

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ СУБЪЕКТОВ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ЦЕЛЯХ ДОСТИЖЕНИЯ
ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ**

**USING THE MONEY OF THE ROAD FUNDS OF THE SUBJECTS OF
THE RUSSIAN FEDERATION IN ORDER TO ACHIEVE THE
TARGETS OF NATIONAL PROJECTS**

Фомина Мария Михайловна, студентка магистратуры Высшей школы государственного аудита Московского государственного Университета имени М.В. Ломоносова.

Fomina M.M, masha.fm.98@gmail.com

Аннотация

В рамках статьи рассмотрены само понятие дорожных фондов, порядок их формирования, особенности использования средств. Наибольшее внимание уделено системе контроля средств дорожных фондов и вопросу повышения эффективности их использования.

Annotation

The article considers the concept of road funds, the order of their formation, the features of the use of funds. The greatest attention is paid to the system of control of road funds and the issue of improving the efficiency of their use.

Ключевые слова: дорожные фонды, национальные проекты, национальные цели, система контроля за форматированием и использованием средств дорожных фондов, акцизы, Министерством транспорта Российской Федерации.

Keywords: road funds, national projects, national goals, the system of control over the formation and use of road funds, excise taxes, the Ministry of Transport of the Russian Federation.

Национальные проекты, утвержденные Указом Президента Российской Федерации № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», в настоящее время являются одним из ключевых инструментов стратегического развития нашей страны. Наибольший интерес, по моему мнению представляет вопрос развития инфраструктуры для обеспечения равномерного развития регионов России во всех сферах. Основным фактором, определяющим связанность регионов и равномерность достижения стратегических целей является развитие дорожной сети федерального, регионального или межмуниципального и местного значения. В связи с вышеизложенным, хотелось бы рассмотреть процесс реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» и использования средств дорожных фондов для повышения качества инфраструктуры и обеспечения связанности субъектов Российской Федерации.

Региональные дорожные фонды представляют собой часть бюджета субъекта Российской Федерации, средства которой направлены исключительно на приведение и строительство автомобильных дорог общего пользования. Таким образом, можно говорить о том, что дорожные фонды являются фондами, носящими инфраструктурный и социально значимый характер, что делает особо актуальным изучение проблемы повышения эффективности их использования.

Во-первых, необходимо рассмотреть процесс формирования дорожных фондов, который осуществляется за счет ассигнований из федерального бюджета, акцизов на нефтепродукты, транспортного налога и штрафов. Непосредственное влияние на источник доходов данных фондов субъекты могут оказать путем изменения ставки транспортного налога. Объем поступлений из федерального бюджета и доля акцизов на нефтепродукты,

зачисляемая в региональный бюджет, устанавливается на уровне Российской Федерации и определяется общим объемом бюджета и политикой проводимой в текущем периоде. Таким образом, корректировка бюджетного законодательства в части увеличения доли поступлений от акцизов на нефтепродукты, зачисляемой в региональный бюджет позволит повысить самостоятельность субъектов Российской Федерации в проведении дорожных работ.

В рамках реализации национального проекта «БКД» Министерством транспорта Российской Федерации (далее – Минтранс России) были подготовлены предложения по изменению Бюджетного кодекса. Основная цель данных изменений – увеличение поступлений региональных дорожных фондов, что позволит субъектам Российской Федерации достичь целевые показатели проекта. Сама сущность вносимых изменений состоит в постепенном доведении до 100 % доли доходов от акцизов на нефтепродукты в бюджеты субъектов к 2030 году. Кроме того, необходимо отметить, что данные акцизы имеют целевую направленность в рамках национального проекта «БКД». В рамках одного из федеральных проектов – «Региональная и местная дорожная сеть» запланированы задачи по приведению в нормативное состояние и строительство мостов и путепроводов на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения. Данные мероприятия являются особо актуальными для субъектов Российской Федерации, ранее планируемые в рамках отдельной программы, но позднее включенные в национальный проект. Финансовое обеспечение дорожных работ предусмотрено путем направления в субъекты Российской Федерации в 2022–2024 годах 77,5 % от сборов акцизов на нефтепродукты. Данная доля акцизов состоит из двух частей, базовой и целевой. Так, базовая часть составляет 58,1 % и может быть направлена на любые нужды по решению субъекта, а 19,4 % (целевые средства) предназначены для реализации национального проекта «БКД», которые учтены в паспортах региональных проектов.

Опираясь на расчеты Минтранса России, можно говорить, что оставшаяся сумма акцизов составит порядка 370 млрд рублей (в 2022 – 5,7 %, в 2023 – 14 %, в 2024 – 22,4 %). Данная сумма будет направлена в Федеральный дорожный фонд, но в дальнейшем она в обязательном порядке должна быть направлена в субъекты Российской Федерации в виде межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий национального проекта «БКД». Таким образом, можно говорить о направлении на мероприятия нацпроекта более 40 % доходов от акцизов на нефтепродукты.

Вышеуказанные изменения делают особо актуальным изучение процесса осуществления контроля за расходованием средств региональных дорожных фондов. Система контроля за форматированием и использованием средств дорожных фондов (далее – СКДФ) на данный момент разработана, но до сих пор не закреплено ее функционирование в законодательстве. Действующая редакция Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257–ФЗ) не включает в себя положения об СКДФ. Проект федерального закона о внесении изменений в Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257–ФЗ как раз содержит информацию о СКДФ. Согласно данному проекту СКДФ – федеральная государственная информационная система, функционирующая на основе программных, технических средств и информационных технологий, обеспечивающих сбор, обработку, хранение, предоставление, размещение и использование информации об автомобильных дорогах общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значений, об истории дорожных работ, а также результатов оценки технического состояния автомобильных дорог, проведенных на указанных автомобильных дорогах, и оперативных и статистических показателей деятельности в сфере дорожного хозяйства. Функционирование данной системы позволит агрегировать всю информацию

об автомобильных дорогах Российской Федерации и средствах дорожных фондов, направляемых на строительство, ремонт, капитальный ремонт и содержание дорожной сети. Обязанность по внесению информации должна быть возложена на владельцев автомобильных дорог, при этом данная норма распространяется как на органы власти РФ и субъектов РФ, так и на частный сектор, которому принадлежат платные дороги.

Пользователей СКДФ можно разделить на группы:

- 1 владельцы дорог;
- 2 органы власти;
- 3 коммерческие организации;
- 4 население;
- 5 общественные организации;
- 6 участники проектной деятельности.

Таким образом, можно говорить о полном охвате заинтересованных сторон СКДФ, что позволяет повысить эффективность взаимодействия между уровнями власти и частным сектором, а также повысить качество контроля за расходование средств, направленных на обеспечение дорожной деятельности. Кроме того, необходимо отметить, что особую важность имеет внедрение и распространение СКДФ на уровне регионов, городских агломераций, в связи с чем возникает еще одна задача – обучение сотрудников работе в данной системе. Отсутствие мероприятий, имеющих образовательный характер, может стать причиной низкого уровня распространения и эксплуатации системы и как следствие. неэффективности расходования средств и недостижения цели разработки СКДФ.

Внедрение и актуализация сведений, содержащихся в СКДФ подразумевает установку задач и внесение информации посредством уже активно используемой СОУ «Эталон», что может говорить о недостаточной проработке модуля взаимодействия в СКДФ. Внедрение новой системы должно в полной мере обеспечивать ее бесперебойное функционирование при условии неповышения нагрузки на пользователей и участников проектной

деятельности. Функционирование системы, основанное на двойном вводе информации в различных системах приведет к снижению качества работы сотрудников особенно на уровне регионов. Более эффективным, на мой взгляд будет являться внедрение дополнительного раздела в СОУ «Эталон» и развитие контрольной составляющей внутри уже распространенной и активно используемой системой.

На текущий момент внесение сведений о дорогах общего пользования всех уровней обеспечивается государственной компанией «Автодор», федеральными и региональными органами власти и органами местного самоуправления и осуществляться будет до конца 2021 года. При этом по состоянию на март текущего года не внесены необходимые сведения, что повышает риск недостижения 100 % дорог, внесенных в СКДФ. Кроме того, внесенные дороги должны быть подтверждены, что также требует времени. Отмеченные процедуры делают длительным процесс начала непосредственной эксплуатации системы, хотя и направлены на повышение достоверности и точности содержащихся в ней сведений.

Таким образом можно с уверенностью говорить, что вопрос использования и контроля средств дорожных фондов является актуальным особенно в условиях определения развития инфраструктуры как одного из ключевых приоритетов. При этом, решение данного вопроса не должно приводить к повышению нагрузки участников проектной деятельности, напротив, это должно повысить прозрачность и понятность их работы, а также обеспечить достижение стратегических целей нашей страны.

Разработанная СКДФ несет в себя функционал, направленный на обеспечение вышеуказанного контроля, при этом внедрение и распространение ее в качестве самостоятельной агрегированной системы может быть менее эффективно, по сравнению с расширением уже существующих систем, которые изучены участниками проектной деятельности и частным сектором а всех равных. Главной отличительной чертой предлагаемой СКДФ по сравнению с СОУ «Эталон» является

определение граждан в качестве одних из пользователей. Так, можно говорить о возможной разработке отрывной части уже существующей системы. Реализация поставленных перед СКДФ задач в рамках привычных системы позволит повысить эффективность данной разработки и не приведет к снижению качества процесса достижения стратегических целей.

Литература

1. Указ Президента Российской Федерации от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года».
2. «Бюджетный кодекс Российской Федерации» от 31.07.1998 № 145-ФЗ (ред. от 01.07.2021, с изм. от 15.07.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.07.2021), главы 7-9.
3. Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
4. Федеральный закон от 08.12.2020 № 385-ФЗ «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов».
5. Проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" в части внедрения системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов».
6. Паспорт национального проекта «Безопасные качественные дороги» (утв. протоколом президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 1 февраля 2021 г. № 1).
7. Паспорт федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (утв. протоколом заседания проектного комитета по

национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20.12.2018 № 4).

8. Государственное задание от 18.01.2021 № 103-00002-21-00, раздел 2, часть II.

Literature

1. Decree of the President of the Russian Federation No. 474 of 21.07.2020 "On the national development Goals of the Russian Federation for the period up to 2030".

2. "Budget Code of the Russian Federation" dated 31.07.1998 No. 145-FZ (as amended on 01.07.2021, with amendments. from 15.07.2021) (with amendments and additions, intro. effective from 12.07.2021), Chapters 7-9.

3. of Federal Law No. 257-FZ of November 8, 2007 "On Highways and on Road Activity in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation".

4. Federal law of 08.12.2020 No. 385-FZ "On the Federal budget for 2021 and the planning period of 2022 and 2023 years."

5. The draft Federal law "On amendments to the Federal law "On automobile roads and road activities in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation" in the implementation of a control system for the formation and use of funds of road funds".

6. The passport of the national project "Safe high-quality roads" (UTV. Protocol of the Presidium of the presidential Council of the Russian Federation for strategic development and national projects from February 1, 2021, No. 1).

7. The passport of the Federal project "system-wide measures of development of the road sector" (UTV. the minutes of the meeting of the project Committee on the national project "Safe and qualitative highways" from 20.12.2018 № 4).

8. State assignment from 18.01.2021 No. 103-00002-21-00, section 2,
part II.