

Конвисарова Е.В., Уксуменко А.А.

## ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ АВТОДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В КОНТЕКСТЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ

**Аннотация.** Предметом исследования являются механизмы финансирования автодорожного хозяйства и инструменты государственного регулирования с позиции целевого и эффективного использования как бюджетных средств, так и средств бизнеса в контексте национальной безопасности Российской Федерации. Цель исследования: обобщение основ и разработка предложений по решению проблем финансирования автодорожного хозяйства в изменяющихся экономических и геополитических условиях. Для достижения цели поставлены и решены задачи: выявлено современное состояние финансирования автодорожного хозяйства в объективно сложившихся социально-экономических условиях; сформулированы направления решения проблем развития транспортной инфраструктуры с целью реализации инновационной модели экономического роста Российской Федерации; разработаны конкретные рекомендации по улучшению финансирования автодорожного хозяйства с учетом разработанных критериев. Методологическую основу исследования составляют методология и инструментарий экономической теории, финансов и экономической безопасности. При решении поставленных задач использовались общенаучные методы анализа и синтеза, экономико-статистические методы, методы абстрактно-логических суждений. В статье выявлены проблемы автодорожной отрасли: глобальное недофинансирование, отсутствие современной нормативной базы, системного процесса модернизации и внедрения новых технологий и инноваций, дефицит квалифицированных кадров, слишком дорогое строительство и ремонт дорог. Анализ принимаемых мер показал их недостаточность для того, чтобы сделать отрасль опережающей, новаторской, прорывной. Представлена эволюция идей финансирования автодорожного хозяйства России в историческом аспекте и по опыту зарубежных стран. Отмечены их достоинства и недостатки. Обосновано использование концепции целевого принципа финансирования дорожного хозяйства через систему специализированных целевых дорожных фондов: целевой федеральный дорожный фонд, целевые региональные и муниципальные дорожные фонды; укрупнение муниципальных дорожных фондов на уровне городских округов и муниципальных районов. На основе произведенных расчетов сделан вывод о том, что отмена транспортного налога с одновременным увеличением акцизных ставок на реализацию горюче-смазочных материалов и применением системы Платон для большегрузных автомобилей позволит установить взаимосвязь размеров налоговых платежей со степенью потребления дорог, обеспечит существенный рост поступлений в дорожные фонды и улучшит собираемость налогов. Для финансирования строительства новых дорог рекомендовано использование частных инвестиций по проектам государственно-частного партнерства.

**Ключевые слова:** транспортная стратегия, автодорожное хозяйство, финансирование, источники финансирования, дорожный фонд, дорожное строительство, транспортный налог, государственно-частное партнерство, инвестиции, административно-правовое регулирование.

**Abstract.** The subject of this research is the mechanism of road network funding and the instruments of state regulation from the position of targeted and effective use of budget and business funds in the context of national security of the Russian Federation. The goal of this work consists in generalization of foundations and formulization of suggestions on solution of funding of the road network under the changing economic and geopolitical circumstances. The authors determine the current state of the road network funding within the established socioeconomic conditions, as well as formulate the possible solutions of development of the

*transportation infrastructure for the purpose of realization of the innovative model of economic growth of the Russian Federation. The particular recommendations on improvement of the road network funding are being proposed. During the course of this research the authors detected the main problems of road network: the global underfunding; absence of the contemporary normative base, systemic process of modernization, and implementation of new technologies and innovations; deficit of qualified personnel; extremely high-cost construction and maintenance of roads. The evolution of ideas with regards to road network funding is being presented in the historical aspects, as well on the example of the foreign experience; their advantages and disadvantages are being considered. The authors substantiate the use of the concept of targeted principle of road network funding through the system of specialized targeted transportation funds: targeted federal transportation fund, targeted regional and municipal transportation funds. The attraction of private investments based on the projects of state-private partnership is being recommended for the funding of new roadwork.*

**Key words:** Administrative legal regulation, Investments, State-private partnership, Transportation tax, Roadwork, Road system, Sources of funding, Funding, Road network system, Transportation strategy.

**М**есто Российской Федерации в мире в свете последних событий приобретает всё более устойчивое положение и не только на политической арене. В экономике наша страна, определяя необходимые приоритеты, обрела положительные перспективы. Произошли заметные преобразования во многих секторах экономики. Руководство страны делает многое для укрепления и процветания государства в столь нелёгких политических и экономических условиях. В частности, вновь было обращено внимание такой сфере экономики как транспорт и его инфраструктуре в «Стратегии национальной безопасности РФ». В соответствии с этим документом государственная социально-экономическая политика должна предусматривать «формирование единого транспортного пространства на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры и роста уровня транспортной связности Российской Федерации, создание транспортных коридоров и мультимодальных транспортно-логистических узлов, увеличение объема и повышение качества дорожного строительства» [1].

