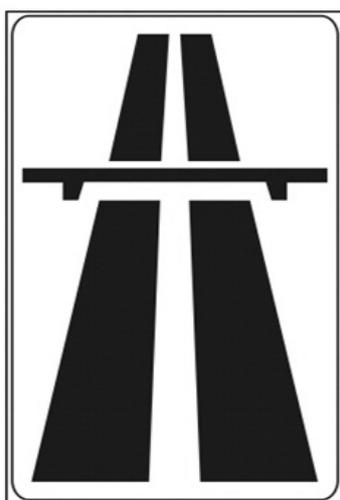


МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра «Автомобильные дороги»

ЭКОНОМИКА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

*Методические рекомендации к практическим занятиям
для студентов специальности
1-70 03 01 «Автомобильные дороги»
дневной и заочной форм обучения*



Могилев 2024

УДК 338.45(075,8)
ББК 65.29я73
Э40

Рекомендовано к изданию
учебно-методическим отделом
Белорусско-Российского университета

Одобрено кафедрой «Автомобильные дороги» «23» мая 2024 г.,
протокол № 10

Составитель канд. экон. наук А. В. Казанский

Рецензент канд. техн. наук, доц. О. В. Голушкова

В методических рекомендациях раскрыты основные термины, понятия и показатели, используемые в экономике дорожного хозяйства, приведены задачи для самостоятельного решения. Предназначены для обеспечения учебного процесса студентов специальности 1-70 03 01 «Автомобильные дороги» дневной и заочной форм обучения.

Учебное издание

ЭКОНОМИКА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Ответственный за выпуск А. М. Брановицкий

Корректор И. В. Голубцова

Компьютерная верстка Е. В. Ковалевская

Подписано в печать . Формат 60×84/16. Бумага офсетная. Гарнитура Таймс.
Печать трафаретная. Усл. печ. л. . Уч.-изд. л. . Тираж 26 экз. Заказ №

Издатель и полиграфическое исполнение:
Межгосударственное образовательное учреждение высшего образования
«Белорусско-Российский университет».
Свидетельство о государственной регистрации издателя,
изготовителя, распространителя печатных изданий
№ 1/156 от 07.03.2019.
Пр-т Мира, 43, 212022, г. Могилев.

© Белорусско-Российский
университет, 2024

Содержание

Введение.....	4
1 Основные понятия в области экономики дорожного хозяйства.....	5
2 Система государственного регулирования экономики, органы государственного регулирования дорожного хозяйства.....	7
3 Государственная программа «Дороги Беларуси».....	17
4 Экономическая эффективность инвестиций в дорожное хозяйство.....	19
5 Платные автомобильные дороги.....	24
Список литературы.....	28

Введение

Методические рекомендации предназначены для организации практических занятий со студентами специальности 1-70 03 01 «Автомобильные дороги» дневной и заочной форм обучения.

Целью практических занятий является обеспечение формирования у студентов академических, социально-личностных и профессиональных компетенций в области экономики дорожного хозяйства.

Задачами практических занятий является углубление и закрепление знаний, полученных при прослушивании курса лекций по дисциплине «Экономика дорожного хозяйства».

В методических рекомендациях раскрыты основные термины, понятия и показатели, характеризующие дорожное хозяйство.

Методические рекомендации могут быть использованы при работе над курсовым проектом по дисциплине «Экономика дорожного хозяйства».

Для овладения навыками проведения технико-экономических расчетов, выполнения аудиторной контрольной работы разработаны задачи для самостоятельного решения.

1 Основные понятия в области экономики дорожного хозяйства

Автомобильная дорога общего пользования – автомобильная дорога, предназначенная для использования любыми лицами с учетом требований, установленных законодательством Республики Беларусь.

Автомобильная дорога необщего пользования – автомобильная дорога, предназначенная для использования в порядке, определяемом ее владельцем с учетом требований, установленных законодательством Республики Беларусь.

Ведомость объемов работ и расхода ресурсов – документ, отражающий объемы работ, потребность в материальных, трудовых и других ресурсах по видам работ и в целом на объект строительства в физических единицах измерения на основании данных локальных смет (локальных сметных расчетов).

Ведомость ресурсов – сметный документ, отражающий потребность в затратах труда рабочих-строителей и машинистов в человеко-часах, нормы времени эксплуатации машин и механизмов в машино-часах, нормы расхода материалов, изделий и конструкций (далее – материалы) в физических единицах измерения и их стоимость.

Ведомость сметной стоимости строительства пускового комплекса (далее, если не установлено иное, – ведомость) – сметный документ, определяющий сметный размер средств, необходимых для строительства пускового комплекса.

Возвратные материалы – материалы, полученные на объекте строительства в ходе сноса зданий, сооружений, их частей, инженерных и транспортных коммуникаций, их частей (далее – здания и сооружения), проведения демонтажных работ, пригодные для повторного применения на данном или ином объекте.

Владельцы автомобильных дорог – Республика Беларусь, ее административно-территориальные единицы, юридические и физические лица, в собственности которых находятся автомобильные дороги, а также юридические лица, за которыми автомобильные дороги закреплены на праве хозяйственного ведения или оперативного управления.

Дорожная деятельность – деятельность по содержанию, ремонту и развитию (возведению, реконструкции) автомобильных дорог, а также иные связанные с ней работы (услуги).

Дорожный фонд – целевой бюджетный фонд, средства которого используются на содержание, ремонт и развитие (строительство, реконструкцию) автомобильных дорог.

Локальная смета (локальный сметный расчет) – сметный документ, определяющий сметную стоимость отдельных видов работ и расходов на строительство объекта (части объекта).

Нормативы расхода ресурсов в натуральном выражении – нормативы, устанавливающие расход ресурсов в натуральном выражении и включающие нормы расхода материалов в натуральном выражении, нормы времени эксплуата-

ции машин и механизмов в машино-часах, нормы затрат труда рабочих-строителей и машинистов в человеко-часах.

Обоснования инвестирования в развитие автомобильных дорог – оценка хозяйственной необходимости, технической возможности, финансовой и экономической целесообразности инвестирования в возведение (реконструкцию) автомобильных дорог, включающая альтернативные проработки, расчеты по принципиальному решению комплексной задачи транспортировки грузов и пассажиров по заданному направлению, выбор оптимальных способов улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дороги и инженерных сооружений на ней, расчеты по определению эффективности инвестиций, социальных и экологических последствий реализации инвестиционного проекта.

Объектная смета (объектный сметный расчет) – сметный документ на здания и сооружения, объединяющий в своем составе итоговые данные из локальных смет (локальных сметных расчетов).

Общехозяйственные и общепроизводственные расходы (далее – ОХР и ОПР) – сумма средств для возмещения подрядчику в строительной деятельности (далее – подрядчик) расходов, связанных с созданием общих условий строительства, его организацией, управлением и обслуживанием, нормируемых в процентах от статей, принятых в качестве базы для их определения.

