

ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И СОДЕРЖАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Ю.А. Горячев, магистрант

Московский международный университет
(Россия, г. Москва)

DOI:10.24412/2411-0450-2025-9-32-37

Аннотация. Проанализированы финансирования проектов дорожного хозяйства в российских регионах и путей их решения. Проведенный анализ проекта «Безопасные и качественные дороги», а также дорожного фонда Тульской, Ростовской, Самарской и Липецкой областей позволили определить наиболее значимые проблемы финансирования проектов дорожного хозяйства, в частности недостатки финансирования и бюджетное кредитование, отсутствие финансовой самостоятельности, изменение бюджетных приоритетов. Предложены пути решения системных проблем финансирования строительства и содержания автомобильных дорог в регионах.

Ключевые слова: дороги, инфраструктура, финансирование, проекты, инвестиции, регион.

Современная дорожно-транспортная инфраструктура является залогом безопасности и качества жизни. За последние десять лет было предложено множество программ строительства и реконструкции дорог регионального значения. Программа «Безопасные и качественные дороги» является одной из них. В рамках целевых межбюджетных трансфертов осуществляется ремонт, строительство и реконструкция дорожного покрытия и транспортной инфраструктуры регионального и муниципального назначения. В 2024 году по ней достигнуты существенные результаты, например, около 53,4% дорог в городах и 82% региональных трасс приведено в нормативное состояние [7]. В рамках всех проектов было отремонтировано в 2023 году около 957 километров региональных и межмуниципальных дорог [9]. При этом снижается травматизм, смиренность и недовольство граждан состоянием дорожно-транспортной инфраструктуры [7]. С одной стороны, можно сделать вывод об успешности данной программы, однако по-прежнему остается ряд нерешенных проблем, влияющих на состояние дорог в регионах.

В различных исследованиях приводятся схожие проблемы, выявленные на основе кейсового или общего статистического анализа достижения результата целевых программ финансирования дорожно-транспортной инфраструктуры российских регионов. В исследовании Э.А. Арутюнова приводятся техни-

ческие проблемы регионального развития дорог и транспорта: неравномерность нагрузки на перевозчиков и предприятия обслуживания транспорта; низкий уровень частных инвестиций в дорожно-транспортную инфраструктуру; недостатки надзора и контроля перевозчиков и транспортной сети; неравномерность развития транспорта в разных городах одного региона [1, с.8]. Исследователи считают фактор развития общественного транспорта важной частью финансовой обеспеченности дорожного строительства для общественной жизни. Недостатки транспортно-логистической системы во взаимосвязи с финансовой обеспеченностью дорожного строительства рассматриваются в исследовании Н.Ю. Багаевой. Авторы выделяют следующие проблемы финансирования строительства и содержания дорог (на примере Республики Саха (Якутия)): несоответствие размеров финансирования дорожного строительства потребностям дорожно-транспортного хозяйства; непроложительный срок службы дорожного покрытия; потребность в обособленных источниках финансирования, которые бы в меньшей степени зависели от межбюджетных трансфертов. В решении этих проблем они предлагают оптимизировать расходы на более приоритетные задачи и создать новую систему независимого финансирования, ценообразования и контроля [2, с. 750]. В другом исследовании авторы предлагают в качестве оптимизации затрат их сокращение, которое

позволит высвободить денежные потоки на инвестиционную деятельность и станет фактором улучшения перевозок и транспортной инфраструктуры [3, с. 192]. Среди наиболее значимых проблем в работе В.Л. Рыкуновой приводятся: недостаток финансирования проектов дорожно-транспортной инфраструктуры в регионах; методы управления дорожным движением; безопасность на дорогах общего пользования в городах. Авторы считают управление инновациями в дорожном хозяйстве и строительстве фактором эффективности, за счет которого многие финансовые проблемы могут быть решены [4, с. 362]. К схожим выводам приходит Ф.М. Сайфуллина. Автор на примере Республики Татарстан исследует возможности управления инновациями дорожно-транспортного строительства и считает, что решение финансовых проблем возможно за счет технических и экономических мер поддержания качества и срока службы дорожно-транспортной сети в регионе [5, с. 712]. В исследовании проектного подхода финансирования строительства и содержания автомобильных дорог регионального значения О.М. Фокина выделяет ряд методов финансового планирования: оценка националь-

