

5. Пища и продукты питания в цифрах. / Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций, Рим, 2014.  
 6. Часть 3: Накормить планету. / Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций, Рим, 2014.  
 7. Горкин А.П. Современная иллюстрированная энциклопедия: энциклопедия / под ред. А.П. Горкина. – М.: Росмэн, 2006. – 204 с.  
 8. Бочаров Л.Н. Перспективный подход к обеспечению населения продуктами рыболовства // Изв. ТИПРО, 2004. – Т. 138. – С. 3-18.

### ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ ВОЗРОЖДЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ В РОССИИ

Кульнева Е.В., Конвисарова Е.В.

*Владивостокский государственный  
университет экономики и сервиса, Владивосток,  
e-mail: skulneva@mail.ru*

Развитие дорожной отрасли и стабильное функционирование транспортной инфраструктуры имеет первостепенное значение для экономики любой страны, особенно такой огромной по территории, как Россия. Надежная сеть автомобильных дорог необходима для обеспечения круглогодичной и непрерывной связи между отраслями, регионами, странами, в том числе и в качестве связующего звена между другими видами транспорта (морским, речным, железнодорожным, авиационным). Однако современное автодорожное хозяйство России на протяжении многих лет характеризуется значительной отсталостью от требований транспортного процесса и, как следствие, является фактором, сдерживающим развитие экономики.

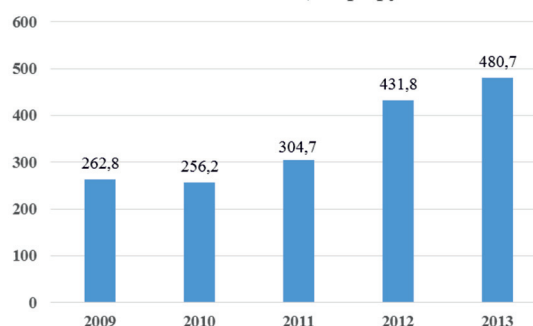
Основной проблемой дорожной отрасли в России можно считать недостаток финансирования, который особенно проявился после упразднения в начале 2000-х годов системы дорожных фондов. При ранее существовавшей системе дорожных фондов ежегодное строительство дорог составляло 6–7 тыс. километров в год, а с упразднением – сократилось до 2 тыс. километров [1].

Для решения проблемы по инициативе Минтранса России с 2010 года постепенно началось возрождение дорожных фондов: в бюджетный кодекс Российской Федерации и ряд других законодательных актов были внесены соответствующие изменения [2]. Федеральный дорожный фонд начал работать в 2011 году, через год вести свою деятельность начали региональные фонды. Дорожная сеть местного значения сильнее всего страдала от дефицита финансирования, но теперь и у муниципалитетов имеется стабильный ресурс для содержания своих дорог – с 2014 года 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. В первый год использования дорожных фондов финансирование выросло почти в два раза: расходы консолидированного бюджета РФ на дорожное хозяйство в 2012 году подскочили на федеральном уровне сразу на 41,7% [3]. Впрочем, расходы консолидированного бюджета РФ в 2013 году выросли всего на 11,3% в сравнении с 2012 годом и составили 480,7 млрд рублей (рисунок).

**Расходы консолидированного бюджета РФ  
на дорожное хозяйство на 1 августа  
каждого года, млрд.руб**



*Расходы консолидированного бюджета РФ на дорожное хозяйство*

На региональном уровне результат оказался схожим. 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 [4], что ведет к недостаточности объемов дорожного фонда в целом по стране.

Дорожные фонды в муниципальных образованиях в этом году только начали работать, но уже можно выделить основные проблемы. Первые результаты работы говорят о том, что уже в начале года деньги муниципальных дорожных фондов заканчиваются. Представители муниципалитетов объясняют, что в начале года приходится раздавать долги за предыдущий год, но при оплате кредиторской задолженности, а также затратах на зимнее содержание местных дорог в скромном дорожном фонде остается лишь 30% от общей суммы муниципальных средств, которые нужно распределить на оставшиеся месяцы. Это говорит о том, что необходимо искать дополнительные ресурсы на софинансирование муниципальной дорожной деятельности из региональных и федеральных бюджетных средств.

С 2014 года десятая часть от получаемых субъектом РФ акцизов, должна распределяться между муниципальными дорожными фондами согласно протяженности автомобильных дорог местного значения. Но достоверных статистических данных о протяженности муниципальных дорог нет, а большая доля дорог не оформлена в собственность. В связи с этим необходимо упростить процедуру оформления прав собственности на автомобильные муниципальные дороги.

Действующие нормативы финансирования ремонта и содержания автодорог рассчитаны для идеальных дорог, не учитывая многолетнее отсутствие ремонта, значительное превышение фактической интенсивности движения над расчетной, последствия несанкционированной езды тяжелых грузовиков по дорогам, не предназначенным для такой нагрузки. В итоге необходимо провести уточнение способа распределения муниципальных средств дорожных фондов, учитывая не только протяженность дорог, но и беря в расчёт иные факторы: категорию дороги, количество полос, тип покрытия, иные технические характеристики.

