

ФИНАНСОВЫЙ ПАЗЛ ДОРОГ

НЕДОПОЛУЧЕННАЯ ПРИБЫЛЬ ЭКОНОМИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ ДОРОГ СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 3,5 ТРЛН РУБЛЕЙ ЕЖЕГОДНО, ИЛИ 6,5% ВВП. УВЕЛИЧЕНИЕ ДОХОДОВ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ ПОЗВОЛИТ СПРАВИТЬСЯ С ПРОБЛЕМОЙ.

ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВ

Еще недавно дорожная отрасль России страдала от хронической нехватки средств: темпы прокладки новых магистралей на годы отставали от роста автомобилизации страны, состояние многих существующих дорог было плачевным из-за многолетнего недоремонта. Ситуация коренным образом изменилась в 2011 году, после воссоздания Федерального дорожного фонда. Решение, принятое правительством страны по предложению Минтранса, обеспечило приток денег в содержание и развитие российской дорожной сети. Если в 2010 году из федерального бюджета на дороги было направлено 326,3 млрд рублей, то в 2012 году финансирование выросло на 27%, до 415 млрд рублей. Это позволило в текущем году на 16% увеличить объемы строительства дорог и на 26% — ремонта и капитального ремонта по сравнению с 2011 годом.

Еще через два года, в 2014 году, Федеральный дорожный фонд аккумулирует почти 516 млрд рублей, что даст возможность выделять на ремонтные работы столько средств, сколько предусмотрено нормативами. Но действительность может оказаться не столь оптимистичной, как прогнозы дорожников. Из-за пересмотра некоторых аспектов акцизной политики государства дорожные фонды могут не получить часть ожидаемых доходов.

ИЗ РАЗНЫХ ИСТОЧНИКОВ Пристальное внимание проблемам дорожной отрасли государство уделяет с 2007 года, когда был принят закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации». Он определил принципы разделения автомобильных дорог по категориям и подходы к их финансированию. «С этого времени государство планомерно проводило политику по упорядочиванию вопросов в этой сфере. Самым важным шагом, который базировался на новом законе, было решение о воссоздании системы дорожных фондов на федеральном и региональном уровнях», — считает заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Иннокентий Алафинов.

Дорожные фонды были воссозданы на иных принципах, нежели их предшественники, упраздненные в 2002 году. Для формирования Федерального дорожного фонда основными источниками являются перечисления из федерального бюджета (254,1 млрд рублей в 2012 году с ежегодной индексацией на уровень инфляции), а также поступления от сбора акцизов на топливо. В этом году в Федеральный дорожный фонд было перечислено 23% собранных акцизов, остальное пошло в региональные дорожные фонды. Со следующего года соотношение изменится на 28% к 72% в пользу федерального фонда.

Помимо этого, были установлены десять неналоговых источников пополнения Федерального дорожного фонда, среди которых доходы, получаемые от использования имущества, входящего в состав автомобильных дорог, сборы за проезд иностранных автотранспортных средств, госпошлины за разрешение на перевозку опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов и другие.

Важной особенностью созданных дорожных фондов является возможность переноса остатков средств на следующий год. Это позволило более эффективно планировать выполнение дорожных работ, не вводить объекты ускоренными темпами, невзирая на погодные условия, а планомерно завершать проект с соблюдением всех технологических процедур.

В перспективе очень важную роль могут сыграть два механизма привлечения средств в Федеральный дорожный фонд. Первый — это так называемый отрицательный трансферт. Регионам предоставлена возможность финансировать строительство федеральных дорожных объектов в том случае, если скорейшее их появление важно для развития экономики субъекта федерации. Но главное — Федеральный дорожный фонд получил право принимать ассигнования от частных инвесторов, заинтере-

**ЗАМЕСТИТЕЛЬ
РУКОВОДИТЕЛЯ
ФЕДЕРАЛЬНОГО
ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА
ИННОКЕНТИЙ АЛАФИНОВ
СЧИТАЕТ, ЧТО САМЫМ
ВАЖНЫМ ШАГОМ
В ОТРАСЛИ БЫЛО
РЕШЕНИЕ О ВОССОЗДАНИИ
СИСТЕМЫ ДОРОЖНЫХ
ФОНДОВ НА ФЕДЕРАЛЬНОМ
И РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЯХ**



ресованных в новых дорогах, развязках, мостах. Такие проекты будут осуществляться на деньги бизнеса, а затем передаваться в собственность государству.

Для наращивания доходов Федерального дорожного фонда с 2013 года запланирован ввод специальной платы для компенсации вреда, причиняемого федеральным автомобильным дорогам тяжелыми транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Плата определена в размере 3,5 рубля за километр, что обеспечит дополнительные средства для ремонта дорог.

Но особые надежды дорожников связаны с топливными акцизами. В соответствии с поправками в Налоговый и Бюджетный кодексы РФ, в 2010 году было решено ежегодно, с 2011 по 2013 год, повышать ставку акциза на 1 рубль с каждого литра топлива. И хотя этот акциз все равно составлял бы порядка 17% в цене литра бензина при 50% в Германии и 53% в Нидерландах, за счет этой меры поступления в дорожные фонды из данного источника должны были повыситься на 60%.

АКЦИЗНАЯ НЕСТАБИЛЬНОСТЬ Разлад в стройную финансовую схему был внесен в прошлом году, после принятия в ноябре 2011 года федерального закона

№ 338. Документ коренным образом изменил правила сбора акцизов. С 1 июля этого года ставки акцизов повысились, но вовсе не так, как ожидалось. Акциз на бензин класса «Евро-5» был снижен с 5,2 до 3,9 рубля за литр, а на бензин «Евро-3» вырос с 5,6 до 5,99 рубля за литр, для «Евро-4» ставки остались на прежнем уровне: 5,18 рубля. «Дорожная отрасль с литра бензина класса „Евро-5“ за три года теперь получит уже не три рубля прибавки, а только 92 копейки. За три года выпадающие доходы федерального и региональных фондов составят около 100 млрд рублей», — говорит генеральный директор ассоциации РАДОР Игорь Старыгин. И хотя высокомарочными бензинами пользуются в основном новые скоростные машины, требующие повышенного качества дорог, их вклад в улучшение этого качества становится меньше.