ного ВВП и производственных возможностей; учет факторов влияния на инвестиционный климат; методы оценки рисков. Проблемы проектного подхода по мнению автора: влияние множества эффектов в различных отраслях на итоговый результат; задержки платежей при определении оборотного капитала; задержки сроков реализации из-за неравномерного поступления денежных средств для исполнения проекта. Автор считает, что региональные инвестиционные проекты дорожно-строительства требуют уточнения и улучшения методики оценки эффективности по разделению ответственности между участниками [6, с. 85].

Для исследования проблем финансирования строительства и содержания дорог выполнен анализ результатов проекта «Безопасные и качественные дороги», а также проведена оценка дорожного фонда некоторых российских регионов в динамике с 2021 по 2025 год. В дорожный фонд включены все программы государственного и местного уровня. На рисунке 1 приведена динамика финансирования по программе «Безопасные и качественные дороги».

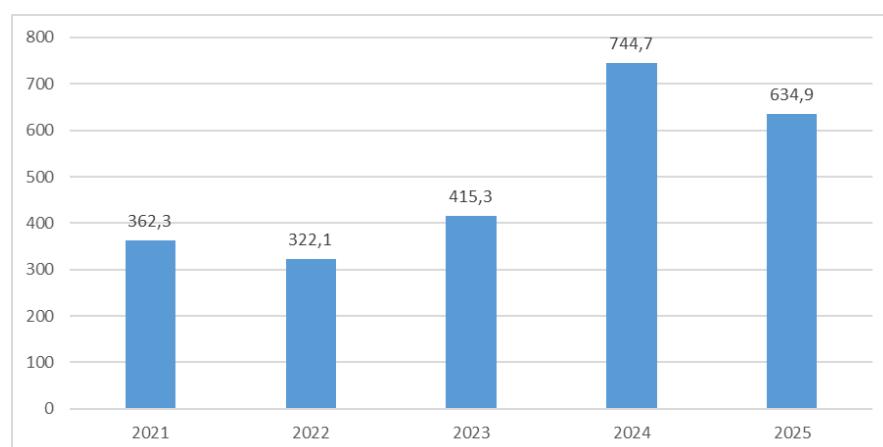


Рис. 1. Объем финансирования программы «Безопасные и качественные дороги» в 2021-2025 гг., млрд. руб.

Источник: Сайт программы «Безопасные и качественные дороги»

В течении пяти лет существенно возрастает финансирование в рамках программы с 362,3 до 744,7 млрд. руб., фактически исполненных в рамках запланированного бюджета на ремонт и реконструкцию дорожно-транспортной инфраструктуры регионов России. В 2025 запланированный показатель уже превышает результаты 2023 и 2022 года, однако ниже,

чем в 2024 г. Стоит также отметить, что фактическое исполнение за каждый год в среднем на 18-30% меньше по плану. Так, в 2024 году планировалось выделить более 1 трлн руб. на реализацию программы, однако в результате исполнение достигнуто на уровне 744,7 млрд руб. [7]. Таким образом, можно говорить о дефиците финансирования для отдельных му-

ниципальных и региональных проектов, деньги на которые приходится получать в виде бюджетных кредитов, а не трансфертов, предусмотренных вышеуказанными бюджетами.

На рисунке 2 приведены показатели ремонта и обслуживания дорог в рамках программы «Безопасные и качественные дороги» в 2021-2024 г.



Рис. 2. Приведение в нормативное состояние дорожного покрытия в рамках программы «Безопасные и качественные дороги» в 2021-2024 гг., тыс. км.

Источник: Сайт программы «Безопасные и качественные дороги»

Приведение дорог в нормативное состояние наблюдается за весь период, что говорит об эффективности. Тем не менее достижение целей реконструкции и ремонта дорог за счет финансирования только по программе было бы невозможно в условиях перевыполнения плана.

