

СИСТЕМА ФИНАНСИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

*Коблева Алена Вадимовна, студент 4-го курса
кафедры “Транспорт и автомобильные дороги”
ФГБОУ ВО «Ивановский Государственный
Политехнический университет», г. Иваново
(Научный руководитель - Гриценко Е.А., канд. техн. наук, доцент)*

Главной проблемой дорожного хозяйства России является отставание темпов финансирования дорожных работ от темпов прироста нагрузок на дорожную сеть. Строительство на территории РФ новых автомобильных заводов всеми ведущими автопроизводителями мира, реконструкция и повышение мощности существующих отечественных автозаводов приводит к беспрецедентному увеличению численности автопарка. Но этот процесс не сопровождается адекватным наращиванием объемов дорожных работ, поэтому протяженность и потребительские качества автомобильных дорог отстают от потребностей пользователей.

Основными параметрами, которые должны определять объемы финансирования дорожных работ в субъекте РФ являются:

- общая протяженность дорожной сети;
- структура дорожной сети по типам покрытия;
- численность автомобильного парка;
- структура автомобильного парка по типам транспортных средств;
- экономико-географические особенности региона;
- климатические характеристики региона.

Действующая в России система финансирования автомобильных дорог является не гибкой и сводится только к расходованию бюджетных средств без стимулирования через эту систему государственной политики по сравнению с системой используемых в развитых странах, а именно:

объемы финансирования не взаимосвязаны с реальными потребностями в ремонте, содержании и развитию дорожной сети;

отсутствуют взаимосвязи системы финансирования автомобильных дорог с налогами и сборами взимаемых с пользователей дорог;

отсутствуют возможности и механизмы привлечения дополнительных ресурсов и пополнения дорожных бюджетов в форме кредитов и доходов от эксплуатации платных дорог;

нет механизмов и финансовых стимулов для реализации государственной политики направленной на улучшения безопасности дорожного движения, обеспечения сохранности дорог;

ставки дорожных налогов не связаны с размером ущерба наносимыми транспортными средствами автомобильным дорогам.

Вместе с тем финансирование автомобильных дорог во всех странах неразрывно связано с системой налогообложения пользователей дорог, где существует так называемая ценовая дорожная политика (road pricing), которая определяет основные принципы формирования дорожных налогов и сборов.

Закрепленная законодательством Европейского Союза ценовая дорожная политика (road pricing) определила следующие пути ее развития:

1. Для каждого вида транспорта, транспортные налоги и сборы должны быть взаимосвязаны и соответствовать уровню загрязнения и отрицательного воздействия на окружающую среду, длину пробега и воздействию на износ дороги.

2. Принцип платы за загрязнение окружающей среды должен применяться как явное финансовое преимущество, предоставляемое для пользователей автодорог.

3. На законодательном уровне должно быть закреплено, чтобы налоги и сборы, уплачиваемые пользователями, направлялись для улучшения используемой транспортной инфраструктуры в данной местности.

4. Сборы с пользователей автомобильных дорог не должны носить дискриминационный характер.

Дальнейшее развитие системы финансирования автомобильных дорог должно базироваться в реализации дорожных проектов по платным дорогам и совершенствования системы налогов и сборов с пользователей автомобильных дорог. Однако, без существенного увеличения бюджетного финансирования, развитие автомобильных дорог страны невозможно. Обеспечить дополнительные бюджетные доходы можно за счет гармонизации основных принципов ценовой дорожной политики и дорожных налогов и сборов с ЕС, пересмотра ставок акцизов на ГСМ, а также внедрение других налоговых новаций не оказывающих существенное влияние на увеличение стоимости автомобильных перевозок.

Литература:

1. Р.Г. Кудряшов Дорожный тупик. Российский дорожник №13(792) 2016.
2. А.В. Майский О формах финансирования автомобильных дорог. Российский дорожник № 32 2016.