Решение об изменении ставок акцизов на топливо было принято правительством отчасти из-за лобби нефтяников, которые просили сохранить доходы от продажи топлива для последующего инвестирования около 1 трлн рублей в нефтеперерабатывающие предприятия. Не менее важным мотивом стало желание поощрить производителей переходить на выпуск более экологически чистых видов топлива опережающими темпами. Дорожники неожиданно для себя опять оказались на грани недофи-

нансирования отрасли. Если учесть, что в соответствии с техническим регламентом в 2015 году в России будет производиться топливо только 4-го и 5-го классов, а с 2016 года только 5-го экологического класса, то общий объем потерь в доходах дорожных фондов в 2013–2016 годах составит 350 млрд рублей.

Надежда, что позитивный для отрасли выход будет найден, появилась после встречи президента РФ Владимира Путина с Союзом транспортников России, которая прошла в конце октября 2012 года. На встрече президент отметил: «Дорожные фонды все равно будут наполняться. Я не хочу, чтобы все это прозвучало так, что количество денег в дорожных фондах будет сокращаться. Оно будет увеличиваться, просто с решением понизить акциз они не наполнятся так, как планировалось, но все равно дорожные фонды будут увеличиваться». Президент подчеркнул, что правительство должно будет еще раз вернуться к вопросу и внимательно проанализировать экономику двух отраслей — нефтяной и дорожной.

ОТСТУПАТЬ НЕКУДА Вместе с тем любое сокращение поступлений в Федеральный дорожный фонд самым негативным образом скажется на состоянии российских дорог, и в первую очередь — федеральных. Несмотря на их относительно небольшую протяженность (к данной категории относятся 50,51 тыс. км из 825 тыс. км дорожной сети), по ним осуществляется 40% всех автомобильных перевозок страны. Состояние этих трасс оставляет желать лучшего. Как отметил Иннокентий Алафинов, на 1 января 2012 года не отвечали нормативным требованиям 60% дорог федерального значения. Их качество различается от региона к региону. С перегрузкой работают автомобильные дороги московского и петербургского транспортных узлов. Несмотря на значительные средства, выделяемые на поддержание дорожной сети в этих регионах, автотрассы двух агломераций испытывают колоссальную нагрузку со стороны грузового, транзитного и легкового транспорта.

Дорог не хватает. Развитие дорожной сети страны на 7–8 лет отстает от роста уровня автомобилизации. А количество автомобилей в России непрерывно увеличивается. Стартовав с 25 млн машин в начале тысячелетия, их число увеличилось к настоящему времени в 1,6 раза и, по данным аналитического агентства «Автостат», на октябрь 2012 года достигло 41 млн единиц.

Сегодня общие потери и недополученная прибыль экономики РФ от неудовлетворительного состояния дорог составляют около 3,5 трлн рублей ежегодно, или 6,5% ВВП. Увеличение доходов дорожных фондов позволит справиться с проблемой в обозримом будущем. Как заявил министр транспорта РФ Максим Соколов, к 2014 году поставлена задача выйти на 100% финансирования работ по ремонту и содержанию, чтобы уже в 2018 году довести 100% дорог до нормативного состояния. «После этого большая часть Федерального дорожного фонда будет направляться уже не только на поддержание дорог в надлежащем состоянии, но и на строительство новых трасс», — заверил министр. ■

ИЗМЕНЕНИЕ СТАВОК АКЦИЗОВ НА АВТОМОБИЛЬНОЕ ТОПЛИВО В СООТВЕТСТВИИ С ФЕДЕРАЛЬНЫМ ЗАКОНОМ ОТ 28 НОЯБРЯ 2011 Г. 338-ФЗ

ВИД ТОПЛИВА	СТАВКИ АКЦИЗОВ (РУБ. ЗА ТОННУ), УТВЕРЖДЕННЫЕ ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ЗАКОНАМИ ОТ:			УВЕЛИЧЕНИЕ СТАВОК В 2010–2013 ГГ., РУБЛЕЙ ЗА 1 ЛИТР	
	28.11.2009 282-ФЗ НА 2010 Г.	27.11.2010 306-ФЗ	28.11.2011 338-ФЗ	ПО ЗАКОНУ ОТ 27.11.2010	ПО ЗАКОНУ ОТ 28.11.2011
	ДО ВВЕДЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ	НА 2013 Г.	НА 2013 Г.	306-ФЗ	338-ФЗ
БЕНЗИН КЛАССА 5	3922	8560	5143	3,48	0,92
БЕНЗИН КЛАССА 4	3922	8560	8560	3,48	3,48
БЕНЗИН КЛАССА 3	3922	9151	9750	3,92	4,37
БЕНЗИН, НЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЙ КЛАССАМ 3–5	2923	9511	10100	4,94	5,38
ПРЯМОГОНЫМ БЕНЗИН	4290	9617	9617	4,00	4,00
ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО КЛАССА 5	1188	4934	4334	3,22	2,36
ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО КЛАССА 4	1188	4934	4934	3,22	3,22
ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО КЛАССА 3	1188	5199	5860	3,45	3,50
ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО, НЕ СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ КЛАССАМ 3–5	1188	5500	5860	3,71	3,50
МАСЛА МОТОРНЫЕ	3246,1	7509	7509	3,67	3,20