Организации государственного дорожного хозяйства – организации, осуществляющие дорожную деятельность и подчиненные республиканскому органу государственного управления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности или местным исполнительным и распорядительным органам.

Плановая прибыль – сумма прибыли от выполнения строительных, специальных и монтажных работ (далее – строительномонтажные работы), нормируемая в процентах от статей, принятых в качестве базы для ее определения.

Платная автомобильная дорога – дорога общего пользования, обеспечивающая повышенный скоростной и безопасный режим движения транспортных средств, с высоким уровнем сервисного обслуживания, за проезд по которой в соответствии с нормативными правовыми актами Республики Беларусь взимается плата.

Пользователи автомобильных дорог – юридические и физические лица, использующие автомобильную дорогу в качестве участников дорожного движения или осуществляющие деятельность, которая не относится к дорожной, в пределах полосы отвода.

Платная дорога – автомобильная дорога или ее часть, за проезд по которой взимается плата согласно утвержденному положению.

Плата за проезд – плата за проезд по платной дороге, исчисленная на основании тарифа, утвержденного Минтрансом по согласованию с Министерством финансов, и взимаемая с пользователя платной дороги в соответствии с утвержденным положением.

Пользователь платной дороги – собственник (владелец) транспортного средства или лицо, использующее платную дорогу и принимающее непосредственное участие в дорожном движении в качестве водителя транспортного средства.

Сводка средств – сметный документ, объединяющий несколько сводных сметных расчетов стоимости строительства объекта.

Сводный сметный расчет стоимости строительства объекта (очереди строительства) (далее, если не установлено иное, – сводный сметный расчет) – сметный документ, объединяющий в своем составе итоговые данные из объектных смет (объектных сметных расчетов) (локальных смет (локальных сметных расчетов) в случае, когда объектные сметы (объектные сметные расчеты) не составляются) и определяющий сметную стоимость строительства объекта (очереди строительства).

Сметная стоимость строительства – показатель потребности в финансовых ресурсах, необходимых для осуществления строительства объекта, определяемый расчетным путем в сметной документации.

Средства на непредвиденные работы и затраты – средства предназначенные для возмещения увеличения стоимости объемов работ и расходов, характер и методы выполнения которых не могут быть точно определены при проектировании (по объектам текущего ремонта – при составлении дефектного акта) и уточняются в процессе строительства.

Сметная документация – составная часть проектно-сметной документации на строительство объекта, представляющая его денежное выражение, определенное в соответствии с принятыми в проекте техническими решениями, состоящая из локальных смет, объектных смет, сводных сметных расчетов стоимости строительства, сводки затрат, ведомости объемов работ, входящих в пусковой комплекс, ведомости ресурсов.

2 Система государственного регулирования экономики, органы государственного регулирования дорожного хозяйства

Законодательство об автомобильных дорогах и дорожной деятельности основывается на Конституции Республики Беларусь [1] и состоит из закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» [2], декретов и указов Президента Республики Беларусь, международных договоров, постановлений Совета Министров Республики Беларусь и иных актов законодательства Республики Беларусь.

Субъектами отношений в области дорожной деятельности являются Республика Беларусь, другие государства, административно-территориальные единицы Республики Беларусь и других государств, юридические и физические лица.

Государственное регулирование и управление дорожной деятельностью осуществляются Президентом Республики Беларусь, Советом Министров Республики Беларусь [3], республиканским органом государственного управления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности, местными Советами депутатов, местными исполнительными и распорядительными органами и иными государственными органами в пределах их компетенции и в порядке, предусмотренном законодательством Республики Беларусь.

Полномочиями республиканского органа государственного управления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности по государственному регулированию и управлению дорожной деятельностью являются:

- проведение единой экономической и научно-технической политики в области дорожной деятельности;

- разработка и реализация государственных программ развития автомобильных дорог;

- разработка и реализация в пределах своей компетенции программ формирования и перспективного развития международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Беларусь;

- согласование программ развития местных автомобильных дорог;

- взаимодействие и координация деятельности республиканских органов государственного управления и местных исполнительных и распорядительных органов по развитию автомобильных дорог общего пользования, улучшению их технического уровня и эксплуатационного состояния;

- руководство организациями государственного дорожного хозяйства, владеющими автомобильными дорогами и (или) иным имуществом, находящимися в республиканской собственности;

- организация осуществления технического надзора за работами, выполняемыми на автомобильных дорогах общего пользования организациями государственного дорожного хозяйства – владельцами этих дорог;

- разработка и реализация в пределах своей компетенции мер по обеспечению безопасных условий перевозок грузов и пассажиров по автомобильным дорогам;

- выдача специальных разрешений на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь;

- установление сезонных ограничений массы и нагрузок на оси транспортных средств вследствие неблагоприятных погодных-климатических условий, вызывающих снижение показателей надежности и безопасности автомобильных дорог общего пользования Республики Беларусь;

- распоряжение средствами республиканского дорожного фонда в соответствии с законодательством Республики Беларусь;

- обеспечение целевого использования средств республиканского и местных дорожных фондов;

- развитие международного сотрудничества в области дорожной деятельности, установление общих принципов правового регулирования использования автомобильных дорог для международных автомобильных перевозок и их интеграции в международную транспортную систему;

- осуществление иных полномочий в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Полномочиями местных Советов депутатов, местных исполнительных и распорядительных органов в области дорожной деятельности являются:

- разработка и реализация программ развития местных автомобильных дорог;

- распоряжение в пределах своей компетенции средствами местных дорожных фондов и осуществление контроля за их целевым использованием;

- руководство организациями государственного дорожного хозяйства, владеющими автомобильными дорогами и (или) иным имуществом, находящимися в коммунальной собственности;

- управление дорожной деятельностью, связанной с автомобильными дорогами необщего пользования;

- осуществление иных полномочий в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

В системе государственного регулирования экономики и дорожного хозяйства в частности особое значение имеет финансово-кредитная система, которая включает бюджетную систему, банковскую систему, а также финансовые средства внебюджетных фондов, организаций и граждан.

На территории Республики Беларусь проводится единая бюджетно-финансовая, налоговая, денежно-кредитная, валютная политика. Банковская система Республики Беларусь состоит из Национального банка Республики Беларусь и иных банков. Национальный банк регулирует кредитные отношения, денежное обращение, определяет порядок расчетов и обладает исключительным правом эмиссии денег.

2.1 Бюджетное регулирование дорожного хозяйства

Бюджетная система Республики Беларусь включает республиканский и местные бюджеты. Доходы бюджета формируются за счет налогов, определяемых законом, других обязательных платежей, а также иных поступлений. Общегосударственные расходы осуществляются за счет республиканского бюджета в соответствии с его расходной частью. Порядок составления, утверждения и исполнения бюджетов определяется законом.

