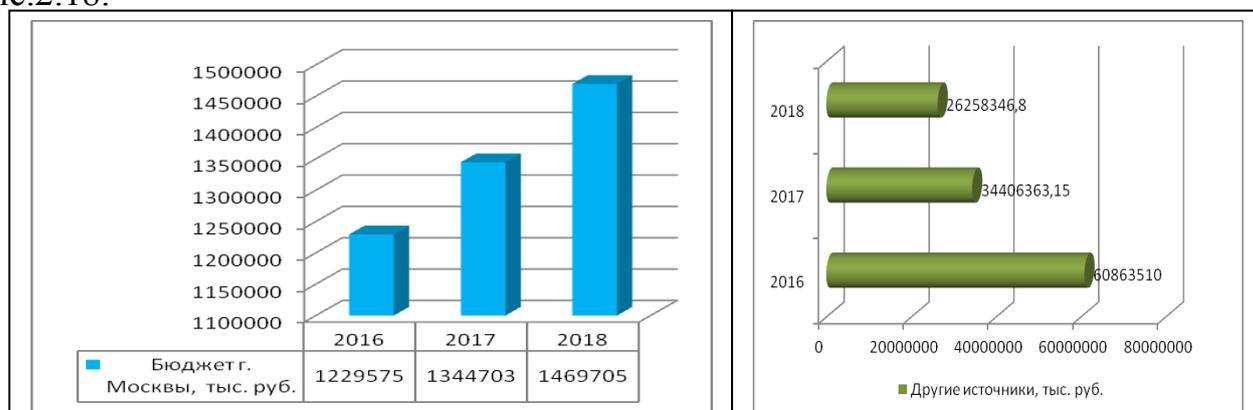


Рис.2.18. Динамика финансирования из бюджета Москвы и других источников по Программе Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса с 2014-2018г.г.»

Единственным источником финансирования, по которому произойдет рост финансирования является бюджет города Москвы и в 2017 г. и 2018 г. планируется осуществить финансирование в сумме 1344703,000 тыс. руб. и 1469705,000 тыс. руб. соответственно. Таким образом, представленный выше анализ по финансированию автодорог в Московской области, показал, что к 2017-2018 г.г. наблюдается снижение финансирования, как за счет федерального бюджета, так и за счет бюджета Московской области, более чем в два раза наблюдается снижение финансирования из других источников.

В целом, анализ фактического и нормативного финансирования автодорог в РФ на федеральном и региональном уровне показал, что как в России, так и в регионах разработаны и действуют программы по совершенствованию дорожно-транспортного комплекса. При этом, финансирование осуществляется как за счет федерального бюджета, так и регионов, кроме этого существуют и другие источники финансирования. Однако, как показал анализируемый прошедший период, фактически финансирование автодорог ниже плановых показателей, при этом, замечено, что в перспективе до 2020 г. наблюдается снижение финансирования этой отрасли. На снижение оказывает влияние уменьшения денежных средств, как из федерального бюджета, так и из других источников финансирования. А это в целом отрицательно скажется на развитии отрасли дорожного хозяйства как в целом по России, так и по регионам, в частности. Поэтому, для совершенствования системы финансирования дорожной отрасли на федеральном и региональном уровне необходимо рассмотреть основные пути ее решения. Для этого перейдем к следующей части работы.

III. Разработка предложений по оптимизации финансирования дорожной отрасли в РФ

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.

Оценка текущего состояния и финансирования автодорожной отрасли на федеральном и региональном уровне позволяют выделить ряд недостатков:

- 1) неэффективная система финансирования;
- 2) недофинансирование дорожного строительства;
- 3) неэффективное расходование финансовых ресурсов на строительство и реконструкцию автомобильных дорог, рис.3.1.

