

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

## ФАКТОРЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ИДЕНТИФИКАЦИЯ И ОЦЕНКА НА ПРИМЕРЕ ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ

**Аннотация.** В статье идентифицированы и количественно оценены ключевые факторы финансирования дорожной инфраструктуры на региональном уровне. На примере Забайкальского края и в сопоставлении с другими субъектами ДФО выявлены системные ограничения: высокая зависимость от федеральных трансфертов (68% в структуре дорожного фонда), низкий коэффициент бюджетной автономии (0,32), критическое влияние климатического фактора (сокращение дорожного сезона до 70-90 дней) и дефицит кадрового потенциала. Доказана экономическая эффективность применения морозостойких материалов (снижение совокупных затрат за жизненный цикл на 25-40%). Сформулированы рекомендации по переходу к программно-целевому планированию.

**Ключевые слова:** Дорожная инфраструктура, финансирование, региональные факторы, Забайкальский край, бюджетная автономия, климатические ограничения, совокупная стоимость владения.

### Введение.

Формирование финансовых потоков в дорожную инфраструктуру субъекта РФ обусловлено сложным взаимодействием экономических, бюджетных, природно-климатических, институциональных и транспортно-географических факторов. Выявление и систематизация этих факторов необходимы для понимания региональных диспропорций и разработки адресных механизмов управления. В Забайкальском крае, несмотря на рост дорожного фонда до 19 млрд рублей в 2025 году, финансирование дорог местного значения составляет лишь 2,5 млрд рублей при потребности более 10 млрд рублей, а фактические расходы на содержание сети в 2-2,5 раза ниже нормативного уровня. Цель статьи – идентифицировать и количественно оценить ключевые факторы финансирования дорожной инфраструктуры на примере Забайкальского края.

Анализ позволяет выделить пять групп факторов. Экономические: уровень ВРП и инфляция. За 2022-2025 гг. цены на асфальтобетонные смеси выросли на 35%, что превышает прогнозы. Бюджетно-фискальные: межбюджетные трансферты (по оценкам, до 75-90% средств дорожных фондов в регионах ДФО) и региональная налоговая политика (повышение транспортного налога в Забайкалье с 2026 г. на 20% даст дополнительно лишь 172 млн руб. – капля в море). Природно-климатические: экстремальные температуры, многолетнемёрзлые породы, короткий дорожный сезон (70-90 дней) увеличивают капитальные затраты на 40-70% и сокращают межремонтные циклы до 3-5 лет. Институциональные: качество управления, кадровый потенциал, наличие систем мониторинга. Транспортно-географические: плотность дорог, доля грунтовых покрытий, интенсивность грузового движения (через МАПП «Забайкальск»).

Для количественной оценки проведён сравнительный анализ пяти регионов (Забайкальский край, Республика Саха (Якутия), Красноярский край, Республика Бурятия, Амурская область). Ключевые показатели сведены в таблицу 1.



Таблица 1

Сравнительный анализ факторов финансирования дорожной инфраструктуры

Фактор	Забайкальский край	Республика Саха (Якутия)	Красноярский край
ВРП на душу населения, тыс. руб. (2024)	343,0	2 525,4	1 522,5
Доля федерального финансирования, %	68%	82%	65%
Плотность дорог с твёрдым покрытием, км/1000 км <sup>2</sup>	34,60	4,15	11,82
Коэффициент бюджетной обеспеченности	0,87	1,42	1,18
Оптимальное окно для асфальтирования, дней	70–90	50–70 (арктические районы)	90–110

Источник: составлено автором по данным Росстата, Минфина РФ.

Забайкальский край при относительно высокой плотности дорог имеет один из самых низких ВРП на душу и низкий коэффициент бюджетной обеспеченности. Доля федеральных средств – 68% – индикатор системной зависимости. Структура дорожного фонда края (таблица 2) показывает доминирование федерального бюджета.

Таблица 2

Структура дорожного фонда Забайкальского края (2020-2024 гг.)

Источник	2020, млрд руб.	2024, млрд руб.	Доля в 2024
Федеральный бюджет	10,7	12,6	68%
Региональный бюджет	3,9	4,4	24%
Местные бюджеты	0,6	0,7	4%
Внебюджетные источники	0,6	0,8	4%
Итого	15,8	18,5	100%

Рассчитанный коэффициент бюджетной автономии (доля собственных источников) составил всего 0,32, что подтверждает критический уровень зависимости – лишь треть расходов на дороги финансируется из собственных средств края.