В «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» [2] среди многих других аспектов особое внимание уделяется вопросам национальной безопасности в сфере транспорта: «На новом этапе транспортная стратегия должна определять активную позицию государства по созданию условий для социально-экономического развития, прежде всего в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы,

усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли. Выбор направлений развития транспортной системы базируется на проекте концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, бюджетных посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, а также на широком спектре документов, определяющих перспективные направления развития общества и экономики России, ее регионов, транспортной системы страны в целом и отдельных видов транспорта (включая трубопроводный), международной транспортной интеграции, прежде всего в рамках СНГ и ЕвразЭС, на законодательных и иных нормативных правовых актах в области обороны и национальной безопасности Российской Федерации... Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства.

Роль транспорта в обеспечении обороноспособности и национальной безопасности России обусловлена ростом требований к мобильности Вооруженных Сил Российской Федерации. Безопасность транспортной системы определяет эффективную работу аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны и специальных служб и таким образом определяет условия повышения общенациональной безопасности и снижения террористических рисков» [2].

В документе так же намечены цели развития транспортной системы России и определены варианты достижения этих целей.

Относительная плотность сети дорог разных стран, км/км<sup>2</sup>

Страна	Плотность (доля дорог с твердым покрытием в % от общей протяженности дорожной сети)	Страна	Плотность (доля дорог с твердым покрытием в % от общей протяженности дорожной сети)
Австрия	1,3 (100)	Сирия	0,18 (29)
Бельгия	4,2 (96)	Югославия	0,47 (60)
Великобритания	1,54 (100)	Тунис	0,18 (60)
Венгрия	1,13 (50)	Пакистан	0,14 (52)
Дания	1,64 (100)	Румыния	0,31 (50,7)
Испания	0,63 (98)	Россия	0,06 (78)
Италия	1,10 (100)	Таиланд	0,14 (52)
Канада	0,85 (29)	Венесуэла	0,11 (33)
Нидерланды	2,78 (88)	Новая Зеландия	0,35 (55)
Польша	1,15 (52)	Южная Африка	0,18 (29)
США	0,67 (57)	Южная Корея	0,56 (51)
Франция	1,46 (100)	Бразилия	0,20 (8,2)
Япония	2,94 (68)	Турция	0,41 (14,2)

Целью №1 является создание единого пространства за счёт сбалансированного развития эффективной транспортной структуры. В рамках этой цели будут созданы «инфраструктурные условия для развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке» [2].

Цель №2. – это «обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны» [2].

Как достичь намеченные стратегией цели? За счёт каких ресурсов?

В некоторых источниках дается сравнительный анализ состояния автомобильной транспортной составляющей (таблица 1) [3].

Сухие цифры приведённой таблицы показывают плотность автодорог в Российской Федерации (- 0,06 км/ кв.км) значительно ниже, чем в странах с развитой дорожной сетью. Общая протяженность автомобильных дорог на 1 января 2014 года в Российской Федерации составила 1396 тыс. км, из них 984 тыс. км дорог с твёрдым покрытием [4]. Если принять за оптимальную плотность дорожной сети 0,3 км/кв.км., а площадь освоенной территории России – около 6,5 млн. кв. км, то сеть дорог с твердым покрытием должна составлять около 2 млн. км, а с учетом ведомственных и внутрихозяйственных дорог – около 2,5 млн. км. Низкая обеспеченность России дорогами с твердым покрытием актуализи-

рует изучение опыта развитых стран по решению дорожных проблем.

По результатам анализа данных таблицы 1, Россия выглядит неприглядно. Но можно ли проводить такие сравнения? Сравним Бельгию с Россией: 4.2км/кв. км (96 %) против 0.06км/кв. км (78%) – картина мрачная.

Однако если взять от показателя плотности его составляющую и сравнить, то разница будет колоссальная! То есть общая площадь территории, на которой расположена эта пресловутая плотность этих самых дорог Бельгии – 31000кв. км., а у России – 17075000 кв. км.

Если извлечь квадратный корень из числа 31000 кв. км., то получится- 176 км. Построив квадрат 176 км на 176 км и мысленно наложив его на территорию Приморья, включая Владивосток и прилегающие к нему города, увидим, что в крайнем случае, этот квадрат затронет г. Уссурийск, г. Находка и г. Партизанск, а г. Арсеньев туда уже не впишется. Учитывая многовековую историю развития Бельгии, как государства и всего лишь полутора вековую историю Российского Приморья из которой часть лет вычеркнуты войнами, можно с уверенностью сказать, что у России есть историческая возможность догнать Европу в развитии транспортной составляющей Российской экономики вообще, и в Приморье, в частности.