В соответствии с законодательством, в Республике Беларусь могут создаваться внебюджетные фонды.

Отчет об исполнении республиканского бюджета представляется на рассмотрение Парламента не позднее пяти месяцев со дня окончания отчетного финансового года. Отчеты об исполнении местных бюджетов подаются на рассмотрение соответствующих Советов депутатов в определенный законодательством срок.

В финансово-кредитной системе бюджет является центральным звеном. Он представляет собой централизованный фонд денежных ресурсов, которым располагает правительство страны для содержания государственного аппарата, вооруженных сил, а также выполнения необходимых социально-экономических функций. В нем объединяются все основные финансовые институты – различные виды доходов и расходов. По сути, бюджет – это годовой финансовый план формирования и использования денежных средств государства или соответствующих административно-территориальных единиц (областей, районов, городов, поселков городского типа, сельских советов). Он разрабатывается в форме баланса и состоит из двух частей: доходы и расходы. Основой формирования бюджетов в Республике Беларусь служат разработанные и утвержденные Министерством финансов Правила составления и использования республиканского и местных бюджетов, поступления средств в государственные внебюджетные и бюджетные целевые фонды и их использования. Правила разработаны в соответствии с действующей в республике законодательной базой. Определение объема бюджета, его доходной и расходной частей осуществляется на основе бюджетного планирования исходя из прогнозных показателей социально-экономического развития Республики Беларусь и соответствующих административно-территориальных единиц. Организацию бюджетной системы и принципы ее построения определяет бюджетное устройство. Бюджетное устройство в Республике Беларусь предопределено ее административно-территориальным делением.

В ежегодно принимаемом законе о бюджете [4] планируются средства для финансирования дорожного хозяйства. В частности, в бюджете на 2024 г. запланировано, что Республиканский дорожный фонд формируется в сумме 811 685 300 р. Использование средств республиканского дорожного фонда (с учетом направления средств республиканского бюджета в сумме 1 131 570 329 р.) осуществляется в сумме 1 943 255 629 р. Распорядителями средств республиканского дорожного фонда являются Министерство транспорта и коммуникаций, областные и Минский городской исполнительные комитеты. Распределение расходов фонда между получателями средств осуществляется Министерством транспорта и коммуникаций, областными и Минским городским исполнительными комитетами.

Правительство Республики Беларусь в процессе исполнения республиканского бюджета имеет право перераспределять объемы средств по направлениям их использования в пределах общих годовых бюджетных назна-

чений, установленных Министерству транспорта и коммуникаций на содержание, текущий и капитальный ремонт автомобильных дорог.

За счет средств республиканского дорожного фонда уполномоченной Министерством транспорта и коммуникаций подчиненной этому Министерству организацией осуществляется централизованная Государственная закупка оборудования, машин, механизмов и автомобильных транспортных средств, предназначенных для содержания автомобильных дорог общего пользования, с последующей их передачей владельцам республиканских и местных автомобильных дорог по перечням, устанавливаемым Советом Министров Республики Беларусь.

Средства республиканского дорожного фонда, предусмотренные областным исполнительным комитетам, направляются на строительство, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт местных автомобильных дорог, погашение основного долга и уплату процентов по кредитам, полученным в соответствии с п. 2 Указа Президента Республики Беларусь от 29 августа 2017 г. № 307 «О финансировании строительства дорог и Минского метрополитена», строительство, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт улиц, являющихся продолжением республиканских и местных автомобильных дорог с асфальтобетонным и цементобетонным покрытием, в населенных пунктах, а предусмотренные Минскому городскому исполнительному комитету, – на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт магистральных улиц радиального направления и Минской кольцевой автомобильной дороги. Перечни объектов строительства, реконструкции, капитального и текущего ремонта и объемы их финансирования устанавливаются областными и Минским городским исполнительными комитетами по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций и Министерством финансов.

2.2 Государственное регулирование в области ценообразования

В дорожном хозяйстве большое внимание уделяется механизму ценообразования, поскольку достижение оптимальной стоимости строительства объектов позволяет сократить сметную стоимость и обеспечить дорожные организации средствами на развитие производства и социальной сферы.

Полномочия Президента Республики Беларусь в области ценообразования:

– определяет единую государственную политику в области ценообразования;

– определяет перечень товаров (работ, услуг), цены (тарифы) на которые регулируются;

– определяет государственные органы (организации), осуществляющие регулирование цен (тарифов), с учетом положений настоящего Закона;

– осуществляет регулирование цен (тарифов) на отдельные товары (работы, услуги);

– уполномочивает Совет Министров Республики Беларусь на утверждение перечней товаров (работ, услуг), цены (тарифы) на которые регулируются отдельными государственными органами (организациями), осуществляющими регулирование цен (тарифов).

Государственные органы (организации), осуществляющие регулирование цен (тарифов):

- Совет Министров Республики Беларусь;
- Министерство экономики;
- Министерство архитектуры и строительства;
- иные государственные органы (организации), на которые в соответствии с законодательством и актами Президента Республики Беларусь возложены полномочия по регулированию цен (тарифов).

Полномочия государственных органов (организаций), осуществляющих регулирование цен (тарифов):

1) Совет Министров Республики Беларусь:

– обеспечивает проведение единой Государственной политики в области ценообразования;

– осуществляет регулирование цен (тарифов) на отдельные товары (работы, услуги) в пределах своей компетенции;

– в соответствии с актами Президента Республики Беларусь утверждает перечни товаров (работ, услуг), цены (тарифы) на которые регулируются отдельными государственными органами (организациями), осуществляющими регулирование цен (тарифов);

– осуществляет иные полномочия в области ценообразования в соответствии с Конституцией Республики Беларусь, настоящим Законом, иными законами и актами Президента Республики Беларусь;

2) Министерство экономики:

– проводит единую государственную политику в области ценообразования;

– вырабатывает предложения об основах Государственной политики в области ценообразования;

– обеспечивает единые подходы в области ценообразования, в том числе определяет порядок установления и применения цен (тарифов), а также порядок их декларирования и осуществляет методическое руководство ценообразованием;

– координирует работу иных государственных органов (организаций), осуществляющих регулирование цен (тарифов);

– осуществляет регулирование цен (тарифов) на отдельные товары (работы, услуги) в пределах своей компетенции;

– принимает обязательные для субъектов ценообразования (юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, физических лиц) решения о введении, изменении или прекращении регулирования цен (тарифов) в случаях, предусмотренных законодательством;

– принимает обязательные к исполнению решения об устранении выявленных нарушений в области ценообразования, отменяет цены (тарифы), установленные субъектами ценообразования с нарушением законодательства Республики Беларусь о ценообразовании;

– осуществляет иные полномочия в области ценообразования, возложенные на него настоящим Законом и иными актами законодательства;

3) Министерство архитектуры и строительства – разрабатывает нормативно-правовые акты в области ценообразования, инструкции по определению сметной стоимости строительства и составлению сметной документации;

– иные государственные органы (организации) в пределах своей компетенции осуществляют регулирование цен (тарифов) на отдельные товары (работы, услуги).