Климатические ограничения являются одним из наиболее значимых факторов удорожания. Оптимальное окно для асфальтирования в Забайкалье – лишь 70-90 дней в году (для сравнения: в Красноярском крае – 90-110 дней). Это вынуждает применять ускоренные темпы работ, повышая стоимость на 15-20%. Кроме того, фактическая стоимость содержания 1 км автозимников составила только 31,2% от нормативной потребности. Абсолютный дефицит только для этого сегмента сети (протяжённость ~135 км) составляет около 139 млн рублей ежегодно, что ведёт к накоплению дефектов.

Сравнение технологических подходов показывает, что применение морозостойких смесей (F2/F3) вместо стандартных экономически обосновано: несмотря на рост первоначальных затрат на 40-65%, срок службы увеличивается с 3-5 до 7-10 лет, а совокупные затраты за жизненный цикл снижаются на 25-40%. Кроме того, такой подход позволяет перейти от реактивного (аварийного) финансирования к прогнозному программно-целевому планированию.

Качество управления дорожным комплексом в Забайкальском крае оценено как низкое. По интегральному индексу зрелости кадрового управления (10 критериев, 5-балльная шкала) край набрал 16 баллов из 45, тогда как Красноярский край – 42, Якутия – 35. Отсутствие крупного государственного подрядчика, собственной аккредитованной лаборатории,



системных чемпионатов профмастерства и низкие инвестиции в обновление техники объективно ограничивают качество работ.

Прогноз финансирования на 2027-2030 годы с учётом инфляции 8% годовых показывает, что номинальный рост дорожного фонда с 23,1 до 28,3 млрд рублей (+22,5%) будет нивелирован реальным снижением покупательной способности. Реальный объём в ценах 2026 года к 2030 году составит около 20,8 млрд рублей, что ниже уровня 2027 года. Для достижения целевой плотности дорог (40 км/1000 км<sup>2</sup>) к 2030 году требуется не менее 180 млрд рублей за четырёхлетний период – на 24% больше прогнозируемого объёма.

Вывод.

Проведённое исследование позволило сформулировать следующие ключевые результаты:

Системная зависимость от федерального центра. Доля федеральных средств в дорожном фонде Забайкальского края составляет 68%, коэффициент бюджетной автономии – 0,32. Это создаёт высокую уязвимость при изменении правил распределения межбюджетных трансфертов.

Климатический фактор как постоянный источник удорожания. Короткий дорожный сезон (70-90 дней) и циклы замерзания-оттаивания сокращают межремонтные циклы до 3-5 лет. Переход на морозостойкие смеси (F2/F3) экономически обоснован: совокупные затраты за жизненный цикл снижаются на 25-40%.

Дефицит финансирования эксплуатации. Только на содержание автозимников ежегодно не хватает около 0,13 млрд рублей (фактические затраты – 31,2% норматива), что ведёт к накоплению дефектов.

Низкое качество управления и кадровый дефицит. Забайкальский край имеет один из самых низких индексов зрелости кадрового управления среди регионов ДФО, что снижает эффективность даже выделяемых средств.

Необходимость перехода к программно-целевому планированию. Реактивное финансирование ремонтов должно быть заменено прогнозным моделированием жизненного цикла. Рекомендуется: а) законодательно закрепить приоритет контрактов жизненного цикла (LCCA) при проведении дорожных торгов; б) создать региональный центр компетенций для контроля качества материалов; в) разработать программу привлечения частных инвестиций через механизмы ГЧП с государственными гарантиями минимального дохода.

Реализация этих мер позволит повысить эффективность бюджетных расходов и снизить социальную цену низкого качества дорог (ежеквартально в крае гибнет около 200 человек и получает ранения более тысячи в ДТП, что лишь медленно снижается).

#### *Список литературы:*

1. Отчёт о реализации государственной программы «Развитие дорожного хозяйства и транспортной инфраструктуры Забайкальского края» за 2024 год. – Чита, 2025.
2. Воронина Л.В., Григоришин А.В., Яхяев Д.Б. Оценка влияния факторов на инфраструктуру образования в Арктической зоне Северного макрорегиона // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2023. – №4. – С. 153–167.
3. Серова Н.А. Особенности финансирования автодорожной деятельности арктического региона: опыт Мурманской области // Арктика и Север. – 2021. – №45. – С. 36–47.
4. Савруков А.Н., Савруков Н.Т. Оценка эффективности инвестиций в транспортную инфраструктуру в субъектах РФ на основе методологии DEA // Финансы и кредит. – 2021. – №10. – С. 2242–2257.
5. Данные Министерства финансов Забайкальского края о межбюджетных трансфертах (2020–2025 гг.). – Режим доступа: [электронный ресурс].

