

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1. Отраслевые особенности финансового менеджмента в организации дорожной деятельности	3
1.1. Организационно-правовые основы деятельности организаций дорожного комплекса	8
1.2. Проблемы в дорожной отрасли области.....	8
1.3. Особенности финансового контроля за расходованием средств дорожного фонда.....	22
2. Анализ организации финансирования дорожного отрасли на примере Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области.....	30
2.1. Краткая экономическая характеристика Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области	30
2.2. Порядок формирования и использования средств дорожного фонда области	30
2.3. Анализ структуры источников формирования регионального дорожного фонда.....	34
2.4. Анализ обеспечения дорожной отрасли области	38
2.5. Анализ результатов деятельности дорожного комплекса области.....	51
3. Направления совершенствования финансового менеджмента в организации дорожной отрасли Костромской области	69
3.1. Стратегия повышения эффективности деятельности предприятий дорожного хозяйства	69
3.2. Основные пути повышения эффективности финансового менеджмента Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области в организации дорожной деятельности	69
3.3. Перспективы финансового обеспечения дорожной отрасли Костромской области.....	87
Заключение	99
Список литературы	101
Приложения	101

Введение

Становление новых экономических отношений в условиях формирующейся российской экономики требует кардинальных преобразований, принципиально новой культуры производственных отношений, организации эффективного бизнеса. Создаваемая экономическая система включает в качестве составных элементов организации предприятия различных форм собственности и подчиненности с многочисленными производственными, хозяйственными, финансовыми и другими связями, ориентированные на получение положительных финансовых результатов, обеспечивающих эффективность хозяйствования в целом.

Организуя деятельность, каждое предприятие занимает определенную нишу на рынке. Как правило, к реализации намечаются несколько целей, зависящих от стадии жизненного цикла проекта, а также от внешних и внутренних условий, влияющих на поведение хозяйствующего субъекта. Самостоятельность в оценке ситуаций и принятии хозяйственных решений, ответственность за конечные результаты выдвигают особые требования к управлению на предприятии, стремящемуся к достижению финансовой результативности. Финансовый результат является не только индикатором эффективности деятельности организационных, производственных, сбытовых и других систем, но и определенным показателем возможностей предприятия с точки зрения привлекательности для инвесторов и собственников.

Эффективное управление финансами означает, прежде всего, широкое их использование на всех стадиях процесса воспроизводства.

Постоянный обмен товарами, материальными ценностями и услугами в результате купли-продажи обуславливает наличие системы денежных отношений, появление финансов хозяйствующих субъектов. Финансы - суть экономические отношения, осуществляемые с помощью оборота денег на всех стадиях общественного воспроизводства.

Участвуя в процессах производства, распределения, обмена и потребления, финансы предприятий являются индикатором состояния экономики, как отдельного предприятия, так и страны в целом. Производственные особенности каждого хозяйствующего субъекта проявляются в специфике формирования денежных фондов, отражающих состояние финансов предприятия.

Финансы предприятий представляют собой опосредованную в денежной форме совокупность экономических отношений, возникающих в процессе образования, распределения и использования валового дохода, денежных накоплений и финансовых ресурсов.

Управление финансами на предприятии предполагает не только оценку происходящих процессов, но и разработку алгоритмов решения финансовых вопросов и проблем. Все происходящие события оцениваются в динамике, учитывающей большое количество факторов, рисков, сопровождающих любую предпринимательскую деятельность.

Управление процессами движения денежных и товарных потоков, формированием, распределением и использованием различных фондов и ресурсов позволяет реализовать рыночную стратегию, характер которой может меняться в зависимости от конъюнктуры и жизненного цикла предприятия. Вместе с бухгалтерским и управленческим учетом финансы обеспечивают предприятия необходимой информационной базой.

Управление финансами предприятия в условиях рынка является одним из основных направлений управленческой деятельности, обеспечивающих решение текущих вопросов финансирования производства и реализации продукции, а также задач выживания в конкурентной борьбе, стабилизации финансового положения, минимизации расходов и максимизации прибыли, рентабельной деятельности и увеличения объема продаж. Все это повышает стоимость самого предприятия с точки зрения инвестиционной привлекательности и перспектив развития.

Денежные потоки и величина денежного оборота определяются характером деятельности предприятия и объемами производства, размерами операций с поставщиками и покупателями, бюджетными и внебюджетными фондами, банками и страховыми организациями и т.п. Эффективное управление этими процессами требует соответствующей организации самой финансовой деятельности, включающей финансовое планирование, оперативную и контрольно-аналитическую работу.