Несмотря на все возникающие проблемы дорожного хозяйства, возрождение дорожных фондов на трех уровнях позволило установить общий порядок формирования и использования средств дорожной отрасли, а также улучшить результаты строительства дорог. Роль

дорожных фондов в России растет, однако при действующей в стране системе финансирования не удовлетворяются возрастающие потребности дорожного хозяйства, а также существуют ограничения в изъятии средств у пользователей дорог на эти цели. 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.

Для решения проблемы дорожно-строительной отрасли можно воспользоваться опытом зарубежных стран с высоким уровнем автомобилизации. С учетом особенностей экономики и сложившейся системы управления в каждой стране существует своя система финансирования дорожного хозяйства [5]. Например, в Японии в дорожный фонд поступает налог на сжиженный нефтяной газ, на Украине дорожный фонд использует таможенные сборы за импорт автомобилей. В США в цену бензина включены транспортные налоговые сборы, которые уплачиваются американскими налогоплательщиками прямо на заправках при покупке горючего. С каждого залитого в бензобак галлона топлива идут отчисления в федеральный дорожный фонд и бюджет штата, в котором заправился автовладелец, за счет чего осуществляется строительство дорожной инфраструктуры в различных штатах [6].

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 предлагается установить налог на топливо, который может обеспечить формирование дорожного фонда на федеральном, региональном и местном уровне. Преимуществом данного предложения является то, что аккумулирование и перераспределение средств осуществляется в тех регионах, где непосредственно осуществляются автоперевозки и происходит потребление дороги. Таким образом, остается устранить все существующие недостатки в системе дорожных фондов, эффективно использовать средства, а также создать систему контроля за качеством работ, ведь проведение реконструкции или строительство новой дороги открывает новые возможности для экономического и социального развития конкретной территории и страны в целом.

#### Список литературы

1. Автодорожный комплекс России: проблемы управления, финансирования, учета и способы их преодоления: сборник статей / отв. за выпуск Е.В. Конвисарова. – Владивосток: Изд-во ДВГУ, 2008. – 92 с.
2. Дорожные фонды: Бюджетный кодекс РФ от 31 июля 1998 г. № 145-ФЗ (в ред. от 28.12.2013, с изм. от 03.02.2014) / СПС «Консультант Плюс» – Ст. 179.4.
3. Федеральное казначейство РФ / <http://roskazna.ru/>
4. Путь к цивилизации // Журнал «ЭкспертOnline». – 14.10.2013. – № 41 / <http://expert.ru/>
5. Финансирование и учет затрат на строительство и эксплуатацию автодорог: материалы Международной научной конференции. – Владивосток: Изд-во ДВГУ, 2007. – 108 с.
6. Помериться лошадиными силами // «Российская газета» – 20.10.2009 / <http://www.rg.ru/2009/11/20/nalog-avto-site.html>.

#### ИССЛЕДОВАНИЕ ДИНАМИКИ ДОЛИ СОБСТВЕННЫХ ДОХОДОВ В СУММАРНОМ ОБЪЕМЕ ДОХОДОВ КОНСОЛИДИРОВАННОГО БЮДЖЕТА КАМЧАТСКОГО КРАЯ

Куприянов Б.Е., Шумик Е.Г.

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток, e-mail: zamazka11@mail.ru

Доля собственных доходов в суммарном объеме доходов консолидированного бюджета является одним из важнейших макроэкономических показателей. Объемы собственных доходов регионов принимаются в расчет при определении размеров дотаций в бюджеты субъектов РФ. Показатель отражает динамику развития региона, позволяет проанализировать темпы экономического развития региона, на его основании наглядно отображается уровень жизни людей в субъекте федерации [1].

Целью исследования было стремление отразить долю собственных доходов в консолидированном бюджете Камчатского края и долю НДФЛ в собственных доходах в 2013 году.

Данный показатель имеет очень важное значение для субъекта федерации. Наличие достаточной величины собственных средств позволяет региону создавать дополнительные условия для территориального развития.

Камчатский край начиная с 2009 г. занимает последнее место среди регионов Дальнего Востока, в 2013 году ситуация не изменилась. Доля собственных средств в общем объеме бюджета в анализируемом периоде составляет около 40% (в 2013 году – около 35%), при среднем значении показателя в ДВФО около 60% (в 2013 году – более 80%). Общероссийский и дальневосточный показатели, также существенно выше показателя, демонстрируемого Камчатским краем.

Камчатский край в сравнении с ДВФО

Таблица 1

Регион	Консолидированный бюджет (млн.р.)	Налоговые и неналоговые доходы (млн.р.)	НДФЛ (млн.р.)	Доля налоговых и неналоговых доходов в консолидированном бюджете (в %)	Доля НДФЛ в налоговых и неналоговых доходах (в %)
Камчатский край	58 543	20 650	12 836	35,27	62,15
Республика Саха (Якутия)	153 845	81 023	25 398	52,66	31,34
Приморский край	96 657	75 048	33 788	77,64	45,02
Амурская область	75 717	35 653	14 624	47,08	41,01
Сахалинская область	95 182	85 084	17 840	89,39	20,96
Чукотский автономный округ	18 327	12 922	4 122	70,5	31,89
Хабаровский край	106 710	72 148	31 102	67,61	43,1
Магаданская область	27 591	14 994	6 743	54,34	44,97
Еврейская автономная область	13 968	5 554	2 541	39,76	45,75
ДВФО	464 561	403 080	148 997	86,76	36,96