Остаётся рассмотреть лишь способы достижения или выполнения поставленных стратегических задач, одной из которых является финансирование. Другими словами бюджет этой отрасли: из чего формируется, как распределяется и насколько эффективно используется.



Рис. 1. Расходы консолидированного бюджета РФ на дорожное хозяйство

Этот вопрос к данному моменту изучен недостаточно, поскольку находится в постоянном развитии под влиянием объективных причин современной экономики. Ранее учёными и специалистами ему уделялось внимание, но рассматривались лишь некоторые аспекты этой проблемы в работах следующих авторов: Т. Г. Коробицына [5], Н.А. Рябикова [6], Р.А. Халтурина [7], С.Д.Воронцовой [8], А.С. Еремеевой [9], А.Л. Арямновой [10], А.А. Вазим [11], А.П. Киреенко [12] и др. Вопросам исследования налоговых источников дорожного строительства и механизмов инвестирования их поступлений в дорожную инфраструктуру посвящены работы А.В. Лисиченко [13, 14], проблемы административно-правового регулирования дорожного хозяйства рассмотрены в трудах В.В. Кретова [15].

Состояние и проблемы автодорожного комплекса России, а также вопросы финансирования затрат на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог были освещены в работах Е.В. Конвисаровой [16, 17]. В них была обоснована необходимость создания системы дорожных фондов для финансирования затрат на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог, что в 1991 году было внедрено в практику в соответствии с законом «О дорожных фондах в РСФСР» [18]. С учетом последующих корректировок («О внесении изменений и дополнений в Закон РСФСР «О дорожных фондах в РСФСР» от 25.12.92) система внебюджетных дорожных фондов, состоящих из федерального дорожного фонда и территориальных (региональных) дорожных фондов субъектов России

позволила сохранить сеть автомобильных дорог общего пользования. Это стало возможным благодаря независимости от бюджетов и расстановке приоритетов первоочередного расходования средств на ремонт и содержание дорог. Но существующая система, при которой деньги брали со всех хозяйствующих субъектов, независимо от того, пользовались они дорогами или нет, считалась несправедливой, и в 2001 году был отменен федеральный дорожный фонд, а в 2003 году – территориальный. На практике это привело к замедлению развития сложившегося дорожно-хозяйственного комплекса [19]. И в результате в период с 2010 по 2014 годы дорожные фонды были возрождены и функционируют на трех уровнях: федеральный дорожный фонд, дорожные фонды субъектов Российской Федерации и муниципальные дорожные фонды.

В соответствии с Бюджетным кодексом в настоящее время основным источником формирования Федерального дорожного фонда определен базовый объем бюджетных ассигнований. Кроме этого предполагается введение дополнительных неналоговых источников формирования Федерального дорожного фонда. Так с 2015 года федеральный дорожный фонд лишился весомого источника финансирования – акцизов на автомобильное топливо – с 1 января 2015 года акцизы исключены из налоговых доходов федерального бюджета и включены в полном объеме в перечень источников налоговых доходов бюджетов субъектов РФ. Вместо выше названных акцизов, как одного из источников финансирования Федерального дорожного фонда, опро-





Рис. 2. Доля автомобильных дорог, отвечающих нормативным требованиям



Рис. 3. Структура субъектов РФ по доле дорог регионального значения, не отвечающих нормативным требованиям

бована система взимания платы с грузовиков разрешенной массой более 12 тонн (Платон), которая начала действовать с 15 ноября 2015 года [20].

В качестве основных источников формирования региональных дорожных фондов предусмотрены доходы от уплаты акцизов на топливо и транспортного налога. Главным источником формирования муниципальных дорожных фондов определяется часть средств, получаемых от акцизов на автомобильный и прямогонный бензин, дизельное топливо и моторные масла в сумме не менее 10% налоговых доходов.

Однако адекватного финансирования дорожного хозяйства через дорожные фонды, являющиеся составной частью бюджетов, не получилось независимо от стабильного роста расходов на дорожное хозяйство (рисунок 1).

Состояние дорожного хозяйства в последние годы улучшилось только в секторе федеральных дорог [21]. По данным «РАДОР», прирост объемов строительства и реконструкции дорог регионального значения составил всего 5,7%. Сравним: результат 2011 года – 1182 км, 2014-го – 1249 км – прогресс, конечно, есть, но улучшить статистику такие объемы не могут по причине скорости роста нагрузки на дороги.

