

УДК 338.24

## СТРУКТУРА ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

А. В. КАЗАНСКИЙ

Белорусско-Российский университет

Могилев, Беларусь

В отчете Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь о ходе выполнения в 2021 г. Государственной программы «Дороги Беларуси» на 2021–2025 годы отмечается, что не выполнены следующие показатели:

- возведение и реконструкция дорог, выполнено 31,8 км при задании 117,9 км (на 73 % меньше годового задания);
- возведение и реконструкция дорожных сооружений, выполнено 175,4 м при задании 926,7 м (на 81,1 % меньше годового задания).

Невыполнение указанных заданий Министерство транспорта и коммуникаций связывает с приостановлением финансирования международными организациями, неритмичностью выделяемого финансирования. В то же время в 2021 г. проведены ремонтные работы на 1483,5 км местных автомобильных дорог. Выполнение задания составляет 21,2 % от пятилетнего плана, или 110,3 % от годового задания, предусмотренного государственной программой на 2021 г.

В существующих условиях получение финансирования от международных организаций маловероятно. Для оценки возможности перераспределения средств, предусмотренных на финансирование государственной программы, рассмотрим структуру ее финансирования. На рис. 1 приведены данные по структуре финансирования подпрограммы 1 (республиканские дороги) и подпрограммы 2 (местные дороги).

Итоговое финансирование по подпрограмме 1 предусмотрено в размере 7,632 млрд р., по подпрограмме 2 – в размере 2,919 млрд р.

Анализ структуры финансирования республиканских дорог показывает, что наиболее затратной статьей является возведение и реконструкция автомобильных дорог и сооружений – 57,5 % от общего объема финансирования. Аналогичная статья по финансированию местных дорог составляет всего 1 %. Такое несоответствие требует дополнительного анализа, поскольку и республиканские, и местные дороги требуют сходных подходов, удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности дорог общего пользования составлял в 2021 г. 86,8 %, его рост за пятилетие не предусмотрен.

На капитальный ремонт республиканских дорог предусмотрено 8,4 % от общего объема финансирования, на капитальный ремонт местных дорог – 8,6 %, что представляется обоснованным. Значительно отличаются объемы финансирования текущего ремонта: 10,9 % для республиканских дорог и 50 % от объема

финансирования для местных автомобильных дорог. Подпрограммы предполагают близкие расходы на содержание дорог – 13,4 % и 24,0 % от общего объема. Анализ позволяет сделать следующие выводы: на республиканских дорогах приоритетом является возведение и реконструкция, на местных – текущий ремонт.

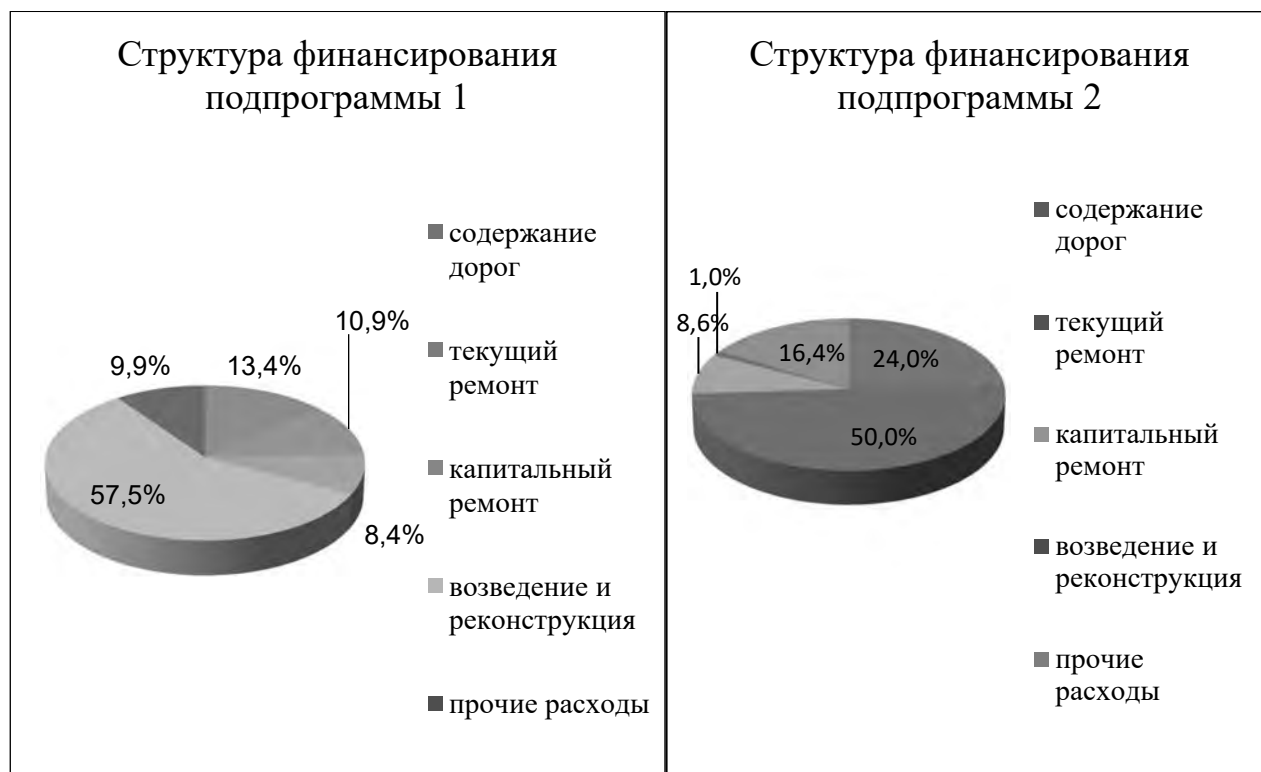


Рис. 1. Структура расходов подпрограмм 1 и 2

Возведение и реконструкция республиканских автомобильных дорог является наиболее затратной статьей финансирования государственной программы, предусматривающей выделение за пятилетие около 4,385 млрд р., что значительно больше, чем весь объем финансирования подпрограммы 2. Соответственно, при сохранении таких темпов производства работ и их недофинансирования (27 % и 18,9 % от годового задания на возведение и реконструкцию дорог и сооружений) говорить о возможности перераспределения финансирования госпрограммы, увеличения объемов финансирования подпрограммы 1 за счет оптимизации расходов подпрограммы 2 не приходится. Необходимо проводить работу по поиску дополнительных источников финансирования, направленных на замещение средств, недополученных от международных организаций. Целесообразно рассмотреть вопрос об установлении размера оплаты проезда по автомобильным дорогам для иностранных пользователей с учетом тенденций его роста за рубежом.