

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ: НОВЫЕ ПОДХОДЫ К ФИНАНСИРОВАНИЮ

ГАЛИНА ПРОНОВИЧ,

заместитель начальника управления финансов жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и связи Минфина

Беларусь имеет весьма развитую сеть автомобильных дорог общего пользования. Их общая протяженность – 86,6 тыс. км, в том числе республиканских – 15,7 тыс. км, местных – 70,9 тыс. км. Содержание и развитие всего комплекса дорожного хозяйства требует проведения постоянной целенаправленной и скоординированной работы. Успешному ее выполнению способствует созданный в 2014 году специализированный дорожный фонд.

О ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЕ

Правительством Беларуси (постановление от 31.12.2014 г. № 1296) утверждена Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог на 2015–2019 годы, стратегическим направлением которой являются:

- модернизация автомобильных дорог с повышением их несущей способности до 11,5 т на одиночную ось на протяжении не менее 2 758 км;
- реконструкция и возведение по параметрам 1 категории автомобильных дорог, соединяющих г. Минск с областными центрами;
- возведение второй кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Минска;
- дальнейшее развитие объектов придорожного сервиса, в том числе на основе принципов государственно-частного партнерства.

Потребность в финансовых средствах на развитие республиканского и местного дорожного хозяйства в предстоящей пя-

тилетке оценивается на уровне 89,25 трлн. Вр в ценах декабря 2014 года, из них за счет:

- средств республиканского бюджета – 45,6 трлн. Вр;
- кредитов банков – 33,8 трлн. Вр, в том числе иностранных – 24,9 трлн. Вр;
- внебюджетного централизованного инвестиционного фонда Минтранса – 25 млрд. Вр;
- собственных средств дорожных организаций – 356 млрд. Вр;
- местных бюджетов – 9,4 трлн. Вр.

Отметим, что указанные объемы выделяемых ресурсов в процессе реализации Государственной программы будут уточняться

с учетом возможностей бюджета в соответствующем финансовом году.

Мероприятия по реализации задачи по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния местных дорог определяются облисполкомами в региональных программах по развитию и содержанию местных автомобильных дорог, руководствуясь при этом Государственной программой.

О ДОХОДАХ И РАСХОДАХ

Формирование бюджетных расходов на финансирование в 2015 году дорожного хозяйства имеет по сравнению с предыдущими годами отличительные особенности.

ТАБЛИЦА 1. ДОХОДЫ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ДОРОЖНОГО ФОНДА

	Сумма, млрд. Вр
Всего доходов	2 979,9
Сбор за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь	238,4
Плата за проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования	133,2
Государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении	1 912,6
Плата за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь с системой электронного сбора платы	695,8

Во исполнение поручений Президента Беларуси в 2015 году сформирован республиканский дорожный фонд, в рамках которого денежные средства, полученные от «дорожных сборов и плат», в полном объеме направляются исключительно на дорожное хозяйство.

Закрепление вышеназванных доходных источников в специальном фонде позволит установить для Министерства транспорта и коммуникаций прямую зависимость возможности увеличения профильных расходов за счет роста объемов и собираемости указанных «дорожных сборов и плат».

Планируемый объем поступлений доходов в дорожный фонд составит 3 трлн. Вр. Расходы на

2015 год с учетом дополнительного направления средств республиканского бюджета в объеме 1,4 трлн. Вр сформированы в сумме 4,4 трлн. Вр.

О ПЕРЕЧНЕ ОБЪЕКТОВ

Президент Беларуси Указом от 26 февраля 2015 года № 100 утвердил Государственную инвестиционную программу на 2015 год, в рамках которой определен перечень объектов, строительство которых будет осуществляться за счет средств республиканского дорожного фонда.

Всего в 2015 году предусмотрено направить 649 млрд. Вр на возведение республиканских автомобильных дорог, включая следующие:

- Юго-восточный обход г. Островец – 72 млрд. Вр;
- Р-16 Тухиничи – Высокое – граница Республики Польша (Песчатка) – 15 млрд. Вр;
- Мост через р. Гривда на автомобильной дороге М-11/Е85 граница Литовской Республики (Бенякони) – Лида – Слоним – Бытень – 12 млрд. Вр;
- Северо-Западный обход г. Витебск (четвертый пусковой комплекс) – 69 млрд. Вр;
- Р-21 Витебск – граница Российской Федерации (Лиозно). Вторая очередь – 139,1 млрд. Вр;
- М-6 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги) (белорусская составляющая) – 40 млрд. Вр;
- Р-123 Минск – Микашевичи – 70 млрд. Вр;
- М-5/Е271 Минск – Гомель (белорусская составляющая) – 138,85 млрд. Вр;
- Р-70 Княжицы – Горки – Ленино – граница Российской Федерации (Дружная) – 60 млрд. Вр.

О ДОПУСКЕ К ДОРОГЕ

Государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении стала в 2015 году основной доходной статьей дорожного фонда.

Само ее введение (с 2014 года) обусловлено тем, что в последние годы существенно возросло количество транспортных средств в собственности организаций и физических лиц. Это приводит к ухудшению состояния дорожной сети и росту затрат на ее содержание.