Федеральным трассам отдан приоритет, поэтому только в отношении них можно говорить о каком-либо результате. С 2011 по 2015 год доля федеральных автодорог, находящихся в нормативном состоянии, выросла на 13,9% и на текущий момент составляет 52,8%. Приведение

в нормативное состояние региональных и муниципальных дорог в краткосрочной перспективе вряд ли является возможным. Доля автодорог регионального значения, соответствующих нормативам, увеличилась всего на 0,4% до 37,1%. В 2014-м она вовсе начала уменьшаться, что показывает рисунок 2, поэтому о стабильном результате работы региональных фондов говорить не приходится [21]. Автодороги в большинстве муниципальных образований, да и межмуниципальные трассы тоже, до сих пор находятся в плачевном состоянии.

Кроме того, президент РФ В.В. Путин в 2014 году поставил перед дорожной отраслью две глобальные задачи: вдвое увеличить объемы дорожного строительства к 2022 году и привести в нормативное состояние 85% федеральных дорог (сейчас 52%) к 2020 году [22]. По мнению президента проблемы плохого качества дорог и дороговизна их строительства, использование устаревших норм времен СССР и вред от большегрузных автомобилей остаются самыми острыми в контексте развития и совершенствования дорожной сети в России [23].

Несмотря на воссоздание системы дорожных фондов и поручения, данные президентом РФ, темпов для успешного развития дорожной отрасли не набрано. По данным «РАДОР», в 2014 году финансирование содержания дорог регионального значения в целом по стране составило 32,3% от нормативного, ремонта – 28%, капитального ремонта – 2,4%. Почти в 75% субъектов более половины дорог регионального

значения не соответствует нормативам, что показывает рисунок 3 [21].

Проблема определения оптимальных источников финансирования дорожного хозяйства находится в прямой взаимосвязи с существующей структурой расходных статей государственного бюджета, связанного с дорожным строительством. Следует иметь в виду, что в работе дорожных фондов Российской Федерации не существует однозначной целевой привязки доходов к расходам. Объем налоговых поступлений от акцизов на нефтепродукты лишь индикативно учитывается для определения объема расходов дорожного фонда, при этом принцип совокупного покрытия расходов бюджетов остается неизменным. Именно поэтому федеральный дорожный фонд формируется как бюджетный фонд, а его наполнение осуществляется за счет общего объема доходов федерального бюджета [24].

Автодорожная отрасль в России по-прежнему остается трудным, проблемным участком, а задача сделать ее опережающей, новаторской, прорывной отраслью – в своем решении еще впереди. Ключевыми проблемами являются: глобальное недофинансирование, отсутствие современной нормативной базы и системного процесса модернизации и внедрения новых технологий и инноваций, дефицит квалифицированных кадров, слишком дорогое строительство и ремонт дорог по сравнению с другими странами. При этом ни воссоздание дорожных фондов, ни постоянный поиск новых источников их пополнения не дает существенных изменений.

Необходимо создание некоей системы, при которой:

- во-первых, автодорожные предприятия 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 [16].

Кроме того, нужно учесть, что «эффективное функционирование всей экономики страны зависит от грамотно налаженной налоговой системы. Поэтому налоговая система России должна соответствовать реалиям и запросам современного состояния экономики с учетом ее национальных особенностей и с привлечением мирового опыта» [25, С.78].

Мировой опыт показывает, что самым популярным и наиболее эффективным из существующих механизмов финансирования дорожной отрасли являются дорожные фонды. Наибольшая эффективность дорожных сборов достигается в случае, когда плата за пользование транспортной инфраструктурой максимально приближена к точке ее использования. Вместе с тем порядок работы системы финансирования дорожной инфраструктуры в значительной степени зависит не столько от концептуальных моделей построения финансовых потоков, сколько от ее реализации в виде нормативно-документального обеспечения, справедливости распределения налоговой нагрузки и качества функционирования основных элементов системы.

Оценивая российский опыт построения налоговой системы для финансирования дорожного строительства, можно резюмировать, что наиболее эффективно с точки зрения обеспечения развития дорожной сети проявила себя совокупность из целевых налогов и сборов, как источника инвестиционных ресурсов, и внебюджетных фондов, как механизма инвестирования.

Таким образом, подытоживая российский и зарубежный опыт, можно рекомендовать концепцию целевого принципа финансирования дорожного хозяйства через систему специализированных целевых дорожных фондов для аккумулирования необходимых финансовых ресурсов. Предлагается трехуровневая система целевых дорожных фондов: целевой федеральный дорожный фонд, целевые региональные и муниципальные дорожные фонды.

Тогда помимо выделенных источников финансирования будут четко обозначены направления инвестирования средств. Принцип целевого финансирования даст новый подход к планированию расходов бюджета: придется идти не от возможного к сбору объема поступлений и определенного им объема расходов на дорожное строительство, а наоборот определять объем финансирования согласно объему расходов на очередной год, исходя из показателей федеральной целевой программы по объему ввода дорог. А в случае если существующих целевых источников финансирования недостаточно определять возможные источники финансирования дефицита программы – придание дорожным фондам новых источников или увеличение существующих.