В регионах России средства на такие задачи как правило выделяются в рамках целевых программ в виде дотаций и субсидий из вышеуказанных бюджетов нижестоящим. Однако

при возникновении дефицита или несоответствии заявленного финансирования реальным требованиям к ремонту, практика получения бюджетных кредитов становится все более распространенной. Источником данных являются открытые данные региональных бюджетов [8, 10-12].

Результаты исследования показателе финансирования дорожного фонда приведены на рисунке 3-4.

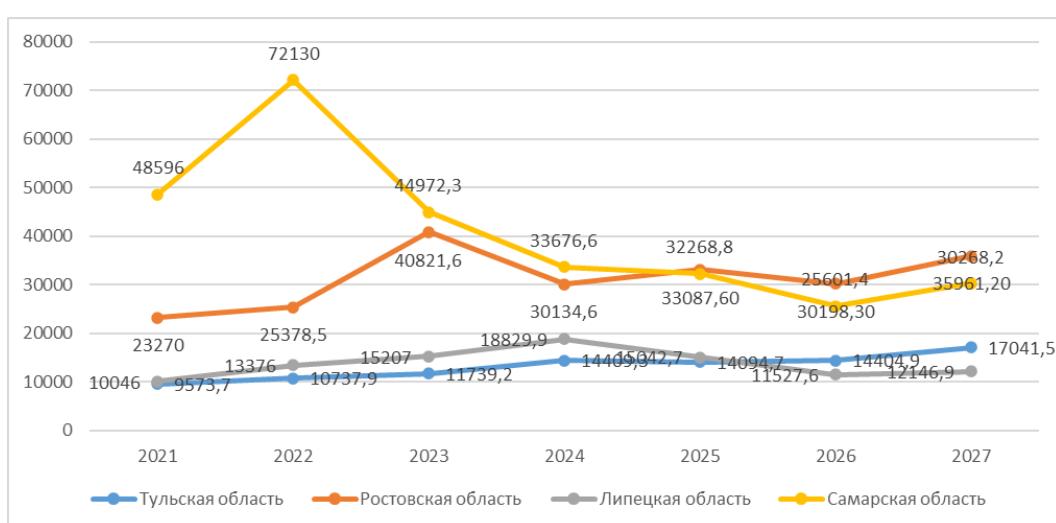


Рис. 3. Дорожный фонд некоторых российских регионов в 2021-2025 году и плановые 2026, 2027 г. (бюджетные показатели), млн. руб.

В абсолютном выражении дорожный фонд всех обследованных регионов за исключением Самарской области в течении 2021-2025 года увеличивается на 21-78%. Тульская и Ростовская области в наибольшей степени наращивают проектное инвестиционное финансирование на развитие дорожно-транспортной инфраструктуры. Сокращение дотаций и субсидий в Самарской области от части

связано с достижениями целевых результатов прошлых лет, а также с переориентацией финансирования на другие нужды. Большая часть средств дорожного фонда – это дотации и субсидии по национальным и местным проектам развития дорожного хозяйства (75-90%). Оставшаяся часть – это средства регионального бюджета и бюджетные кредиты.