2.3 Прогнозирование, планирование и программирование как формы регулирования экономики дорожного хозяйства

Законодательство об автомобильных дорогах отводит планированию и прогнозированию дорожной деятельности значительное внимание.

Планомерное развитие общества [5] является одним из основных достижений человеческой цивилизации. Планирование позволяет четко организовать, всесторонне обосновать и согласовать деятельность всех звеньев хозяйственной системы общества для достижения поставленной цели.

Планирование можно рассматривать как специфическую форму общественной практики людей и как функцию управления. Оно является действенным инструментом реализации экономической и социальной политики государства.

Планирование – это процесс принятия управленческого решения, основанный на обработке исходной информации и включающий в себя определение и научную постановку целей, средств и путей их достижения посредством сравнительной оценки альтернативных вариантов и выбора наиболее приемлемого из них в ожидаемых условиях развития.

Общегосударственное планирование увязывает все факторы производства, поддерживает сбалансированность натурально-вещественных и стоимостных потоков, обеспечивает рациональное и эффективное использование ресурсов для достижения поставленных целей и задач, что отражается в плановом документе (плане). Суть планирования состоит не в разработке и доведении многочисленных показателей до исполнителей, а в научной постановке целей предстоящего развития и выработке действенных средств их реального достижения.

Программирование является важнейшей формой государственного регулирования экономики и разновидностью планирования. Его задача – обеспечить решение важнейших проблем развития национальной экономики, региональных, межотраслевых, отраслевых, научно-технических, социальных, экологических и других проблем. Программирование должно обеспечить комплексный подход и целенаправленное распределение ресурсов для решения обозначенной проблемы и достижения поставленной цели.

Программы могут разрабатываться на любом уровне управленческой иерархии, но всегда программа – это адресный, плановый документ директивного или индикативного характера. Основным содержанием программы являются четко поставленная цель, задачи и комплекс научно-исследовательских, организационно-хозяйственных, производственных и других мероприятий, увязанных по ресурсам, исполнителям, срокам исполнения и обеспечивающих достижение поставленных целей и задач наиболее эффективным путем.

В зависимости от содержания, объекта и направления действия программы бывают социально-экономические, научно-технические, производственно-экономические, территориальные, организационно-хозяйственные, а также национальные, региональные, чрезвычайные и целевые. Программа социально-экономического развития 2021–2025 гг. предусматривает, что в стране будет сформирован эффективный транспортный комплекс на основе развитой транспортной инфраструктуры, повысится безопасность и доступность транспортных услуг. В целях увеличения транзитного потенциала предусматривается развитие международных транспортных коридоров, сети логистических центров. Планируется завершить работы по возведению современной транспортно-логистической инфраструктуры для привлечения международных грузопотоков в индустриальный парк «Великий камень» и особую экономическую зону «Бремино-Орша». Государственная программа «Дороги Беларуси» на 2021–2025 гг. описывает объемы и источники финансирования дорожного хозяйства на пятилетку, перечень объектов на которых ведутся строительно-монтажные и проектные работы.

Все большее место в системе государственного регулирования занимает прогнозирование, выступающее как самостоятельная форма регулирования и как научно-аналитическая стадия планирования. **Прогнозирование** – это процесс разработки прогноза, построенный на вероятностном научно обоснованном суждении о перспективах развития объекта в будущем, его возможном состоянии и альтернативных путях его достижения.

Социально-экономическое прогнозирование является способом предвидения, представления о будущем, обусловленном закономерностями общественного развития и действием разнообразных и разнонаправленных факторов в прогнозируемом периоде. В соответствии с Законом «О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития Республики Беларусь» прогноз – это система научно обоснованных представлений о направлениях, критериях, принципах, целях и

приоритетах социально-экономического развития Республики Беларусь на соответствующий период с указанием основных прогнозируемых показателей, целевых ориентиров и мер по их обеспечению.

Планирование и прогнозирование дорожной деятельности, связанной с автомобильными дорогами общего пользования, являются составными частями государственного планирования и прогнозирования социально-экономического развития Республики Беларусь.

Планирование дорожной деятельности, связанной с республиканскими автомобильными дорогами, осуществляется республиканским органом государственного управления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности на основании прогнозов развития государственного дорожного хозяйства.

Планирование дорожной деятельности, связанной с местными автомобильными дорогами, осуществляется местными Советами депутатов, исполнительными и распорядительными органами на основании планов экономического и социального развития соответствующей административно-территориальной единицы, а также прогнозов развития государственного дорожного хозяйства.

Проектирование и развитие (возведение, реконструкция) автомобильных дорог общего пользования осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами Республики Беларусь на основании решений, принимаемых:

- республиканским органом государственного управления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности по республиканским автомобильным дорогам;

- местными исполнительными и распорядительными органами по местным автомобильным дорогам.

2.4 Принципы регулирования экономики дорожного хозяйства

Проблемы в области дорожного хозяйства характерны большинству стран: износ дорог, наличие различных видов дефектов, недостаточная пропускная способность, высокая аварийность, низкая скорость движения автомобилей, неразвитость придорожного сервиса, большинство проблем связано с недостатком финансирования [6]. На основе разработок специалистов Всемирного банка возможно предложить следующие принципы регулирования экономики дорожного хозяйства:

- в связи с тем, что автомобильные дороги являются общественным достоянием, государство должно нести полную ответственность за их эксплуатационное состояние, формирование механизмов финансирования эксплуатации и строительства;

– дорожное хозяйство, как один из важнейших секторов экономики и потребитель значительных бюджетных ассигнований, должно стимулировать экономическое развитие государства;

– с целью повышения эффективности, стимулирования конкуренции, все виды работ в дорожном хозяйстве осуществляются субъектами хозяйствования различных форм собственности на конкурсной основе при четком определении обязанностей и ответственности органов государственного управления и хозяйствующего субъекта;

– пользователи автомобильных дорог должны возмещать дорожной инфраструктуре ущерб, который наносится ей при пользовании. Ущерб дорожной инфраструктуре наносится не только пользователями дорог, но и природно-климатическими факторами. Этот вид ущерба тоже должен компенсироваться пользователями;

– строительство и эксплуатация дорог должны приносить прибыль подрядным предприятиям, необходимую для их полноценного развития.