Целесообразно закрепление за каждым из направлений расходования средств на дорожную инфраструктуру отдельного налогового

**Изменения расходов владельцев транспортных средств при отказе от транспортного налога с одновременным увеличением ставок акцизов на реализацию горюче-смазочных материалов**

Мощность, л.с.	Реальный расход, л/100 км	Транспортный налог, руб.	Налог в цене бензина, руб.	Объем бензина в год (без убытка), л	Пробег в год (без убытка), км	Изменение расходов при годовом пробеге, руб.				
						5000	10000	25000	50000	100000
75	7	1350	1,035	1304	18 634	-988	-626	461	2 273	5 895
105	9	2730	1,035	2638	29 308	-2 264	-1 799	-401	1 928	6 585
155	11	6510	1,035	6290	57 181	-5 941	-5 372	-3 664	-818	4 875
175	13	7350	1,035	7101	54 627	-6 677	-6 005	-3 986	-623	6 105
205	15	15375	1,035	14855	99 034	-14 599	-13 823	-11 494	-7 613	150
250	18	18750	1,035	18116	100 644	-17 819	-16 887	-14 093	-9 435	-120
255	18	38250	1,035	36957	205 314	-37 319	-36 387	-33 593	-28 935	-19 620
305	22	45750	1,035	44203	200 922	-44 612	-43 473	-40 058	-34 365	-22 980
405	25	60750	1,035	58696	234 783	-59 456	-58 163	-54 281	-47 813	-34 875
505	30	75750	1,035	73188	243 961	-74 198	-72 645	-67 988	-60 225	-44 700

источника или совокупности источников, наиболее тесно взаимосвязанных с основными факторами, вызывающими данные затраты. В целом структура фондов относительно существующей претерпевает незначительные изменения.

Кроме этих изменений предлагается укрупнение муниципальных дорожных фондов, так как разделение множества существующих в России муниципальных образований приводит к тому, что до каждого из них доходят минимальные ресурсы. Формирование муниципальных дорожных фондов на уровне городских округов и муниципальных районов установит возможность сконцентрировать средства и решать гораздо более существенные задачи.

Другим элементом системы финансирования автодорожного комплекса, является установление взаимосвязи между потреблением дороги и платой за ее использование. Наиболее приемлемыми в этой связи являются источники финансирования, связанные с расходом топлива, то есть, акцизы (в идеале – налог на расход топлива), а транспортный налог, зависящий от «лошадиных сил», здесь совершенно неуместен. Для решения этой задачи необходимо внести изменения в налоговый кодекс, по отмене транспортного налога с одновременным увеличением акцизных ставок на реализацию горюче-смазочных материалов. Это обеспечит «автоматическую взаимосвязь размеров платежей со степенью потребления дорог; представляет собой рациональный способ сбора платежей через систему реализации топлива и обеспечивает охват всех пользователей дорог, включая индиви-

дуальных владельцев...» [26]. Простым языком – чем больше ездят по дорогам транспортные средства, тем больше поступления в фонды.

Расчет изменений в расходах владельцев транспортных средств разной мощности при разном годовом пробеге с учетом того, что при отмене транспортного налога, для примера, цены на топливо вырастут на 1,035 руб. (Таблица 2) [27].

Приведенный расчет позволяет сделать вывод, что от отмены транспортного налога выиграют владельцы автомобилей с большей мощностью двигателя. Однако, большегрузные автомобили компенсируют свою степень потребления дороги, уплачивая взносы по системе Платон, что достаточно справедливо. Ведь учитывается воздействие на автомобильные дороги нашей страны крупнотоннажных автотранспортных средств, так как именно они оказывают основное разрушающее, обуславливающее преждевременный их износ и значительные затраты на ремонт и восстановление дорожного полотна. При этом владельцы грузовых автомобилей зачастую пользуются автодорожной сетью в предпринимательских целях, нанося значительно больший ущерб, чем от воздействия легкового транспорта. Что же касается определенной «выгоды» легковых автомобилей с большим объемом двигателя, то есть еще один «резерв» в пополнении дорожных фондов, требующий отдельного детального обоснования. По сути и по размеру здесь идеально «напрашивается» так называемый, «налог на роскошь». Но это уже материал для другого исследования.

Предлагаемые изменения в системе финансирования дорожного хозяйства, несомненно, приведут к поступлению в дорожные фонды как минимум в два раза больше средств. Несмотря на это, для увеличения финансирования дорожного строительства в России актуален вопрос привлечения частных инвестиций для строительства платных дорог по проектам государственно-частного партнерства – сотрудничества государства и частных инвесторов для решения социально-значимых задач на взаимовыгодных условиях в форме концессионных соглашений и контрактов жизненного цикла.