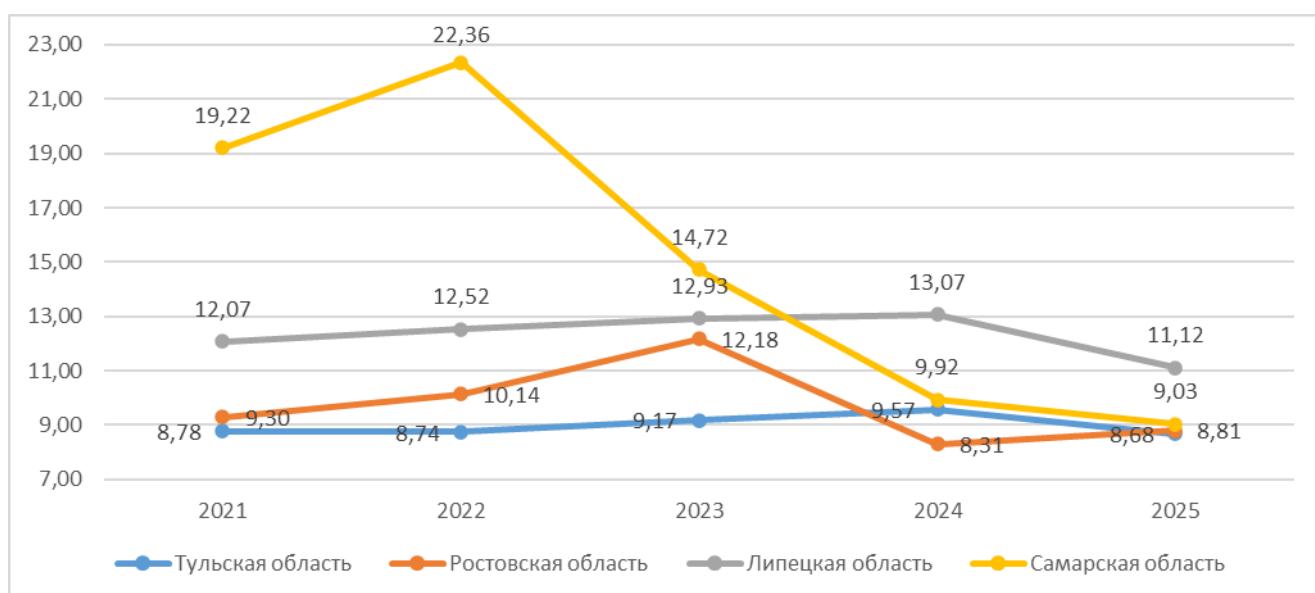


Рис. 4. Доля дорожного фонда обследованных российских регионов в структуре расходов регионального бюджета в 2021-2025 г., %

В Тульской, Ростовской и Липецкой области доля дорожного фонда в течении пяти лет меняется не значительно в пределах 0,5-1%. В Самарской области отмечается существенное сокращение финансирования дорожного строительства и реконструкции транспортной инфраструктуры после 2022 года более чем на 13%. Достигнутые результаты 2020-2021 года и последующая переориентация расходов бюджета на другие нужды привели к сокращению инвестиционного проектного финансирования.

По результатам проведенного анализа сформулированы ключевые проблемы финансирования строительства и содержания автомобильных дорог регионального значения:

1. Дефицит финансирования. Дефицит инвестиций в рамках бюджетных программ увеличивают сроки реализации проектов дорожного хозяйства, вынуждая прибегать к бюджетным кредитам. Помимо этого, отмечается низкий интерес со стороны частного инвесто-

ра вкладывать средства в дорожное строительство.

2. Недостаточная самостоятельность в принятии финансовых решений. Межбюджетные трансферты на целевые нужды являются фактором сдерживания в принятии финансовых решений. В результате этого происходит перекос в развитии дорожно-транспортной инфраструктуры, особенно в небольших городах. Таким образом, многие городские дороги и придомовые территории остаются без ремонта десятилетиями.

3. Изменение структуры расходов регионального бюджета. В связи с достижением части целевых результатов национальных программ и проектов развития дорожно-транспортной инфраструктуры, а также с увеличением социальных и военных расходов снижается проектное финансирование дорожного хозяйства в отдельных регионах. Причем снижение наблюдается не только в отно-

сительных цифрах, но и в абсолютном выражении.

