

ПОЗИТИВНЫЙ ТРЕНД

ВОССОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ ПОЗВОЛИЛО СУБЪЕКТАМ ФЕДЕРАЦИИ РЕЗКО УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМЫ РЕМОНТА И СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ.

ЕЛЕНА ВЛАДИМИРОВА

В этом году после десятилетнего перерыва были воссозданы региональные дорожные фонды. Объем финансирования, направленный на содержание, ремонт и строительство дорог регионального значения, по сравнению с прошлыми годами вырос почти вдвое. Но, по оценке участников отрасли, для приведения региональной дорожной сети в порядок необходимо вложить в три раза больше средств.

ДОРОГИ ЗАПУСТЕНИЯ Российская региональная дорожная сеть общего пользования — это 452 тыс. км дорог с твердым покрытием и 42 тыс. км с грунтовым. Из них не соответствуют нормативным требованиям к качеству содержания 63,3% автодорог. В 13 субъектах федерации положение дел и вовсе критичное — более 80% трасс не отвечает стандартам. Регионы не в состоянии качественно содержать свое дорожное хозяйство из-за хронического недофинансирования отрасли, накапливавшегося в течение двух десятилетий.

Существовавшая в Российской Федерации с 1992 года система дорожных фондов (ДФ) была ликвидирована в 2002 году. С того момента деньги на дороги выделялись напрямую из федерального или региональных бюджета. Преобразование схемы финансирования не пошло на пользу отрасли. К 2005 году количество средств, вкладываемых в дорожную сеть, в сопоставимых ценах сократилось вдвое по сравнению с 2000-м. Объемы строительства и ремонта упали в разы. Особенно пострадали региональные дороги, зачастую финансировавшиеся по остаточному принципу. Если в 2002 году субъектами федерации было построено 3,2 тыс. км новых дорог, то в 2010-м — всего 0,9 тыс. км. Объемы ремонта и капитального ремонта сократились с 18,9 тыс. км в 2002 году до 6,5 тыс. км к 2009 году.

«Самый большой провал по финансированию случился в кризис — объем средств в региональном дорожном хозяйстве сократился на четверть. В прошлом году вернулись к докризисному показателю: на содержание, ремонт и строительство дорог было направлено 206 млрд рублей. Но с учетом инфляции, роста цен на энергоносители и строительные материалы можно говорить о фактическом сокращении финансирования отрасли», — констатирует генеральный директор ассоциации РАДОР Игорь Старыгин.

РЕГИОНЫ СПРАВИЛИСЬ Необходимость реформ в отрасли стала очевидна всем. В 2011 году был принят соответствующий федеральный закон, воссоздан федеральный дорожный фонд, в 2012-м очередь дошла до региональных дорожных фондов. К 1 января 2012 года во всех субъектах федерации были приняты законы о региональных дорожных фондах, а также соответствующие подзаконные нормативно-правовые акты. С начала года система заработала.

В обновленные региональные ДФ в обязательном порядке должны зачисляться транспортный налог, собираемый в субъекте федерации, и акцизы на горюче-смазочные материалы, которые делятся между федеральным и региональными уровнями. В текущем году эти средства были поделены в следующей пропорции: 23% поступили в федеральный дорожный фонд и 77% — в региональные. В следующем году федеральная доля вырастет до 28%. Кроме того, из федерального дорожного фонда регионам выделяются субсидии.

Субъектам федерации было дано право самостоятельно определить дополнительные источники финансирования региональных фондов. Регионы оказались довольно изобретательны: в совокупности они нашли и узаконили 34 дополнительных источника денежных средств. Многие субъекты федерации предусмотрели пополнение ДФ за счет поступления средств от юридических и физических лиц, но скорее



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АССОЦИАЦИИ РАДОР ИГОРЬ СТАРЫГИН СЧИТАЕТ, ЧТО ОДИН ИЗ САМЫХ ВАЖНЫХ ПЛЮСОВ ВОССОЗДАНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ — УВЕЛИЧЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГ К СЕЛЬСКИМ НАСЕЛЕННЫМ ПУНКТАМ ПОЧТИ В ТРИ РАЗА

сделали это в порядке пожелания, чем в расчете на то, что такие пожертвования случатся. Более реалистично выглядят ожидания, связанные с компенсацией вреда, причиняемого дорожному покрытию тяжелыми транспортными средствами, или с платой за использование имущества, входящего в состав автомобильных дорог, за размещение объектов дорожного сервиса в придорожной полосе. Дополнительные источники должны принести региональным дорожным фондам ощутимую прибавку доходов в целом по РФ в 2012 году в размере 53 млрд рублей. Это более 13% средств, аккумулированных в дорожном хозяйстве субъектов федерации.