Таким образом, для обеспечения национальной безопасности России в сфере транспорта, необходимо формирование надежной и доступной сети автодорог, требующей необходимых и достаточных источников финансирования. В этом направлении ведется постоянная работа властей, но необходимых результатов добиться не удастся. В связи с чем есть основания полагать, что для получения весомого результата близкого к 100% финансированию, властям и представителям отрасли необходимо принимать меры по устранению проблем, мешающих развитию дорожной отрасли и разработать оптимальную систему финансирования дорожного хозяйства, составными элементами которой предлагаются следующие обоснованные положения:

1. Отмена транспортного налога с одновременным увеличением акцизных ставок на ре-

ализацию горюче-смазочных материалов и обоснованность использования системы Платон для большегрузных автомобилей. В связи с чем произойдет установление взаимосвязи размеров налоговых платежей со степенью потребления дорог, существенный рост поступлений в дорожный фонд, улучшение собираемости налога, упрощение администрирования.

2. Распространение механизма использования частных инвестиций по проектам государственно-частного партнерства в качестве софинансирования дорожной деятельности. В связи с чем появится возможность строительства автомагистралей с высокой интенсивностью движения для ускорения развития экономики регионов, а также создания промышленных и энергетических комплексов и новых автотранспортных связей, таких как развитие въездных магистралей в крупные города, подъездов к аэропортам, сооружение мостов и тоннелей и т.д.

3. Установление целевого принципа финансирования дорожного хозяйства на основе формирования трехуровневой системы целевых дорожных фондов, который даст новый подход к планированию расходов бюджета. Укрупнение муниципальных дорожных фондов для концентрации средств и решения гораздо более существенных задач на муниципальном уровне. В связи с этим станет возможным осуществление крупных строительных проектов для муниципальных нужд на постоянной основе.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 года N 683 // Собрание законодательства РФ – 2016.-№ 1 (часть II).-Ст. 212.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р // Собрание законодательства РФ – 2008.-№ 50. – Ст. 5957.
3. Халтурин Р.А. Состояние и опыт строительства дорожной сетив России и за рубежом / Р.А. Халтурин. –Экономические науки. – 1(74). – 2011. – С. 223-226.
4. <http://tass.ru/info/1493679>
5. Коробицын Т. Г. Особенности и проблемы финансирования автодорожного строительства в Российской Федерации // Молодой ученый. – 2011. – №4. Т.1. – С. 158-161.
6. Рябиков Н.А. Современные методы обоснования развития сети автомобильных дорог / Н.А. Рябиков, Н.Х. Байбулатова // Бюллетень транспортной информации. – 2000. – №59. – С. 14.
7. Халтурин Р.А. Состояние и опыт строительства дорожной сетив России и за рубежом / Р.А. Халтурин // Экономические науки.-2011. – № 1 (74). – С. 223-226.
8. Воронцова С.Д. Приоритетные направления развития автомобильных дорог в Российской Федерации / С.Д. Воронцова // Проблемы современной экономики. – 2009.-№ 4.-С. 357-361.
9. Еремеева А.С. Актуальные проблемы финансового обеспечения дорожной отрасли / А.С. Еремеева [Электронный ресурс] // Экономические исследования. – Электрон. журн. – 2012.-№ 3 (12). – Режим доступа: <http://www.erce.ru/internet-magazine/magazine/31/487/>