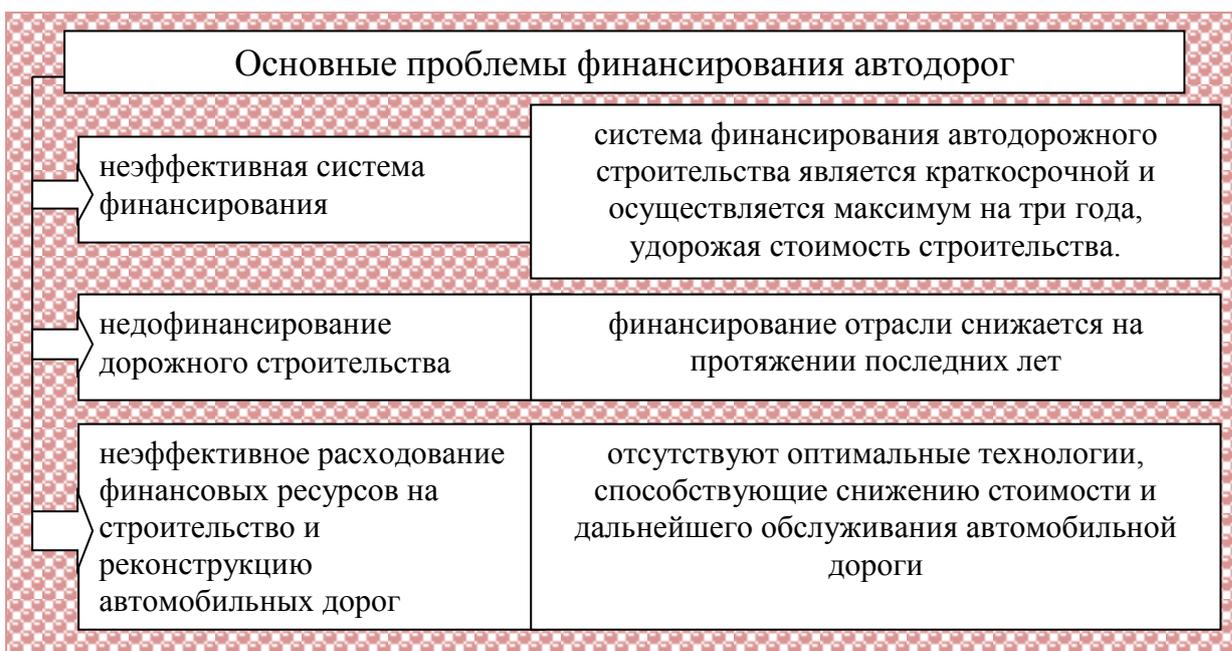


Рис.3.1. Основные проблемы финансирования отрасли дорожного строительства на региональном и федеральном уровне в РФ

Рассмотрим подробнее проблемы финансирования автодорог на федеральном и региональном уровне в РФ и пути выхода из сложившейся ситуации.

1) Неэффективная система финансирования автодорожной отрасли объясняется, прежде всего тем, что система финансирования автодорожного строительства является краткосрочной и осуществляется максимум на три года, удорожая стоимость строительства. По причине отсутствия перспективного долгосрочного финансирования строительные работы растягиваются на длительное время, переходят в разряд долгостроя, что значительно удорожает строительство. Кроме этого, автодорожное строительство, как на федеральном, так и на региональном и местном уровнях, преимущественно финансируется за счет средств федерального бюджета. Однако, для решения данной проблемы, необходимо планировать и прогнозировать финансовые ресурсы на автодорожное строительство и реконструкцию на более долгий срок, он может составлять от десяти и более лет.

2) Недофинансирование дорожного строительства, объясняется тем, что на протяжении ряда лет наблюдается снижение финансирования отрасли. Для решения данной проблемы, является необходимым развивать различные формы государственно-частного партнерства, в том числе путем заключения концессионных соглашений и долгосрочных комплексных контрактов, предусматривающих строительство и содержание объектов транспортной инфраструктуры в период между капитальными ремонтами, содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов, использование транспортных облигаций, повышение доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части процентных ставок из средств федерального бюджета, стимулирование развития лизинговой деятельности. Следует отметить, что кредиты и лизинг будут играть важную роль в реализации инвестиционных программ в сфере строительства и реконструкции

автомобильных дорог ,как на федеральном, так и на региональном уровнях в РФ.

3) Неэффективное расходование финансовых ресурсов на строительство и реконструкцию автомобильных дорог объясняется тем, что на сегодняшний день, отсутствует современная нормативно-правовая база, регламентирующая технологию дорожного строительства, используемые строительные материалы, конструктивные элементы, расчетные схемы. Существующие строительные нормы и правила, а также государственные стандарты на сегодняшний день можно считать устаревшими. При этом, федеральный закон «О техническом регулировании» пока не привел к разработке и принятию цельного пакета технических регламентов. Документы эти необходимы, так как внедрение оптимальных технологий и будут способствовать снижению стоимости и дальнейшего обслуживания автомобильной дороги, оптимизации издержек, стоимости работ, реальному ценообразованию в сфере строительства автодорог, повышению качества строительства дорог.

Сложившаяся система утверждения строительных работ по созданию нового дорожного полотна, а также порядок финансирования этих работ из федерального, регионального и местного бюджета приводит к преимущественному строительству и обслуживанию дорожного полотна поздней осенью и зимой, что, безусловно, сказывается на качестве объекта строительства, технических характеристиках, износостойкости и дальнейшей эксплуатации. Отметим, что, независимо от даты начала автодорожного строительства, выделенные из бюджетов различных уровней в конкретном финансовом году средства, в соответствии с бюджетным кодексом РФ, должны быть использованы полностью, иначе неиспользованный остаток бюджетных средств будет изъят, даже если конкретное строительство еще не завершено.