В итоге по сравнению с 2011 годом совокупное финансирование региональных дорог из всех источников возросло в 1,9 раза — с 206,6 млрд рублей до 388,2 млрд рублей (без учета Москвы и Санкт-Петербурга). Но не во всех субъектах федерации ситуация одинаковая. В семи из них объемы финансирования дорожной отрасли в этом году даже уменьшились. Это характерно, как правило, для крупных регионов с развитой экономикой, которые в прошлые годы уделяли большое внимание развитию собственной региональной дорожной сети. Теперь, когда минимальный размер регионального дорожного фонда установлен федеральным законодательством в размере поступлений региона от транспортного налога и части акцизов, субъекты федерации решили сократить расходы на дороги.

Причем в ряде субъектов зачастую «экономят» даже больше, чем позволено законодательством. «По нашим данным, в этом году 52 субъекта федерации снизили доходную базу региональных дорожных фондов по сравнению с оценками Минфина, причем в части сбора акцизов на ГСМ. Мы готовим доклад в Минфин и собираемся отразить ситуацию с исполнением регионами бюджетного кодекса», — комментирует за-

меститель руководителя Федерального дорожного агентства Иннокентий Алафинов.

Однако в большинстве субъектов федерации объемы финансирования дорожной отрасли увеличились. В 24 из них рост составил от 3 до 97%. В остальных инвестиции в дороги выросли в разы. «Такое резкое увеличение объемов финансирования, в некоторых случаях — в семь раз, связано исключительно с низкой базой и острым недофинансированием отрасли в этих регионах в прошлые годы», — поясняет Игорь Старыгин.

НЕ ВСЕ ГЛАДКО Главным положительным итогом притока средств в региональное дорожное хозяйство следует считать перелом негативной динамики. По планам субъектов федерации, в этом году должно быть отремонтировано 9,2 тыс. км дорог и построено 1,67 тыс. км, что больше прошлогоднего соответствен-

но на 21% и 33%. Отрицательный тренд переломлен, и это позитивно, констатируют участники отрасли. Но состояние региональных дорог остается критическим. По расчетам РАДОР, фактическая обеспеченность финансами на содержание автомобильных дорог регионального значения в текущем году составила лишь около 30% от норматива, на ремонт — 27,8%, на капитальный ремонт — 3,4%. Годовая нормативная потребность в финансовых ресурсах на ремонт, капитальный ремонт и содержание региональной сети в три раза выше текущей и составляет, по данным РАДОР, 1,192 трлн рублей.

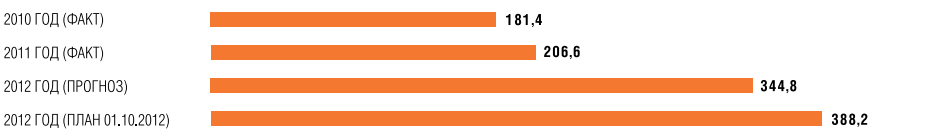
В будущем, предполагает Игорь Старыгин, ситуация резко не улучшится. В соответствии с федеральным законодательством, региональные дорожные фонды должны перечислять не менее 5% собранных средств на строительство подъездов к сельским населенным пунктам, не менее 5% на капитальный ремонт и ремонт дорог в населенных пунктах (фактически по состоянию на 01.10.2012 — 7,2%), не менее 5% на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий.

Кроме того, из региональных дорожных фондов выделяются субсидии на выполнение иных работ на муниципальных дорогах, а также 3,5% на погашение бюджетных кредитов, которые выдавались в годы кризиса регионам на дорожное хозяйство из федерального бюджета.

«Очень хорошо, что начали выделяться финансовые ресурсы на выполнение работ на муниципальной сети автодорог. Один из самых важных плюсов воссозданных дорожных фондов — увеличение финансирования строительства автодорог к сельским населенным пунктам почти в три раза», — отмечает Игорь Старыгин. При этом на содержание, ремонт и развитие дорожной сети самих субъектов федерации направляется лишь три четверти средств региональных дорожных фондов.

Воссоздание дорожных фондов субъектов Российской Федерации — лишь первый шаг на пути к улучшению состояния региональных дорог, к созданию безопасных условий движения автотранспортных средств. Они дадут мультипликативный эффект от вложений в дорожную отрасль и будут способствовать развитию всей экономики страны. Но для достижения максимальной отдачи от вложений необходима большая работа на федеральном и региональном уровнях по совершенствованию финансирования дорожного хозяйства. ■

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ЗА СЧЕТ БЮДЖЕТОВ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ (БЕЗ УЧЕТА МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА), МЛРД РУБЛЕЙ



СООТНОШЕНИЕ ФАКТИЧЕСКОЙ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ И НОРМАТИВНОЙ ПОТРЕБНОСТИ В ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСАХ В СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2012 ГОДУ НА СОДЕРЖАНИЕ, РЕМОНТ И КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (БЕЗ УЧЕТА МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА), МЛРД РУБЛЕЙ (01.10.2012)