10. Арямова А.Л. Государственное частное партнерство как способ инвестирования в строительство платных автомобильных дорог / А.Л. Арямова // Электронное научное издание «Ученые заметки ТОГУ». – 2013.-№ 4 – С. 798-804.
11. Вазим А.А. Возможность замены транспортного налога путем увеличения ставки акцизов при реализации горюче-смазочных материалов / А.А. Вазим // Известия Томского политехнического университета.-2009.-№ 6. – С. 53-59.
12. Киреенко А.П. Каким быть транспортному налогу: оценка вариантов реформирования и отмены / А.П. Киреенко, И.А. Иванов // Известия ИГЭА.-2013.-№6. – С. 53-60.
13. Лисиченко А.В. Совершенствование транспортного налога для обеспечения строительства дорог в субъектах РФ / А.В. Лисиченко // Международный бухгалтерский учет. – 2014.-№ 14 (308).- С. 33-40.
14. Лисиченко А.В. Налоговая составляющая финансирования дорожного строительства в России: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.10 / Андрей Валерьевич Лисиченко. – М., 2014. – 151 с.
15. Кретов В.В. Административно-правовое регулирование дорожного хозяйства Российской Федерации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / Кретов В.В.; РУДН.-Тюмень, 2014. – 26 с.
16. Конвисарова Е.В. Учет затрат на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог и их финансирования. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Ленинград, 1991.
17. Конвисарова Е.В. Учет финансирования затрат на строительство и эксплуатацию автодорог / Информационный листок. – Л. Ленинградский центр научно-технической информации, 1991. С. 21.
18. Закон РФ от 18.10.1991 N 1759-1 (ред. от 25.07.2002, с изм. от 23.12.2003) «О дорожных фондах в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступившими в силу с 01.01.2003)
19. Автодорожный комплекс России. Проблемы управления, финансирования, учета и способы их преодоления. Сборник статей / Дальневосточный федеральный университет. Владивосток, 2008. – 91 с.
20. О некоторых вопросах взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Постановление Правительства РФ от 03.11.2015 № 1191 // СПС «Консультант плюс»
21. Белоусов А. Дорожная арифметика / А. Белоусов [Электронный ресурс] / Эксперт Урал. – Электрон. журн. –2015.-№ 17 (643). С. 11. – Режим доступа: <http://expert.ru/ural/2015/17/dorozhnaya-arifmetika/>
22. Александрова И. На ремонт автодорог денег не пожалеют. В отличие от строительства / И. Александрова [Электронный ресурс] / ОАО «Газета «Гудок». – 2015. – Режим доступа: <http://www.gudok.ru/economy/?ID=1259738>
23. Распопова А. Путин устроил дорожную разборку / А. Распопова [Электронный ресурс] / Газета.ru. – 2014. С. 3 – Режим доступа: [http://www.gazeta.ru/auto/2014/10/08\\_a\\_6254481.shtml](http://www.gazeta.ru/auto/2014/10/08_a_6254481.shtml)
24. Лисиченко А.В. Совершенствование транспортного налога для обеспечения строительства дорог в субъектах РФ / А.В. Лисиченко // Международный бухгалтерский учет. 2014. № 14 (308). С. 33-40.
25. Konvisarova E., Samsonova I., Vorozhbit O. The nature and problems of tax administration in the Russian federation. Mediterranean Journal of Social Sciences. 2015. Т. 6. № 5 S3. С. 78-83
26. Моисеев Г.А. Частное финансирование транспортных инфраструктур за рубежом / Г.А. Моисеев // Транспорт: наука, техника, управление. – 2004. – № 6. – С. 35-43.
27. Кульнева Е.В., Конвисарова Е.В. Вопросы совершенствования налоговых источников финансирования дорожного хозяйства. Современные проблемы науки и образования. 2015. № 1-1. С. 670.

## REFERENCES

1. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 года N 683 // Собрание законодательства РФ – 2016.-№ 1 (чast' II).-Ст. 212.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р // Собрание законодательства РФ – 2008.-№ 50. – Ст. 5957.
3. Khalturin R.A. Sostoyanie i opyt stroitel'stva dorozhnoi setiv Rossii i za rubezhom / R.A. Khalturin. – Ekonomicheskie nauki. – 1(74). – 2011. – S. 223-226.
4. <http://tass.ru/info/1493679>