Таким образом, для решения данной проблемы является необходимым совершенствование и принятие нормативно-правовых актов, направленных на совершенствование технологий в строительстве и реконструкции автомобильных дорог, тем самым эффективному расходованию финансовых ресурсов автодорожной отрасли России.

Выше были рассмотрены три основные проблемы финансирования отрасли дорожного хозяйства в РФ, ими являются: неэффективная система финансирования, недофинансирование и неэффективное расходование финансовых ресурсов, предназначенных на строительство и реконструкцию автомобильных дорог. В связи с этим, для оптимизации финансирования отрасли дорожного хозяйства было предложено: 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, развитие различных форм государственно-частного партнерства, в том числе путем заключения концессионных соглашений и долгосрочных комплексных контрактов, предусматривающих строительство и содержание объектов транспортной инфраструктуры в период между капитальными ремонтами, стимулирование развития лизинговой деятельности, разработка планов по финансированию отрасли на более долгий период, который может составлять от десяти до пятнадцати лет; разработка новых технических регламентов и иных нормативно-правовых актов, позволяющих повысить технологию дорожного строительства, тем самым обеспечив эффективное расходование финансовых ресурсов. Все выше предложенные мероприятия, будут способствовать увеличению объема работ, повышению качества строительства и реконструкции автомобильных дорог, а это позволит оптимизировать издержки и более рационально использовать финансовые ресурсы отрасли. А более лояльные условия кредитования и лизинга, будут играть важную роль в реализации инвестиционных программ в сфере

строительства и реконструкции автомобильных дорог ,как на федеральном, так и на региональном уровнях в РФ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В работе была рассмотрена тема: Анализ финансирования дорожной отрасли в России. На сегодняшний день, финансирование дорожной отрасли осуществляется на основании нормативно-правовых актов, основные из них: 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»(с изм. и доп. от 3 июля 2016 г.) и Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ (с изм. и доп. от 3 июля 2016 г.). Источниками финансирования строительства и реконструкции автомобильных дорог являются средства Федерального бюджета, а также региональных и местных бюджетов и иных источников.

Представленный анализ финансирования отрасли дорожного строительства в целом по России, а также на региональных уровнях, показал, что наблюдается ряд проблем, в частности: 1) неэффективная система финансирования, так как финансирование автодорожного строительство является краткосрочной и осуществляется максимум на три года, удорожая стоимость строительства; 2) недофинансирование отрасли дорожного строительства, объясняется тем, что финансирование отрасли снижается на протяжении последних лет; 3) неэффективное расходование финансовых ресурсов, предназначенных на строительство и реконструкцию автомобильных дорог, объясняется тем, что отсутствуют оптимальные технологии, способствующие снижению стоимости и дальнейшего обслуживания автомобильной дороги.

В связи с этим, для оптимизации финансирования отрасли дорожного хозяйства было предложено: 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, развитие различных форм

государственно-частного партнерства, в том числе путем заключения концессионных соглашений и долгосрочных комплексных контрактов, предусматривающих строительство и содержание объектов транспортной инфраструктуры в период между капитальными ремонтами, стимулирование развития лизинговой деятельности, разработка планов по финансированию отрасли на более долгий период, который может составлять от десяти до пятнадцати лет; разработка новых технических регламентов и иных нормативно-правовых актов, позволяющих повысить технологию дорожного строительства, тем самым обеспечив эффективное расходование финансовых ресурсов. Предложенные рекомендации позволят увеличить приток финансовых ресурсов в отрасль дорожного хозяйства, позволят повысить качество строительства и реконструкции автомобильных дорог, тем самым оптимизировав издержки и обеспечив экономию финансовых ресурсов отрасли. Таким образом, отрасль дорожного хозяйства в России сможет повысить свою инвестиционную привлекательность.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1) 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» , с изменения и доп. от 13 июля 2015 г.
- 2) Федеральный закон «О техническом регулировании» от 27.12.2002 №184-ФЗ;
- 3) Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ, с изм. и доп. от 3 июля 2016 г.;
- 4) Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года»;
- 5) Государственная программа Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса с 2014-2018г.г.
- 6) Коробицын Т. Г. Особенности и проблемы финансирования автодорожного строительства в Российской Федерации // Молодой ученый. - 2011. - №4. Т.1. - С. 158-161.
- 7) Официальный сайт Департамента транспорта и развития транспортной инфраструктуры Москвы[Ресурс: <http://dt.mos.ru>];
- 8) Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития РФ);
- 9) Статистические данные Министерства транспорта РФ. Федерального дорожного агентства Росавтодор[Источник: <http://rosavtodor.ru>];
- 10) Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденная приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 мая 2005 г. № 45;
- 11) Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р)

Федеральная Целевая Программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».

ПРИЛОЖЕНИЯ