Среди проблем финансирования дорожно-строительства наиболее значимыми остаются проектное финансирование, качество и сроки выполнения работ. Ситуация усугубляется общей напряженностью с трудовыми ресурсами в стране. В условиях, когда значительная часть квалифицированных специалистов мобилизована или переориентирована на решение оборонных задач, а бюджетные приоритеты смешены в сторону неотложных государственных нужд, дорожный сектор находится в особенно уязвимом положении. В то же время потребность в развитии транспортной инфраструктуры только возрастает – это вопрос не только экономического развития, но и стратегической устойчивости страны. Наиболее распространенной практикой финансирования является проектное, в рамках которого регионы получают межбюджетные трансферты на реализацию национальных проектов по развитию дорожно-транспортной

инфраструктуры на своей территории. В качестве решения системных проблем финансирования строительства и содержания автомобильных дорог необходимыми решениями должны стать: привлечение частного капитала за счет государственно-частного партнерства в производственной и транспортной отрасли в рамках которого реконструкция и строительство дорог в городах будет осуществляться совместно с частным капиталом; повышение бюджетной самостоятельности российских регионов с возможностью определения приоритетов дорожного строительства в зависимости от потребностей граждан, непосредственно проживающих в населенных пунктах; создание системы мониторинга и контроля для предотвращения коррупции в сфере дорожно-строительства, а также оценка социально-экономических эффектов дорожных объектов с целью их приоритизации в финансировании, а также возможности привлечения внебюджетных источников.

Библиографический список

1. Арутамов Э.А., Волкова И.Н., Крылов П.М. Проблемы транспортной обеспеченности и качества транспортного обслуживания городских населенных пунктов России различной людности // Вестник Евразийской науки. – 2020. – № 6. – С. 1-16.
2. Багаева Н.Ю. Проблемы финансирования дорожной отрасли и пути ее улучшения / Н.Ю. Багаева // Актуальные вопросы современной экономики. – 2020. – № 11. – С. 746-751.
3. Лазарева О.Б. Актуализация проблемы влияния инфраструктурной составляющей на финансовые результаты ОАО РЖД / О.Б. Лазарева, Л.А. Михеева // Russian Economic Bulletin. – 2020. – Т. 3, № 3. – С. 189-193.
4. Рыкунова В.Л. Проблемы развития дорожного хозяйства и их решение на основе внедрения инновационных технологий / В.Л. Рыкунова, М.И. Максимова, С.Е. Селюкова // Вестник Академии знаний. – 2024. – №5 (64). – С. 359-363.
5. Сайфуллина Ф.М. Инновационные технологии как основа устойчивого развития дорожного строительства / Ф.М. Сайфуллина, Л.Р. Мустафина, Д.Н. Семенов // Вопросы инновационной экономики. – 2018. – Т. 8, № 4. – С. 705-714.
6. Фокина О.М. Региональная эффективность инвестиционного проекта по строительству автомобильной дороги и проблемы её оценки / О.М. Фокина, А.И. Акулова, В.В. Джакая // Тенденции развития науки и образования. – 2021. – № 69-3. – С. 82-85.
7. Безопасные и качественные дороги. Сайт программы. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bkdrf.ru/Home/Statistics>.
8. Бюджет для граждан Самарской области. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://budget.mfin-samara.ru/>.
9. Инфраструктурное дорожное строительство: реализация планов и прогнозы. Delovoy profil. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://delprof.ru/press-center/open-analytics/infrastrukturnoe-dorozhnoe-stroitelstvo-realizatsiya-planov-i-prognozy/?ysclid=mfxjz60k8s360058537>.
10. Областной бюджет Ростовской области. Официальный портал Правительства Ростовской области. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.donland.ru/activity/1201/>.

11. Открытый бюджет Тульской области. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dfto.ru/dokumenty/arkhiv>.

12. Портал бюджетной системы Липецкой области. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ufin48.ru/Menu/Page/30>.

PROBLEMS OF FINANCING THE CONSTRUCTION AND MAINTENANCE OF HIGHWAYS OF REGIONAL IMPORTANCE

**Yu.A. Goryachev, Graduate Student
Moscow International University
(Russia, Moscow)**

Abstract. The funding of road projects in Russian regions and their solutions are analyzed. An analysis of the "Safe and High-Quality Roads" project, as well as the road funds of the Tula, Rostov, Samara, and Lipetsk regions, identified the most significant issues in road project funding, including funding shortfalls and budgetary lending, lack of financial independence, and shifting budget priorities. Solutions to systemic problems in funding road construction and maintenance in the regions are proposed.

Keywords: roads, infrastructure, financing, projects, investments, region.