5. Korobitsyn T. G. Osobennosti i problemy finansirovaniya avtodorozhnogo stroitel'stva v Rossiiskoi Federatsii // Molodoi uchenyi. – 2011. – №4. Т.1. – S. 158-161.
6. Ryabikov N.A. Sovremennye metody obosnovaniya razvitiya seti avtomobil'nykh dorog / N.A. Ryabikov, N.Kh. Baibulatova // Byulleten' transportnoi informatsii. – 2000. – №59. – S. 14.
7. Khalturin R.A. Sostoyanie i opyt stroitel'stva dorozhnoi setiv Rossii i za rubezhom / R.A. Khalturin // Ekonomicheskie nauki.-2011. – № 1 (74). – S. 223-226.
8. Vorontsova S.D. Prioritetnye napravleniya razvitiya avtomobil'nykh dorog v Rossiiskoi Federatsii / S.D. Vorontsova // Problemy sovremennoi ekonomiki. – 2009.-№ 4.-S. 357-361.
9. Eremeeva A.S. Aktual'nye problemy finansovogo obespecheniya dorozhnoi otrasli / A.S. Eremeeva [Elektronnyi resurs] / Ekonomicheskie issledovaniya. – Elektron. zhurn. – 2012.-№ 3 (12). – Rezhim dostupa: <http://www.erce.ru/internet-magazine/magazine/31/487/>
10. Aryamnova A.L. Gosudarstvennoe chastnoe partnerstvo kak sposob investirovaniya v stroitel'stvo platnykh avtomobil'nykh dorog / A.L. Aryamnova // Elektronnoe nauchnoe izdanie «Uchenye zametki TOGU». – 2013.-№ 4 – S. 798-804.
11. Vazim A.A. Vozmozhnost' zameny transportnogo naloga putem uvelicheniya stavki aktsizov pri realizatsii goryuche-smazochnykh materialov / A.A. Vazim // Izvestiya Tomskogo politekhnicheskogo universiteta.-2009.-№ 6. – S. 53-59.
12. Kireenko A.P. Kakim byt' transportnomu nalogu: otsenka variantov reformirovaniya i otmeny / A.P. Kireenko, I.A. Ivanov // Izvestiya IGEA.-2013.-№6. – S. 53-60.
13. Lisichenko A.V. Sovershenstvovanie transportnogo naloga dlya obespecheniya stroitel'stva dorog v sub'ektakh RF / A.V. Lisichenko // Mezhdunarodnyi bukhgalterskii uchet. – 2014.-№ 14 (308).- S. 33-40.
14. Lisichenko A.V. Nalogovaya sostavlyayushchaya finansirovaniya dorozhnogo stroitel'stva v Rossii: dis. ... kand. ekon. nauk: 08.00.10 / Andrei Valer'evich Lisichenko. – M., 2014. – 151 s.
15. Kretov V.V. Administrativno-pravovoe regulirovanie dorozhnogo khozyaistva Rossiiskoi Federatsii: avtoref. dis. ...kand. yurid. nauk: 12.00.14 / Kretov V.V.; RUDN.-Tyumen', 2014. – 26 s.
16. Konvisarova E.V. Uchet zatrat na stroitel'stvo i ekspluatatsiyu avtomobil'nykh dorog i ikh finansirovaniya. Avtoreferat dissertatsii na soiskanie uchenoi stepeni kandidata ekonomicheskikh nauk / Leningrad, 1991.
17. Konvisarova E.V. Uchet finansirovaniya zatrat na stroitel'stvo i ekspluatatsiyu avtodorog / Informatsionnyi listok. – L. Leningradskii tsentr nauchno-tekhnicheskoi informatsii, 1991. S. 21.
18. Zakon RF ot 18.10.1991 N 1759-1 (red. ot 25.07.2002, s izm. ot 23.12.2003) «O dorozhnykh fondakh v Rossiiskoi Federatsii» (s izm. i dop., vstupivshimi v silu s 01.01.2003)
19. Avtodorozhnyi kompleks Rossii. Problemy upravleniya, finansirovaniya, ucheta i sposoby ikh preodoleniya. Sbornik statei / Dal'nevostochnyi federal'nyi universitet. Vladivostok, 2008. – 91 s.
20. O nekotorykh voprosakh vzimaniya platy vschet vozmeshcheniya vreda, prichinyaemogo avtomobil'nykh dorogam obshchego pol'zovaniya federal'nogo znacheniya transportnymi sredstvami, imeyushchimi razreshennuyu maksimal'nuyu massu svyshe 12 tonn. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 03.11.2015 № 1191 // SPS «Konsul'tant plyus»
21. Belousov A. Dorozhnaya arifmetika / A. Belousov [Elektronnyi resurs] / Ekspert Ural. – Elektron. zhurn. –2015.-№ 17 (643). S. 11. – Rezhim dostupa: <http://expert.ru/ural/2015/17/dorozhnaya-arifmetika/>
22. Aleksandrova I. Na remont avtodorog deneg ne pozhaleyut. V otlichie ot stroitel'stva / I. Aleksandrova [Elektronnyi resurs] / OAO «Gazeta «Gudok». – 2015. – Rezhim dostupa: <http://www.gudok.ru/economy/?ID=1259738>
23. Raspopova A. Putin ustroil dorozhnuyu razborku / A. Raspopova [Elektronnyi resurs] / Gazeta.ru. – 2014. S. 3 – Rezhim dostupa: [http://www.gazeta.ru/auto/2014/10/08\\_a\\_6254481.shtml](http://www.gazeta.ru/auto/2014/10/08_a_6254481.shtml)
24. Lisichenko A.V. Sovershenstvovanie transportnogo naloga dlya obespecheniya stroitel'stva dorog v sub'ektakh RF / A.V. Lisichenko // Mezhdunarodnyi bukhgalterskii uchet. 2014. № 14 (308). S. 33-40.
25. Konvisarova E., Samsonova I., Vorozhbit O. The nature and problems of tax administration in the Russian federation. Mediterranean Journal of Social Sciences. 2015. T. 6. № 5 S3. S. 78-83
26. Moiseev G.A. Chastnoe finansirovanie transportnykh infrastruktur za rubezhom / G.A. Moiseev // Transport: nauka, tekhnika, upravlenie. – 2004. – № 6. – S. 35-43.
27. Kul'neva E.V., Konvisarova E.V. Voprosy sovershenstvovaniya nalogovykh istochnikov finansirovaniya dorozhnogo khozyaistva. Sovremennye problemy nauki i obrazovaniya. 2015. № 1-1. S. 670.