Для того чтобы дорожное хозяйство выполняло возложенные на него задачи, необходимо:

– четкое распределение зон ответственности: создание структуры управления различными элементами дорожной сети. В понятие «ответственность» включается: ответственность за функционирование, содержание, улучшение и развитие дорожной сети; управление транспортными потоками; решение проблем, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, контроль влияния дорожной сети на окружающую среду;

– развитие объединений потребителей, заинтересованных в участии в управлении дорожным хозяйством. Реформы в дорожном секторе не могут осуществляться без активной поддержки общественных объединений, избирателей, готовых отстаивать идеи выделения дополнительного финансирования, повышения эффективности управления. Пользователи дорог должны совместно с правительством работать над программами по развитию дорожного хозяйства;

– обеспечить гарантированное и стабильное финансирование. Бюджетное финансирование дорожного хозяйства ложится тяжелым бременем на бюджет любой страны. Необходимо привлекать внебюджетные источники финансирования, перекладывать часть расходов на пользователей дорог при условии повышения качества дорог и придорожного сервиса, повышения безопасности движения. Объем финансирования дорожного хозяйства должен превышать ущерб, приносимый дорогам при их эксплуатации, предусматривать средства на развитие сети дорог.

Контрольные вопросы

- 1 Функции государственного бюджета.
- 2 Формы регулирования экономики.
- 3 Субъекты ценового регулирования.

4 Реализация принципов регулирования экономики дорожного хозяйства в Республике Беларусь.

5 В каких правовых актах планируются финансовые средства, направляемые в дорожное хозяйство?

6 Структура Республиканского дорожного фонда в 2024 г.

7 Какой налог взимается с владельцев транспортных средств?

8 Транспортный налог в доходах республиканского дорожного фонда.

3 Государственная программа «Дороги Беларуси»

Функции планирования и программирования в управлении дорожным хозяйством реализованы при разработке и принятии Государственной программы «Дороги Беларуси» на 2021–2025 гг. (далее – Государственной программы) [7], утвержденной Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 9 апреля 2021 г. № 212. Совет Министров Республики Беларусь определил ответственным заказчиком Государственной программы Министерство транспорта и коммуникаций (Минтранс); заказчиком подпрограммы 1 «Республиканские автомобильные дороги» является Минтранс; заказчиками подпрограммы 2 «Местные автомобильные дороги» – областные исполнительные комитеты (облисполкомы).

Целью Государственной программы является улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования на основе роста привлечения инвестиций в транспортную инфраструктуру для удовлетворения потребностей экономики и общества в транспортных связях.

Государственная программа включает подпрограмму 1 «Республиканские автомобильные дороги» и подпрограмму 2 «Местные автомобильные дороги». В результате достижения цели Государственной программы и реализации задач ее подпрограмм будут выполнены сводные целевые показатели и целевые показатели Государственной программы согласно приложению 1.

Объемы и источники финансирования комплекса мероприятий Государственной программы предусматриваются согласно приложению 2 Государственной программы. Баланс республиканского дорожного фонда в 2021–2025 гг. приведен в приложении 3.

Сведения о сопоставимости сводных целевых показателей и целевых показателей Государственной программы с индикаторами достижения Целей устойчивого развития приведены в приложении 4.

Сведения о методике расчета сводных целевых показателей и целевых показателей Государственной программы приведены в приложении 5.

Государственная программа включает следующие главы и приложения.

ГЛАВА 1 Общие положения.

ГЛАВА 2 Цель и структура Государственной программы.

ГЛАВА 3 Финансовое обеспечение Государственной программы.

ГЛАВА 4 Основные риски при выполнении Государственной программы. Управление рисками.

ГЛАВА 5 Методика оценки эффективности реализации Государственной программы.

ГЛАВА 6 Подпрограмма 1 «Республиканские автомобильные дороги».

ГЛАВА 7 Подпрограмма 2 «Местные автомобильные дороги».

Приложения.

1 Сведения о сводных целевых показателях, характеризующих достижение цели Государственной программы, целевых показателях, характеризующих выполнение задач подпрограмм, и их значения.

2 Объемы и источники финансирования комплекса мероприятий Государственной программы.

3 Баланс республиканского дорожного фонда в 2021–2025 гг.

4 Сведения о сопоставимости сводных целевых показателей и целевых показателей Государственной программы с индикаторами достижения Целей устойчивого развития.

5 Сведения о методике расчета сводных целевых показателей и целевых показателей Государственной программы.

6 Перечень республиканских автомобильных дорог и дорожных сооружений, по которым будет осуществляться разработка предпроектной и проектной документации.

7 Перечень предусматриваемых к приобретению основных машин и механизмов.

Контрольные вопросы

1 Опишите итоги реализации Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 гг.

2 Цель и состав Государственной программы.

3 Какой объем финансирования предусмотрен по подпрограмме 1?

4 Какой объем финансирования предусмотрен по подпрограмме 2?

5 Какие источники финансирования предусматривает Государственная программа?

6 Опишите тенденции Республиканского дорожного фонда в 2021–2025 гг.

7 Строительство и реконструкцию каких основных объектов предусматривает Государственная программа?

8 Каким образом оценивается эффективность реализации Государственной программы?

9 Структура финансирования Государственной программы.

10 Финансирование республиканских и местных автомобильных дорог, тенденции развития.

11 Кредитование дорожного хозяйства.

4 Экономическая эффективность инвестиций в дорожное хозяйство

Оценка экономической эффективности инвестиций в дорожное хозяйство является важнейшим этапом экономического обоснования развития сети автомобильных дорог.

Для оценки эффективности инвестиций определяются:

- результаты реализации инвестиционного проекта, затраты, связанные с его реализацией, в том числе капитальные вложения, затраты на ремонт и содержание дороги в пределах рассматриваемого периода;

- эффект, получаемый при реализации с учетом оптимистического, пессимистического и наиболее вероятного прогноза развития экономики региона.

Эффект – это разность выраженных в стоимостной форме результата и затрат. Эффект рассчитывается при сравнении базового (реализация проекта не предусмотрена) и проектного (в случае реализации проекта) вариантов. Расчет эффекта проводится с учетом оптимистического, пессимистического и наиболее вероятного прогнозов развития экономики региона.

Эффект от реализации проекта возведения (реконструкции) автомобильной дороги включает:

- снижение стоимости эксплуатации транспортных средств;
- экономию времени как при пассажирских, так и при грузовых перевозках;

- снижение уровня аварийности;

- повышение комфорта и удобства движения;

- улучшение экологической обстановки;

- стимулирование экономического развития региона.

Эффективность инвестиций характеризуется системой показателей, отражающих соотношение результатов и затрат применительно к интересам его участников за расчетный период.