Растут международные экономические связи нашей страны. Они в значительной мере осуществляются автотранспортом. Доля международных автомобильных перевозок по федеральным дорогам превышает 80 проц., а скорость движения автотранспорта в России вдвое ниже, чем в Европе. При этом только около четверти наших дорог с твердым покрытием рассчитаны на осевую нагрузку в 10 тонн, а Европа требует, чтобы международные транспортные коридоры имели стандартную нагрузку - 11,5 тонны. Трудно себе представить сколько средств теряет страна, сколько пережигается топлива от простаивания машин в пробках, от движения с низкими скоростями, как изнашиваются автомобили на российских рытвинах и ухабах. Эксперты подсчитали: лишний час движения транспорта по дорогам нашей страны обходится в 1 миллиард рублей.

Анализ производственных и экономических процессов на предприятии и за его пределами позволяет прогнозировать развитие ситуаций и на этой основе составлять производственные и финансовые планы. Моделирование ситуаций обеспечивает многовариантность планов, снижая уровень принимаемых рисков. Взаимодействие служб и подразделений предприятия, координация усилий со стороны финансистов при проведении и оценке расчетов производственных и финансовых показателей плана обеспечивают взаимообусловленность и взаимозависимость результатов деятельности всех структур предприятия.

Таким образом, актуальность организации финансов для современного предприятия дорожной деятельности не вызывает сомнений. Тема заслуживает внимания и представляет интерес для научного исследования.

Объектом диссертации является Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области.

Предметом изучения (анализа) стали сущность и функции финансов, их роль в укреплении финансового состояния предприятия в условиях рыночной экономики, выявление факторов, позволяющих повысить уровень финансовой деятельности предприятия и на этой основе повысить его ликвидность и платежеспособность.

Целью написания диссертации является исследование особенностей в организации финансового менеджмента предприятий дорожного хозяйства, выявление резервов и путей повышения эффективности использования финансовых ресурсов.

Для достижения поставленной цели будут решены следующие задачи:

- рассмотреть организационно-правовые основы деятельности организаций дорожного комплекса;
- выявить проблемы в дорожной отрасли области;
- описать особенности финансового контроля за расходованием средств дорожного фонда;
- представить краткую экономическую характеристику Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области;
- осветить порядок формирования и использования средств дорожного фонда области;
- провести анализ структуры источников формирования регионального дорожного фонда;
- провести анализ обеспечения дорожной отрасли области;
- представить анализ результатов деятельности дорожного комплекса области;

- рассмотреть Стратегию повышения эффективности деятельности предприятий дорожного хозяйства;
- предложить основные пути повышения эффективности финансового менеджмента Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области в организации дорожной деятельности;
- выявить перспективы финансового обеспечения дорожной отрасли Костромской области.

Методической и теоретической основой диссертации должны стать соответствующие федеральные законы РФ, Налоговый кодекс, учебные пособия и специальная литература по обозначенной теме исследования, бухгалтерская (финансовая) и статистическая отчетности изучаемого предприятия.

Значительный вклад в исследования в области финансового менеджмента в организации дорожной деятельности внесли отечественные ученые: А.И. Гаврилов, Н.В. Ласкина, М.О. Подпругин, Р.А. Попов и др.

Для решения поставленных задач использовались следующие методы исследования: теоретический анализ литературы по проблеме исследования, факторный анализ, методы сравнения и наблюдения, табличный и графический способы, способ балансовой увязки показателей и др.

Информационной базой работы является отчетность Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области.

Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложений.

1. Отраслевые особенности финансового менеджмента в организации дорожной деятельности

1.1. Организационно-правовые основы деятельности организаций дорожного комплекса

Правовое регулирование любых правоотношений в Российской Федерации осуществляется нормами «основного закона» государства - Конституции РФ. Конституция РФ не предусматривает специальных предписаний, регулирующих вопросы использования автомобильных дорог, а также дорожной деятельности. Однако она является актом общего характера в юрисдикцию которого входят любые правоотношения в государстве, в том числе и правоотношения, составляющие предмет регулирования ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹. Именно она устанавливает систему органов государственной власти, определяя совокупность субъектов, в компетенцию которых входит решение вопросов, связанных с автомобильными дорогами и дорожной деятельностью. В соответствии с нормами Конституции РФ Президент РФ утверждает структуру федеральных органов исполнительной власти, а также регламентируется их компетенция.

