Поскольку наибольшую часть времени между наступлением страхового случая и страховым возмещением чаще всего занимает оформление технической и, при необходимости, договорной документации по восстановлению повреждённого оборудования, то здесь необходимы организационные изменения преимущественно в части организации ремонтных работ. В области страховой защиты можно рекомендовать предусмотренную в договоре возможность получения части страховой выплаты в качестве аванса, рассчитанную как оговоренную долю от предварительной стоимостной оценки ущерба.

Указанные, а так же другие положения необходимы для качественной работы в области урегулирования убытков в электросетевых компаниях. Объём страховых выплат и их соответствие понесены затратам зависят как от мероприятий, проводимых непосредственно после наступления страхового случая (уведомление страховщика, организация ремонтных работ, подготовка требуемой документации), так и от подготовительных мероприятий (страховая сумма имущества, условия договора страхования).

Однако следует заметить, что на эффективность страховой защиты оказывает влияние гораздо большее число факторов, многие из которых напрямую не связаны со страхованием. Естественно, страхование не является единственным методом управления рисками в электросетевых компаниях и не решает проблему высокого износа основных средств. Здесь необходим комплекс мероприятий по мониторингу состояния энергетического оборудования и его своевременной реконструкции и ремонта.

Литература

1. Ермасов С.В., Ермасова Н.Б. Страхование: учебник – М.: 2009. – 613 с.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации, часть Вторая, ст. 945, 947. // Консультант Плюс: [электронный ресурс]: www.consultant.ru
3. Закон города Москвы от 05.05.1999 № 17 «О защите зеленых насаждений» // Консультант Плюс: [электронный ресурс]: www.consultant.ru
4. Степень износа основных фондов на конец 2010 года. // Федеральная служба государственной статистики: [электронный ресурс]: www.gks.ru

К.К. Руппель

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В РЕГИОНАХ

SOME PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF A ROAD ECONOMY IN REGIONS

Аннотация: *в статье рассматриваются отдельные показатели развития автомобильных дорог в субъектах Российской Федерации в сравнении со среднероссийским уровнем. Проанализированы перспективы развития региональной дорожной сети при реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, в том числе путем создания дорожных фондов субъектов Российской Федерации.*

Ключевые слова: *транспортная инфраструктура, автомобильные дороги общего пользования, дорожное хозяйство, дорожные фонды, транспортный налог, бюджет, бюджетные ассигнования.*

© К.К. Руппель, 2012

Abstract: *in article separate indicators of development of highways in subjects of the Russian Federation in comparison with average Russian level are considered. Prospects of development of a regional high system are analyzed at realization of Transport strategy of the Russian Federation for the period till 2030, including by creation of road funds of subjects of the Russian Federation.*

Keywords: *a transport infrastructure, highways of the general using, a road economy, road funds, the transport tax, the budget, budgetary assignments.*

Конституцией Российской Федерации гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности, которые возможны только на основе целенаправленного развития транспортной инфраструктуры. В 2011 г. всеми видами транспорта перевезено порядка 11 600 млн. тонн грузов, 21 779 млн. чел.

Ведущее место в транспортной инфраструктуре занимает автомобильный транспорт и дорожное хозяйство. Протяженность автомобильных дорог общего пользования на начало 2011 г. составила 825 тыс. км, в том числе с твердым покрытием – 664,6 тыс. км (80%). На долю автомобильного транспорта приходится 67% грузовых перевозок и 70% пассажирских. Вместе с тем, по густоте автомобильных дорог (46,4 км на 1000 кв. км территории) Российская Федерация почти в 15 раз уступает США, в 8 раз – Китаю, в 26 раз – Польше, в 39 раз – Германии, в 35 раз – Италии, в 37 раз – Франции, в 68 раз – Японии.

Достижение целей и задач долгосрочного развития по закреплению геополитической роли страны как одного из лидеров, определяющих мировую политику, и обеспечению высокого уровня благосостояния населения невозможно без существенного развития сети транспортной инфраструктуры. При этом темпы роста автомобильного парка (грузовых и легковых автомобилей, автобусов) значительно опережают темпы роста протяженности сети автомобильных дорог. При росте парка автомобилей на 71% за 10 лет (в 2010 г. по сравнению с 2000 г.) увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составило только 25%.

Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства страны и отрицательно сказывается на социально-экономическом развитии субъектов Российской Федерации. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в среднем по Российской Федерации составляет 39 км на 1000 кв. км территории (2010 г.). В субъектах Российской Федерации, входящих в состав Центрального федерального округа, она составляет в среднем 231 км (от 92 км в Костромской области до 670 км в Московской области), Северо-Западного– 45 км (от 14 км в Республике Коми до 439 км в Калининградской области), Южного– 132 км (от 42 км в Республике Калмыкия до 280 км в Краснодарском крае), Северо-Кавказского – 221 км (от 134 км в Ставропольском крае до 489 в Республике Ингушетия), Приволжского – 150 км (от 73 км в Пермском крае до 324 км в Республике Татарстан), Уральского – 23 км (от 1,8 км в Ямало-Ненецком автономном округе до 110 км в Курганской области). Самая низкая плотность отмечается в субъектах Российской Федерации, входящих в состав Сибирского (21 км) и Дальневосточного федеральных округов (6,1 км).

Более чем у 25% субъектов Российской Федерации доля автомобильных дорог с твердым покрытием в протяженности автомобильных дорог общего пользования ниже средней величины по Российской Федерации. Наименьшая доля – в Республике Саха (Якутия) (41,5%), Сахалинской (37,5%) и Ярославской областях (55,8%).

В целях преодоления системных вызовов, обусловленных недостаточным развитием транспортной системы, принята Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (далее – Стратегия). В рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»

реализуется подпрограмма «Автомобильные дороги». Инновационный вариант развития транспортной системы предполагает необходимость строительства и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы.

Стратегией предусматривается, что протяженность автомобильных дорог общего пользования к 2015 г. достигнет 1059 тыс. км, к 2030 г. – 1350 тыс. км. При этом в связи с переводом региональных дорог в категорию федеральных протяженность автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения сократится к 2015 г. по сравнению с 2010 годом на 4%, к 2030 г. – на 18% и составит 410 тыс. км. Протяженность автомобильных дорог местного значения возрастет к 2030 г. почти в 3 раза и составит 845 тыс. км. Количество сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, планируется увеличить к 2030 г. на 20 тыс. единиц.

Достижение цели сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры требует совершенствования финансирования и инвестиционной деятельности, в том числе путем увеличения доли инициирующего финансирования инвестиционных проектов. Одним из приоритетных направлений бюджетной политики в 2011-2013 гг. в соответствии с Бюджетным посланием Президента Российской Федерации от 29 июня 2010 г. должно стать устойчивое финансовое обеспечение содержания и развития автомобильных дорог, в том числе путем создания системы дорожных фондов. Расходы федерального бюджета на дорожное хозяйство (дорожные фонды) в 2014 г. по сравнению с 2010 г. увеличатся почти на 70% и составят 477,8 млрд. руб. Их доля в ВВП увеличится на 0,1% и составит 0,7%. В расходах федерального бюджета доля расходов на дорожное хозяйство (дорожные фонды) возрастет с 2,8% в 2010 г. до 3,3% в 2014 г.

В соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации предусматривается создание дорожных фондов субъектов Российской Федерации. Решение о создании дорожного фонда принимается региональным законом (кроме закона субъекта Российской Федерации о бюджете субъекта Российской Федерации). Объем бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта Российской Федерации утверждается законом субъекта Российской Федерации о региональном бюджете на очередной финансовый год (очередной финансовый год и плановый период) в размере не менее прогнозируемого объема доходов бюджета субъекта Российской Федерации, закрепленных за фондом. К ним относятся: акцизы на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации, подлежащие зачислению в бюджет субъекта Российской Федерации; транспортный налог; иные поступления (например, плата в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам регионального значения транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов). При этом бюджетные ассигнования дорожных фондов, не использованные в текущем финансовом году, направляются на увеличение бюджетных ассигнований соответствующего дорожного фонда в очередном финансовом году. Это позволит регионам осваивать средства в соответствии с результатами выполненных работ без привязки к исполнению бюджета. Для наполнения дорожных фондов было принято решение о перераспределении сумм соответствующих акцизов: в бюджеты субъектов Российской Федерации в 2011 г. они зачислялись по нормативу 70%, в 2012 г. – 77%, в 2013 г. – 72%. С 1 января 2014 г. акцизы будут также распределены между федеральным бюджетом и бюджетами субъектов Российской Федерации по нормативам 28% и 72% соответственно.

Федеральным законом от 6 апреля 2011 г. № 68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты

Российской Федерации» установлено, что закон субъекта Российской Федерации, предусматривающий создание дорожного фонда субъекта Российской Федерации, принимается не позднее 1 января 2012 г. На сегодняшний день все субъекты Российской Федерации приняли такие законы, разработаны порядки формирования и использования бюджетных ассигнований дорожных фондов. В региональных законах о бюджете на 2012 г. утверждены объемы бюджетных ассигнований дорожных фондов. По предварительной оценке общий объем региональных дорожных фондов в 2012 г. составит порядка 430 млрд. руб.