ТАБЛИЦА 2. РАСХОДЫ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ДОРОЖНОГО ФОНДА (С УЧЕТОМ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО НАПРАВЛЕНИЯ СРЕДСТВ РЕСПУБЛИКАНСКОГО БЮДЖЕТА)

	Сумма, млрд. Вр
Всего расходов	4 411, 0
Реализация мероприятий Программы «Дороги Беларуси» на 2006–2015 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 6 апреля 2006 года № 468 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2006 год, № 59, 5/22161), в том числе:	
содержание автомобильных дорог	1 190,9
текущий ремонт автомобильных дорог	666,1
строительство и реконструкция автомобильных дорог	510,2
из них государственная инвестиционная программа	510,2
капитальный ремонт автомобильных дорог	491,2
погашение кредитов банков и выплата процентов по ним	388,4
оплата услуг по взиманию платы за проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь	9,5
типовое проектирование	23,3
научная, научно-техническая и инновационная деятельность	7,5
Финансирование государственного учреждения «Белавтострада» для обеспечения эффективной работы системы электронного сбора платы в режиме свободного многополосного движения за проезд транспортных средств по определенным дорогам Республики Беларусь или на отдельных их участках, в том числе на участках проезда по мостам и иным искусственным сооружениям	28,8
Реконструкция автомобильной дороги М-5/Е271 Минск – Гомель на участке Бобруйск – Жлобин	138,8
из них государственная инвестиционная программа	138,8
субвенции из республиканского дорожного фонда	956,3

Государственная пошлина является своего рода минимальным компенсационным платежом за пользование дорожной инфраструктурой, который солидарно распределяется между владельцами транспортных средств.

В доход республиканского бюджета за 2014 год фактически поступило 1,89 трлн. Вг указанной государственной пошлины (на 294,7 млрд. Вг выше планируемой суммы), из которых 947,3 млрд. Вг (50%) перечислено в консолидированные бюджеты областей и г. Минска.

Отметим, что в соответствии с Законом «О местном управлении и самоуправлении» вопросы целевого использования поступающих в местные бюджеты (бюджет г. Минска и консолидированные бюджеты областей) средств госпошлины относятся к исключительной компетенции местных органов власти.

О СУБВЕНЦИЯХ

Для сохранения целевой направленности средств государственной пошлины в 2015 году на местном уровне в Законе о бюджете на 2015 год предусмотрено их выделение из республиканского дорожного фонда в бюджеты областей и г. Минска в виде субвенций.

Следует отметить, что механизм выделения субвенций на любые цели, предусмотренные Законом о бюджете на соответствующий финансовый год, регулируется нормами Бюджетного кодекса, что делает невозможным сокращение этих средств либо отмену их выделения решением любого министерства (ведомства) или исполкома.

Перечисление субвенций в консолидированные бюджеты областей и г. Минска предусмотрено в сумме 956,3 млрд. Вг. Распределение этих средств между консолидированными бюджетами областей и г. Минска осуществляется по решению Совмина. Предлагаемые критерии – протяженность дорог, приведенная к стандартной ширине покрытия (7 м), а также количество транспортных средств, зарегистрированных в конкретном регионе, что повысит эффективность их использования. Их выработка была поручена Министерству транспорта и коммуникаций. При этом в 2014 году не учитывалось количество транспортных средств, зарегистрированных в регионах, что вызвало претензии некоторых исполкомов. Однако в 2015 году спорные моменты удалось урегулировать.

В соответствии с постановлением Совмина от 24 февраля 2015 года № 125 субвенции, передаваемые из республиканского дорожного фонда в консолидированные бюджеты областей и бюджет г. Минска, в 2015 году распределены следующим образом:

- Брестская область – 163,5 млрд. Вг;
- Витебская область – 132,9 млрд. Вг;
- Гомельская область – 145,3 млрд. Вг;
- Гродненская область – 150,1 млрд. Вг;
- Минская область – 249,6 млрд. Вг;
- Могилевская область – 103,3 млрд. Вг;
- г. Минск – 11,47 млрд. Вг.

О НЮАНСАХ

Следует подчеркнуть, что средства отчислений госпошлины в 2014 году, а также субвенций из республиканского дорожного фонда в 2015 году предназначены только для проведения строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог и улиц, являющихся их продолжением. Такие работы выполняются исключительно при наличии проектно-сметной документации, прошедшей государственную экспертизу в установленном законодательством порядке, при их проведении обязательен технический надзор, существуют достаточно жесткие ограничения по перечислению средств в зависимости от объемов фактически выполненных работ и так далее. Кроме того, данная деятельность имеет ярко выраженный сезонный характер и должна выполняться преимущественно в летний период.

Некоторые представители местных финансовых органов высказывают опасения, что средства субвенций будет сложно своевременно освоить. По нашему мнению, это не так, поскольку плановые назначения по субвенциям для регионов Минфин уже открыты.

Полагаем, что создание республиканского дорожного фонда обеспечит большую защищенность расходов на дорожное хозяйство и позволит максимально реализовать мероприятия, запланированные в рамках Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог на 2015–2019 годы.