Система показателей эффективности инвестиций включает:

- чистый дисконтированный доход, представляющий разницу между дисконтированными, приведенными к определенному моменту времени, результатами и затратами проекта за расчетный период;

- внутреннюю норму доходности (рентабельность проекта), представляющую собой;

- ставку дисконта, при которой приведенные затраты и результаты оказываются равными, то есть чистый дисконтированный доход будет равняться нулю;

- индекс доходности инвестиций, представляющий отношение суммы дисконтируемых эффектов к величине дисконтируемых капиталовложений.

При оценке инвестиционных проектов используется такой показатель, как срок окупаемости. **Срок окупаемости** – срок, за который сумма чистого дохода (чистой прибыли) и амортизационных отчислений, полученных субъектами

в результате реализации проекта, становится равной величине инвестиций. Это отношение суммы инвестиций к сумме чистой прибыли и амортизационных отчислений за год реализации проекта.

$$Cp.o = \frac{I_{np}}{Пч + Ам}, \quad (4.1)$$

где $Cp.o$ – срок окупаемости инвестиционного проекта;

I_{np} – сумма инвестиций в проект;

$Пч$ – чистая прибыль, полученная субъектами после реализации проекта за год;

$Ам$ – сумма амортизационных отчислений за год.

При определении сроков окупаемости и экономического эффекта необходимо учитывать инфляционные процессы, для этого применяется дисконтирование.

Дисконтирование – это определение стоимости денежного потока путем приведения стоимости всех выплат к определённому моменту времени. В инвестиционном проекте будущие доходы приводят к стоимости инвестиций на момент начала инвестиционного проекта. Если инвестиционный проект достаточно длительный, возможно приведение суммы всех инвестиций к моменту начала получения доходов от проекта. Это связано с тем, что деньги, полученные в будущем в условиях инфляции, обесцениваются.

Помимо оценки эффективности инвестиций, в дорожном хозяйстве в целом стоят задачи оценки и повышения эффективности работы подрядных предприятий, поскольку от этого зависят объемы и стоимость выполняемых работ, развитие основных средств предприятий.

Прибыль является основным показателем, характеризующим конечные экономические результаты деятельности дорожно-строительных предприятий. Увеличение прибыли предприятий – условие успешного развития экономики страны, поскольку налогообложение прибыли предприятий – один из основных источников доходов государственного бюджета. Прибыль является одним из важнейших плановых показателей, источником развития предприятия. Прибыль дорожно-строительной организации (балансовая) определяется как сумма прибыли, получаемой в результате деятельности всех производственных подразделений, подсобных предприятий и обслуживающих хозяйств, находящихся на балансе предприятия.

Основная масса прибыли дорожно-строительных организаций образуется от сдачи строительно-монтажных работ и определяется как разность между сметной стоимостью выполненных работ и фактической себестоимостью. Главным источником увеличения размера прибыли подрядных строительных организаций является снижение себестоимости строительно-монтажных работ, которое достигается через рациональное использование ресурсов, задействованных в производстве.

$$Пф = Ст.см - Себ.ф, \quad (4.2)$$

где $Пф$ – фактическая прибыль, полученная предприятием;

$Ст.см$ – сметная стоимость построенного объекта;

$Себ.ф$ – фактическая себестоимость производства продукции.

Рентабельность предприятия представляет собой отношение прибыли к сумме стоимостей основных и оборотных средств, необходимых организации для выполнения строительного-монтажных работ.

Рентабельность предприятия представляет собой экономический показатель, характеризующий эффективность производственно-хозяйственной деятельности предприятия или строительного-монтажной организации.

$$Pn = \frac{Пф}{Ос.с + Об.ср} \cdot 100, \quad (4.3)$$

где Pn – рентабельность работы предприятия;

$Пф$ – фактическая прибыль, полученная предприятием;

$Ос.с$ – среднегодовая стоимость основных средств предприятия;

$Об.ср$ – оборотные средства.

Рентабельность изделия, производимой продукции – это отношение прибыли (плановой или фактической прибыли), включенной в цену единицы продукции (полученной после реализации единицы продукции), к себестоимости (плановой или фактической) производства продукции.

$$Pe = \frac{Пе}{Себ} \cdot 100, \quad (4.4)$$

где Pe – рентабельность производства единицы продукции, изделия;

$Пе$ – прибыль, включенная в цену (полученная при реализации) единицы продукции;

$Себ$ – себестоимость производства единицы продукции.

Задачи по теме

1 В первый год реализации инвестиционного проекта было инвестировано в приобретение технологий и оборудования 370 тыс. р. Нормативный срок службы оборудования – 8 лет. По окончании первого года предприятие получило доход от реализации проекта 67 тыс. р. и чистую прибыль 3,5 тыс. р., по окончании второго года – 285 и 98 тыс. р. соответственно, третьего – 410 и 121 тыс. р., четвертого – 485 и 156 тыс. р., пятого – 528 и 175 тыс. р. Определить общий доход и прибыль проекта, срок окупаемости проекта статистическим и динамическим (норма дисконта составляет 10 %) методами.

2 Предприятие изготавливает асфальтобетон, себестоимость 1 т – 49 р., стоимость его реализации – 67 р. Объем производства в год – 17,5 тыс. т. Стоимость основных средств предприятия на начало года была 3,1 млн р., в июле было приобретено оборудование на сумму 0,85 млн. р., в декабре списано на сумму 0,24 млн р. Оборотные средства предприятия имеются в размере 76 тыс. р. Рассчитать показатели, характеризующие эффективность работы предприятия.

3 Определить, эффективен ли инвестиционный проект. Рассчитать срок его окупаемости по приведенным данным (таблица 4.1).

Таблица 4.1 – Расчетные данные

Показатель	Базовый вариант	Инвестиционный проект
Объем инвестиций, р.		34 000
Себестоимость единицы продукции, р.	12	11
Оптовая цена единицы продукции, р.	14	14
Годовой выпуск продукции, шт.	17 000	19 000

4 Определить чистую прибыль предприятия, если доход от реализации продукции составил за год 625 тыс. р., себестоимость реализованной продукции – 417 тыс. р., налог на прибыль – 18 %, НДС – 20 %.

5 Определить рентабельность производства продукции по следующим данным (таблица 4.2).

Таблица 4.2 – Расчетные данные

Затраты	Значение, тыс. р., %
Материалы, изделия, конструкции	127
Основная заработная плата рабочих	33
Эксплуатация машин и механизмов, в т. ч.	48
заработная плата машинистов	7
Транспорт	12
Норматив ОХРиОПР	65 %
Норматив плановой прибыли	75 %

6 Доходы предприятия за год составили 2700 тыс. р., себестоимость реализованной продукции – 1950 тыс. р., доходы от внереализационных операций – 112 тыс. р., расходы на внереализационные операции – 87 тыс. р. От реализации излишков материальных ценностей поступило 15 тыс. р. Определить балансовую прибыль, уровень рентабельности реализованной продукции.

7 Выпуск продукции на предприятии составил 15 000 изделий. Стоимость единицы продукции – 185 р. Переменные затраты на продукцию – 90 р., условно постоянные затраты на производство продукции – 350 тыс. р.

Определить, как изменятся прибыль и рентабельность производства продукции на предприятии, если производство и реализация продукции увеличатся на 50 %.

8 Предприятие планирует за год выпуск 25 тыс. единиц продукции стоимостью 300 р. Себестоимость производства единицы продукции планируется в размере 170 р., расходы на реализацию единицы продукции составляют 20 р. Условно постоянные расходы на производство продукции составляют 900 тыс. р.

Как изменится прибыль предприятия, рентабельность продукции, если оно заключит контракт на изготовление дополнительных 5 тыс. единиц продукции стоимостью 220 р. с другим предприятием?

9 На предприятии производятся железобетонные конструкции в количестве 160 шт., для производства одной конструкции ранее закупались материалы у других организаций по цене 105 р., транспортные расходы на доставку материалов для производства одной конструкции составляли 15 р.

В текущем году предприятие на своей базе организовало собственное производство материалов для данных конструкций, себестоимость материалов для производства одной конструкции составила 65 р.

Определить, как изменится прибыль предприятия после организации собственного производства материалов.

10 Построить уравнение регрессии изменения рентабельности и спрогнозировать уровень рентабельности на 5 лет вперед. Данные занести в таблицу 4.3.

Линейное уравнение регрессии имеет следующий вид:

$$y = a_0 + a_1 \cdot x, \quad (4.5)$$

где a_0, a_1 – неизвестные параметры уравнения регрессии;

x – независимая переменная;

y – теоретически расчетные значения результативного признака, полученные по уравнению регрессии.

$$a_1 = \frac{\overline{xy} - \bar{x} \cdot \bar{y}}{\overline{x^2} - (\bar{x})^2}; \quad (4.6)$$

$$a_0 = \bar{y} - a_1 \bar{x}, \quad (4.7)$$

где \bar{y}, \bar{x} – средние значения величин.

Таблица 4.3 – Сводная таблица

Год	x	y	X^2	xy	Y
2013	1	8,5			
2014	2	9,1			
2015	3	7,2			
2016	4	10,3			
2017	5	10,4			
2018	6	11,8			
2019	7	9,3			
2020	8	8,9			
2021	9	10,4			
2022	10	13,5			
Итого					

11 Дорожно-строительное управление по заключенным договорам выполнило в отчетном году строительно-монтажных работ (СМР) на сумму 900 тыс. р. Прибыль предприятия по итогам года составила 9 % от сметной стоимости строительства. Задание по снижению себестоимости СМР – 3 % от сметной стоимости строительства. ОХР и ОНР – 15 % от сметной стоимости. Определить величину прибыли, экономию средств от снижения себестоимости, прямые затраты, плановую себестоимость

12 Дорожно-эксплуатационное управление (ДЭУ) в текущем году планировало выполнить объем СМР на сумму 2,9 млн р. Плановая прибыль была определена в размере 9 % объема работ. Фактически ДЭУ удалось снизить себестоимость СМР на 1,4 %. Определить величину экономии и балансовую прибыль по итогам года.

5 Платные автомобильные дороги

За пользование платной дорогой взимается плата за проезд. В Республике Беларусь плату за проезд по платным дорогам с системой электронного сбора платы взимает государственное учреждение «Белавтострада» [8].

Оператор и обслуживающие организации оказывают содействие государственному учреждению «Белавтострада» в сборе платы за проезд по платным дорогам, в том числе путем приема денежных средств от пользователей платной дороги. В Республике Беларусь функционирует национальная электронная система взимания платы за проезд по платным дорогам. Данная система имеет торговую марку BelToll. С 1 августа 2013 г. она введена в коммерческую эксплуатацию.

В Республике Беларусь каждый пользователь платной дороги должен обеспечить наличие в транспортном средстве, осуществляющем движение по платной дороге, устройства электронной оплаты.

Для получения устройства владелец транспортного средства должен заключить договор пользования платной дорогой и зарегистрировать транспортное

средство в системе электронного сбора платы. Договор пользования между учреждением «Белавтострада» и собственником (владельцем) транспортного средства регулирует отношения, возникающие в связи с использованием платной дорогой.

Лицо, принимающее непосредственное участие в дорожном движении в качестве водителя транспортного средства, но не являющееся собственником (владельцем) транспортного средства, действует при пользовании платной дорогой от имени и в интересах собственника (владельца) транспортного средства.

Заключение договора пользования платной дорогой и регистрация в системе электронного сбора платы транспортных средств, за проезд которых по платным дорогам взимается плата, осуществляются непосредственно в пункте обслуживания (пограничном пункте обслуживания) или путем обращения в обслуживающую организацию.

При обращении за заключением договора пользования платной дорогой лица, принимающего непосредственное участие в дорожном движении в качестве водителя транспортного средства, но не являющегося собственником (владельцем) транспортного средства, такое лицо заключает договор пользования платной дорогой от имени собственника (владельца) транспортного средства на основании переданного таким собственником (владельцем) свидетельства о регистрации (технического паспорта) транспортного средства.

За проезд по платным дорогам с пользователей транспортных средств взимается плата в соответствии с установленными тарифами. Не допускается взимание с пользователей каких-либо иных платежей, связанных с функционированием системы электронного сбора платы, кроме платы за проезд по тарифам, установленным Минтрансом по согласованию с Министерством финансов для различных категорий транспортных средств, и иных платежей, установленных настоящим Положением.

Для целей определения тарифа при расчете платы за проезд, подлежащей уплате пользователем платной дороги, транспортные средства делятся на следующие категории:

– транспортное средство с допустимой общей массой не более 3,5 т (легковые автомобили);

– транспортное средство с допустимой общей массой более 3,5 т (грузовые автомобили, включая прицеп(ы) (полуприцеп(ы), автобусы): имеющее 2 оси; имеющее 3 оси; имеющее 4 и более оси.

Каждая фактически существующая ось транспортного средства, а также оси, предусмотренные конструкцией согласно техническому паспорту транспортного средства, учитываются при определении тарифа вне зависимости от количества осей, задействованных при движении транспортного средства.

Страна регистрации транспортного средства, состоящего из нескольких единиц транспортных средств, определяется по стране регистрации транспортного средства, выступающего в качестве тягача.

Информация о категориях транспортных средств, в отношении которых установлена плата за проезд, и действующих тарифах предоставляется по требованию пользователей платной дороги обслуживающими организациями, а также размещается на официальном сайте.

Плата взимается за проезд по расчетному сегменту платной дороги. Размер платы определяется как произведение тарифа платы за один километр, установленного для соответствующей категории транспортного средства, и протяженности расчетного сегмента в километрах с точностью до 10 м.