Закрепленные за региональным дорожным фондом налоговые источники в доходах консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации в 2011 г. занимали 3,6%, а в отдельных регионах и того меньше, например, в регионах Дальневосточного федерального округа – 2,7%. Расходы на дорожное хозяйство за счет указанных источников покрывались в среднем на 65%, в 20 субъектах Российской Федерации значительно ниже (в регионах Дальневосточного федерального округа – 36%). Исходя из прогнозных данных на 2012 год, доля 5 налогов (акцизы и транспортный налог) в расходах на дорожное хозяйство (дорожные фонды) составит порядка 55%.

Регионы разными способами пытаются наполнить свои дорожные фонды. В частности, за счет поступлений от возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, зачисляемые в региональные бюджеты (например, Удмуртская Республика). Однако они не могут являться существенным источником.

Отдельные регионы направляют часть общего объема доходов областного бюджета на формирование фонда (например, в Белгородской области дорожный фонд сформирован на 68% за счет областных доходов). В Сахалинской области при условии недостаточности объемов бюджетных ассигнований дорожного фонда в качестве источника предусматриваются поступления от налога на доходы физических лиц (норматив отчислений установлен в размере 48,7%). Аналогичное решение принято в Республике Алтай (2%).

Средства дорожных фондов регионы направляют в основном на ремонт и содержание автомобильных дорог, отдельные – на строительство и реконструкцию. Многие регионы из дорожных фондов направляют средства на погашение задолженности по бюджетным кредитам, полученным из федерального бюджета на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования (за исключением автомобильных дорог федерального значения); осуществление расходов на обслуживание долговых обязательств, связанных с использованием указанных кредитов (например, в Республике Адыгея почти 25%, в Республике Мордовия – 20%). Общим для всех регионов является отсутствие либо наличие незначительных сумм в сметах расходов дорожных фондов на научно-техническое обеспечение и научно-исследовательские работы (Алтайский край – 0,03%, Пермский край – 0,01%), что явно недостаточно для разработки документации инновационного характера в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей конкурентоспособность транспортной системы региона.

В федеральном бюджете на 2012 год на софинансирование объектов капитального строительства государственной (муниципальной) собственности в дорожной сфере предусматриваются субсидии в сумме 47,5 млрд. рублей. Предусмотрено, что средства направляются на реализацию федеральных целевых программ экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья (11,3 млрд. рублей), Курильских островов (Сахалинская область) (0,6 млрд. рублей), Юга России (1 млрд. рублей), Чеченской Республики (1,3 млрд. рублей). На

софинансирование объектов в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» (с учетом субсидий на организацию и проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 г. в городе Сочи, развития города Сочи как горноклиматического курорта) предусмотрено 27,3 млрд. рублей, распределено только 13 регионам, причем 8 млрд. рублей, или 30%, – Московской области.

Кроме того, на софинансирование расходных обязательств субъектов Российской Федерации, возникающих при строительстве и реконструкции объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, в 2012 г. будет направлено 6 млрд. рублей. В 2011 г. средства на указанные цели получили 48 регионов. В связи с созданием дорожных фондов доля финансовой помощи из федерального бюджета регионам на указанные цели сокращается. По сравнению с 2011 годом она сократится на 2% и составит 12%.

Приведенные данные свидетельствуют о том, что решение проблем в дорожной отрасли субъектам Российской Федерации на сегодняшнем этапе сложно решить самостоятельно без государственной поддержки. Для того, чтобы коренным образом изменить ситуацию с развитием и модернизацией дорожной сети, необходимо расширить применение альтернативных финансовых инструментов. Такой опыт уже имеется. На условиях государственно-частного партнерства реализуются инвестиционные проекты – «Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва – Минск», «Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15-й км – 58-й км», региональный инвестиционный проект – «Строительство и эксплуатация на платной основе мостовых переходов через реку Кама и реку Буй у города Камбарка на автомобильной дороге Ижевск – Сарапул – Камбарка – граница Республики Башкортостан в Удмуртской Республике».

Субъектам Российской Федерации в целях привлечения внебюджетных инвестиций и оптимизации нагрузки на региональные бюджеты было бы целесообразно расширить практику внедрения в организацию дорожной деятельности новых эффективных моделей правоотношений с бизнесом.

Литература

1. Бюджетное послание Президента Российской Федерации от 29 июня 2010 г. «О бюджетной политике в 2011 – 2013 годах».

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1206 «О порядке формирования и использования бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда и о внесении изменений в Правила формирования и реализации федеральной адресной инвестиционной программы».

3. Статистический сборник «Регионы России. Социально-экономические показатели», 2011 г.

4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р).

5. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848).

6. Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. № 68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

7. Федеральный закон от 30 ноября 2011 г. № 371-ФЗ «О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов».