

Шевелев Сергей Игоревич, магистрант,
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Забайкальский государственный университет»

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

Аннотация. В статье систематизируются теоретические подходы к идентификации факторов финансирования дорожной инфраструктуры на региональном уровне. Рассмотрена эволюция нормативно-правового регулирования в России – от сметного финансирования к модели целевых дорожных фондов.

Ключевые слова: Дорожная инфраструктура, факторы финансирования, дорожные фонды, государственно-частное партнёрство, межбюджетные трансферты, классификация факторов.

Введение.

Дорожная инфраструктура – базовый элемент транспортной системы, определяемый как комплекс инженерных сооружений, объектов сервиса и управления [1, с. 34]. С экономической точки зрения это капиталоемкий актив со свойствами смешанного общественного блага: неисключаемость и неконкурентность до определённого уровня загрузки обосновывают необходимость государственного финансирования [2, с. 78]. Вместе с тем технологический прогресс (платные участки) позволяет комбинировать государственные и рыночные механизмы.

Актуальность темы обусловлена хроническим недофинансированием дорожного хозяйства в удалённых регионах с экстремальным климатом и низкой плотностью населения. Цель статьи – систематизировать теоретические и нормативно-правовые основы выделения факторов финансирования дорожной инфраструктуры региона.

В экономике общественного сектора дороги рассматриваются как смешанное благо [2, с. 311]. Качественная дорожная сеть выступает фактором конкурентоспособности территории (М. Портер). Важно разграничивать «финансирование» и «инвестиции»: вслед за И.А. Бланком [3, с. 112] под финансированием понимается процесс мобилизации ресурсов на всех стадиях жизненного цикла – от проектирования до утилизации. Теория жизненного цикла актива (LCCA) показывает, что 60–80% общих затрат приходятся на эксплуатацию и ремонты, а не на строительство [4, с. 45]. Это требует устойчивых и предсказуемых источников.

В литературе сложились три основных подхода (таблица 1).

Таблица 1

Сравнительный анализ подходов к классификации факторов финансирования

Критерий	Институционально-территориальный	Управленческий	Финансово-экономический
Основание	Уровень формирования (макро-, мезо-, микро-)	Степень управляемости (объективные/ субъективные)	Природа ресурса (бюджетные/внебюджетные)



Сильные стороны	Разграничение зон ответственности	Выделение «зоны контроля»	Прямая увязка с инструментами
Слабые стороны	Абстрактность	Условность разделения	

Для комплексного анализа наиболее продуктивен интегральный подход, синтезирующий институционально-территориальный и управленческий критерии. Он позволяет построить многоуровневую карту влияний и выделить управляемые факторы.

Обобщая теоретические источники, выделим три группы факторов, влияющих на объём и эффективность финансирования (таблица 2).

Таблица 2

Классификация факторов дорожного финансирования (авторская)

Группа факторов	Конкретные факторы	Характер влияния	Метод оценки
Географические	Площадь, рельеф, климат, сейсмичность	Прямое удорожание (коэффициенты)	Нормативные индексы
Экономические	ВРП, бюджетная обеспеченность, инфляция, грузопотоки	Прямая корреляция с объёмом финансирования	Регрессионный анализ
Демографические	Плотность населения, урбанизация, интенсивность движения	Определение приоритетов (город/село)	Анализ транспортных потоков

Для регионов с экстремальным климатом и низкой плотностью населения (Забайкальский край) ключевое значение приобретают географические и демографические факторы, которые в стандартных методиках нивелируются.

В России выделяются три этапа. Советский период – сметное финансирование в рамках единого плана, централизация 1990-е гг. – создание внебюджетных дорожных фондов (Закон № 1759-1). Впервые закреплены целевые источники, но низкая собираемость и нецелевое использование привели к ликвидации.

Современный этап – возрождение дорожных фондов в составе бюджетов (ст. 179.4 БК РФ). Доходные источники: акцизы на топливо, транспортный налог, субсидии. Сохранён целевой характер при усилении бюджетного контроля.

Бюджетный кодекс РФ (ст. 179.4) – закрепляет принцип целевого характера и перечень доходов. Ключевая проблема – процикличность доходной базы (акцизы зависят от конъюнктуры), что усугубляет кризисное недофинансирование.

Федеральный закон № 257-ФЗ – классифицирует дороги по уровням собственности (федеральные, региональные, муниципальные), привязывая их к соответствующим бюджетам. Для регионов с высокой долей дорог регионального значения при низкой бюджетной обеспеченности это создаёт системный дисбаланс.

Налоговый кодекс (гл. 22, 28) – механизмы акцизов и транспортного налога.



Подзаконное регулирование (постановления о распределении акцизов, методики Минстроя) – вносит неопределённость. Универсальные методики сметной стоимости не учитывают удорожание в условиях вечной мерзлоты или сложного рельефа, занижая реальные потребности.

Анализ отчётов контрольно-счётных органов [5; 6] выявляет типичные негативные факторы:

Несоответствие фактических объёмов работ проектно-сметной документации – слабый контроль за эффективностью.

Признание торгов несостоявшимися – низкая конкуренция, монополизация локальных рынков подряда, завышение цен.

Наследие советской системы – ориентация на «освоение средств», а не на управление жизненным циклом активов.

Низкая эффективность ГЧП в удалённых регионах – высокие транзакционные издержки, низкая интенсивность движения делают проекты неинвестиционно привлекательными.

Заключение.

Факторы финансирования дорожной инфраструктуры региона – это совокупность географических, экономических, демографических и институциональных условий, определяющих возможности и механизмы финансового обеспечения дорожной сети. Наиболее эффективен интегральный подход, сочетающий институционально-территориальный и управленческий критерии.

Российская модель целевых дорожных фондов, интегрированных в бюджет, имеет преимущества (целевой характер, предсказуемость базовых источников), но страдает проциклическостью, недостаточной адаптацией к региональной специфике и жёсткой зависимостью дотационных регионов от федеральных трансфертов.

Выявлены устойчивые институциональные ловушки: ориентация на «освоение» вместо жизненного цикла, низкая конкуренция подрядчиков, сложность ГЧП в экстремальных климатических условиях.

Для повышения эффективности финансирования в таких регионах (Забайкальский край) необходима системная оптимизация: дифференциация нормативов по климатическим зонам, развитие институтов сопровождения ГЧП, переход от сметных контрактов к контрактам жизненного цикла.

Полученные выводы создают основу для эмпирической верификации факторов на данных конкретного региона.

Список литературы:

1. Горев А.Э., Сильянов В.В. Транспортная инфраструктура: теория и практика. – М.: Транспорт, 2018. – 412 с.
2. Аткинсон Э., Стиглиц Дж. Лекции по экономической теории государственного сектора. – М.: Аспект Пресс, 2015. – 832 с.
3. Бланк И.А. Управление финансовыми ресурсами. – Киев: Ника-Центр, 2017. – 768 с.
4. Fullerton D., Gan L., Smith V. Life-cycle cost analysis in infrastructure management // Journal of Infrastructure Systems. – 2020. – Vol. 26. – No. 2. – P. 40–58.
5. Отчёт Счётной палаты РФ об аудите эффективности использования средств федерального бюджета в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». – М., 2024.
6. Отчёт Контрольно-счётной палаты Забайкальского края за 2023 год. – Чита, 2024.