Обязательство по внесению платы за проезд по расчетному сегменту возникает с момента выезда транспортного средства на проезжую часть платной дороги данного расчетного сегмента. Факт проезда по расчетному сегменту устанавливается на основании информации, полученной от станции сбора платы данного расчетного сегмента, либо на основании анализа и сопоставления информации, полученной от станций сбора платы, расположенных на предшествующих и последующих расчетных сегментах, либо путем установления факта проезда уполномоченным должностным лицом Транспортной инспекции. Такая информация является достаточным доказательством факта пользования платной дорогой пользователем платной дороги.

В настоящее время система BelToll действует на определенных дорогах страны общей протяженностью 1786,098 км. В перечень таких дорог входят автодорога М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) на всем протяжении, автодорога М-2 Минск – Национальный аэропорт Минск, а также участки автодорог М-3 Минск – Витебск, М-4 Минск – Могилев, М-5/Е 271 Минск – Гомель и М-6/Е-28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги), М-7/Е 28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог), Р-1 Минск – Дзержинск, Р-21 Витебск – граница Российской Федерации (Лиозно), Р-23 Минск – Микашевичи, Р-28 Минск – Молодечно – Нарочь, Р-99 Барановичи – Волковыск – Пограничный – Гродно, Подъезд к границе Республики Польша (Берестовица) (от автомобильной дороги Р-99 Барановичи – Волковыск – Пограничный – Гродно).

Система BelToll пришла на смену ручному сбору платы за проезд и является современным и надежным решением в этой области. Система работает на основе микроволновой радиосвязи на коротких расстояниях, что позволяет списывать плату за проезд автоматически, когда транспортное средство проезжает под станциями сбора платы. Поэтому у водителя автомобиля нет необходимости снижения скорости, остановки или выбора определенной полосы движения.

Оплачивать за проезд в системе BelToll необходимо при движении по платным дорогам транспортных средств с технически допустимой массой не более 3,5 т, зарегистрированных за пределами территории государств-членов

Евразийского экономического союза и иных транспортных средств (грузовики, автобусы и дома на колесах) с технически допустимой общей массой более 3,5 т.

От платы за проезд по платным автомобильным дорогам освобождаются пользователи платной автомобильной дороги, использующие:

– транспортные средства с технически допустимой общей массой не более 3,5 т, зарегистрированные на территории государств-членов Евразийского экономического союза либо с установленными в случаях, предусмотренных законодательными актами, временными номерными знаками Республики Беларусь, и буксируемые ими прицепы;

– транспортные средства с технически допустимой общей массой не более 3,5 т, не зарегистрированные на территории государств-членов Евразийского экономического союза, ввезенные физическими лицами на таможенную территорию Евразийского экономического союза либо приобретенные физическими лицами на территории государств-членов Евразийского экономического союза и ввезенные на территорию Республики Беларусь, и буксируемые ими прицепы, – в течение 10 дней соответственно со дня их выпуска таможенными органами в целях обращения на таможенной территории Евразийского экономического союза без ограничений по пользованию и распоряжению либо со дня их приобретения;

– мопеды и мотоциклы;

– зарегистрированные на территории Республики Беларусь колесные тракторы и самоходные машины;

– транспортные средства оперативного назначения;

– транспортные средства, используемые в целях обеспечения обороноспособности и правопорядка;

– маршрутные транспортные средства, осуществляющие городские перевозки пассажиров, а также транспортные средства, используемые в целях ликвидации чрезвычайных ситуаций или перевозок грузов гуманитарной помощи населению Республики Беларусь и других государств.

Министерством транспорта и коммуникаций установлены соответствующие тарифы за проезд по платным автомобильным дорогам. Так, для транспортных средств с допустимой общей массой до 3,5 т включительно он составляет 0,04 евро за 1 км, для грузовых транспортных средств с допустимой общей массой более 3,5 т с 2 осями – 0,09 евро, 3 осями – 0,115 евро, 4 осями и более – 0,145 евро за 1 км.

На Транспортную инспекцию возложены функции контроля полноты оплаты за проезд. Эта служба оснащена специальными автомобилями, которые круглосуточно осуществляют мобильное и стационарное патрулирование на платных дорогах.

Следует также отметить, что величина платы в увеличенном размере в случае нарушения порядка оплаты за проезд является достаточно высокой и составляет от 50 до 260 евро.

Контрольные вопросы

- 1 Как изменяется сеть платных автомобильных дорог в Европе?
- 2 В каком году в Беларуси появилась первая платная автомобильная дорога?
- 3 В каком году в Беларуси введена в коммерческую эксплуатацию электронная система сбора платы за проезд BelToll?
- 4 Как в Республике Беларусь развивается сеть платных дорог?
- 5 Какие субъекты освобождаются от оплаты за пользование платной автомобильной дорогой?
- 6 От каких параметров зависит размер оплаты за пользование дорогой?
- 7 Плата за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь в доходах Республиканского дорожного фонда.

Список литературы

- 1 Конституция Республики Беларусь 1994 года : с изм. и доп., принятыми на респ. референдумах 24 нояб. 1996 г., 17 окт. 2004 г. и 27 фев. 2022 г. – Минск : Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь, 2022. – 80 с.
- 2 Закон об автомобильных дорогах и дорожной деятельности [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 2 дек. 1994 г., № 3434-ХІІ : в ред. Закона Респ. Беларусь от 4 янв. 2014 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Респ. Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.
- 3 О Совете Министров Республики Беларусь [Электронный ресурс]: Закон Респ. Беларусь, 23 июля 2008 г., № 424-З : принят Палатой представителей 24 июня 2008 г. : одобр. Советом Респ. 28 июня 2008 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 21 июля 2023 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Респ. Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.
- 4 О республиканском бюджете на 2024 год [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 27 дек. 2023 г., № 328-З : принят Палатой представителей 24 нояб. 2023 г. : одобр. Советом Респ. 13 дек. 2023 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.
- 5 **Антонова, Н. Б.** Государственное регулирование экономики : учебник / Н. Б. Антонова. – Минск: Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2002. – 775 с.
- 6 **Хеггис, И.** Управление и финансирование дорог в рыночных условиях : пер. с англ. / И. Хеггис, П. Вискерс; под ред. В. В. Сильянова. – Москва : МАДИ(ТУ), 1999. – 174 с.

7 Государственная программа «Дороги Беларуси» на 2021–2025 годы : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 9 апр. 2021 г., № 212 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

8 Положение о порядке взимания платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 30 апр. 2013 г., № 340 // Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – Режим доступа: https://www.belorusneft.by/sitebeloil/.content/download/azsDoc/polozh_sb.pdf?ysclid=lwp30mrwo145715044/. – Дата доступа: 30.11.2023.