



## **Доклад**

Уважаемые члены комиссии!

Вашему вниманию предлагается диссертационное исследование на тему:  
«Финансирование дорожного строительства РФ»(слайд 1)

Объектом исследования является дорожная отрасль РФ на федеральном уровне и региональном уровне. Предмет исследования- финансирование дорожной отрасли на федеральном и региональном уровне в РФ.(слайд 2).

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.(слайд 3).

Актуальность исследования(слайд 4). 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.(слайд 4).

### **Теоретические аспекты исследования (слайд 5):**

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.

Нормативно-правовое регулирование финансирования дорожной отрасли в РФ (слайд 6):

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.

Анализ текущего состояния дорожной инфраструктуры (слайд 7)

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. (Анализ финансирования дорожной инфраструктуры слайд 8).

#### **Стоимость строительства дорожной инфраструктуры на примере зарубежных стран (слайд 9):**

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.

Прогнозные значения дорожной инфраструктуры РФ в соответствии с Транспортной стратегией до 2030г.(слайд10,11)

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. (слайд 11)

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.

### **Перспективная модель финансирования дорожной инфраструктуры(слайд 12):**

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.

### Слайд 13

Основными направлениями развития законодательства для обеспечения широкого применения государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов в России должны стать (слайд 13): 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.

### Выводы (слайд 14):

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.

Спасибо за внимание! (Слайд 15).