

УДК 338.24

МЕХАНИЗМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

А. В. КАЗАНСКИЙ

Белорусско-Российский университет

Могилев, Беларусь

Наряду с отраслями социальной сферы, дорожное хозяйство является одним из главных потребителей средств государственного бюджета. В 2022 г. Республиканский дорожный фонд формируется в сумме 581,173 млн р., дополнительно выделяется из средств республиканского бюджета 189,469 млн р. и в целом в соответствии законом о республиканском бюджете на 2022 г. финансирование дорожного хозяйства осуществляется в сумме 770,642 млн р., что составляет 2,5 % от расходной части бюджета страны.

Для оценки действующего механизма финансирования использованы данные по финансированию дорожного хозяйства европейских стран, приведенные на рис. 1.

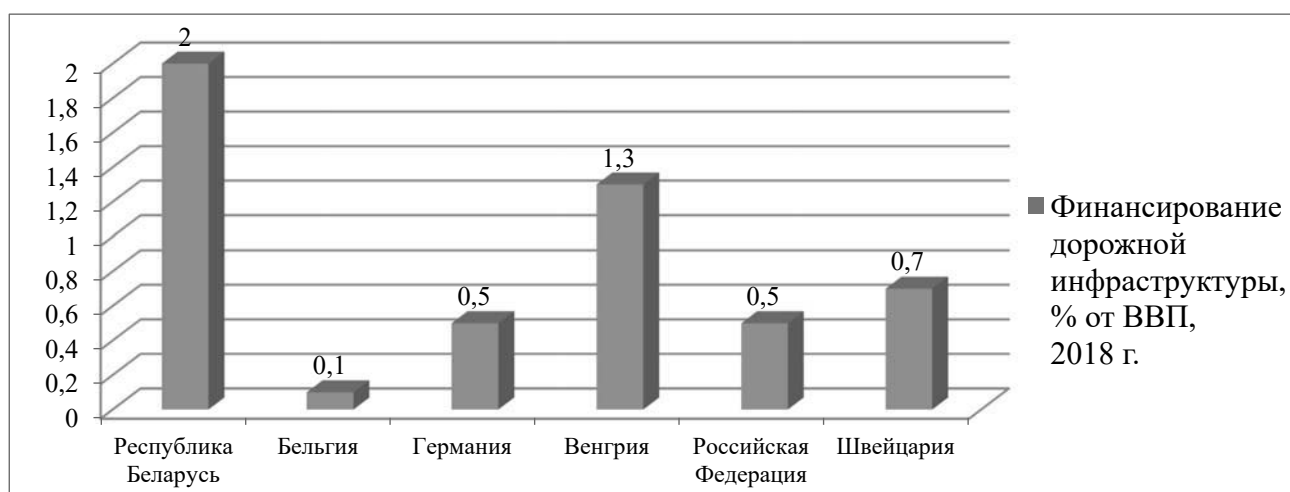


Рис. 1. Расходы на дорожную инфраструктуру

Среди указанных стран доля расходов на дорожное хозяйство от ВВП самая большая в Республике Беларусь. Однако приведенные данные не позволяют оценить расходы в денежном исчислении, поскольку размер ВВП данных стран значительно отличается.

В табл. 1. приведены данные по финансированию дорожной инфраструктуры в пересчете на одного жителя страны с учетом паритета покупательной способности (ППС) национальной валюты.

Табл. 1. Финансирование дорожной инфраструктуры в пересчете на одного жителя страны

Страна	Размер финансирования (евро с учетом ППС)						
	2000 г.	2008 г.	2010 г.	2012 г.	2014 г.	2016 г.	2018 г.
Республика Беларусь	–	117,0	111,6	186,8	141,6	117,2	121,9
Бельгия	21,4	17,4	38,7	56,9	41,9	78,1	62,2
Германия	195,4	171,3	180,2	173,5	175,5	171,4	201,5
Венгрия	30,2	104,5	93,7	17,1	142,3	88,7	173,5
Российская Федерация	37,1	61,9	40,1	49,8	51,9	61,9	51,0
Швейцария	725,0	634,1	663,8	615,3	561,6	535,8	536,6

Анализ таблицы позволяет сделать некоторые выводы. В большинстве указанных стран размер финансирования нестабилен, наиболее ярко это видно на примере государств Восточной Европы, например Венгрии, где с 2012 г. по 2018 г. размер финансирования менялся в пределах с 17,1 до 173,5 евро. Определенной стабильностью отличается финансирование в Германии, где дорожная инфраструктура является образцовой для европейских стран. Следует еще раз отметить Венгрию, где размер финансирования за период с 2000 г. по 2018 г. увеличился более чем в 5 раз. Максимальный размер финансирования отмечается в Швейцарии, это объясняется высокой стоимостью строительства и эксплуатации дорог в условиях горных ландшафтов страны. Размер финансирования дорожной инфраструктуры в пересчете на одного жителя страны в Республике Беларусь ниже, чем в большинстве европейских стран, настораживает тенденция его снижения с 2012 г.

Нестабильное финансирование дорожного хозяйства стран не позволяет в полной мере планировать развитие инфраструктуры, принимать долгосрочные программы развития дорог, повышать качество их содержания и ремонта.

Значительные средства бюджета Республики Беларусь выделяются на дорожное хозяйство. Но, несмотря на то, что выделяемых средств недостаточно, увеличивать их долю в бюджете представляется неоправданным, поскольку она и так велика. Увеличение объема финансирования необходимо связывать с увеличением ВВП нашей страны, расширением сети платных дорог, привлечением негосударственных источников финансирования. Пересмотру подлежит размер транспортного налога, в 2022 г. он составляет только 28 % доходной части республиканского дорожного фонда. Представляется нецелесообразным расширение кредитования проектов в дорожном хозяйстве, на погашение кредитов банков и выплату процентов по ним предусмотрено 158,385 млн р. (20,5 %) от средств республиканского дорожного фонда в 2022 г.