Одновременно Конституция РФ закрепляет и гарантирует права и свободы граждан, в том числе право пользоваться качественными автомобильными дорогами, а также получать необходимый комплекс услуг, составляющих содержание дорожной деятельности. Наряду с предоставленными указанным субъектам права, Конституция РФ возлагает и ряд обязанностей, в частности, по уплате налогов и иных обязательных

¹ Федеральный закон 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» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. - № 46. - ст. 5553.

платежей. В состав таких платежей входит и транспортный налог, непосредственно влияющий на качество автомобильных дорог.

Немаловажное значение имеет и экономическая составляющая государственного устройства, закрепляющая единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности, а также защиту частной, государственной, муниципальной и иных форм собственности, в том числе и на автомобильные дороги. Следует заметить, что развитие конкуренции и ограничение монополистической деятельности выступают в качестве одного из основных принципов ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и нормативно закрепляются в качестве цели его принятия. К отношениям, составляющим предмет правового регулирования ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», подлежат применению и иные нормы Конституции РФ².

Наряду с конституционными нормами общего регулирования, необходимо и специальное регулирование, ведущая роль в котором принадлежит положениям ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» является специальным актом, нормы которого направлены на непосредственную регламентацию отношений в сфере автомобильных дорог и дорожной деятельности. До принятия ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений

² Амиров, М.Ш. Единая транспортная система: Учебник / М.Ш. Амиров, С.М. Амиров. - М.: КноРус, 2021. – С. 64.

в отдельные законодательные акты Российской Федерации» отсутствовала законодательная база, регулирующая вопросы создания и использования автомобильных дорог в Российской Федерации, определяющая компетенцию в этой сфере органов государственной власти различных уровней, права и обязанности субъектов хозяйственной деятельности. В тоже время объективная реальность требовала урегулирования указанных вопросов³.

Целью ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» является создание основы нормативного регулирования в сфере отношений, связанных с созданием и использованием автомобильных дорог, направленной на реализацию конституционных положений, предусматривающих гарантии свободы перемещения товаров и услуг, формирование единого экономического пространства. Рассматривая автомобильную дорогу как имущественный комплекс, предназначенный для передвижения автотранспортных средств, закон, исходя из необходимости обеспечения их сохранности и безопасной эксплуатации, регулирует экономические основы деятельности по строительству, ремонту, содержанию и использованию автодорог.

Основываясь на действующем земельном законодательстве, в законе устанавливается особый правовой режим использования земель, занятых автомобильными дорогами, в целях обеспечения безопасности населения, дорожных сооружений, а также безопасности дорожного движения, что по своей природе является детализацией норм ЗК РФ и иных федеральных законов в области земельных отношений, например, Федерального закона №101 «Об обороте земель сельскохозяйственного назначения». Например, закон устанавливает требования к содержанию, охране и использованию автодорог и занятых ими земель различными субъектами хозяйственной деятельности, регламентирует действия органов государственного управления

³ Белокрылова О.С. Региональная экономика. Учебное пособие / О.С. Белокрылова, Н.Н. Киселева, В.В. Хубулова. – М.: Инфра-М, 2023. – С. 43.

при принятии решений о закрытии движения на автодорогах или введения ограничений этого движения, а также устанавливает права и обязанности пользователей автодорог. Следует обратить внимание, что указанные отношения составляют предмет правового регулирования не только норм земельного законодательства, но в первую очередь гражданского законодательства во главе с ГК РФ⁴.

Наряду с ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», отношения в области автомобильных дорог и дорожной деятельности регламентируются предписаниями и ряда иных федеральных законов, что прямо предусмотрено ч. 1 ст. 4 ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Перечень таких законов достаточно широк и включает в себя как акты общего, так и специального регулирования. К числу федеральных законов общего регулирования могут быть отнесены, например, ЗК РФ и ГК РФ, и т.п.⁵

Наибольший интерес представляют собой акты специального регулирования рассматриваемых правоотношений. К числу таких законов может быть отнесен, например, Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности». Данный закон занимает особое место в системе транспортного законодательства, поскольку регулирует специальный институт транспортного права - транспортную безопасность, его принятие указывает на обособленность данной группы правоотношений и необходимости выделения их в институт самостоятельной отрасли права.

Значительная роль отводится и Федеральному закону №40 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», который призван обеспечивать защиту прав

⁴ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. - 1994. - №32. - Ст.3301.

⁵ Андреев А.В. Региональная экономика. Учебник / А.В. Андреев. – СПб.: Питер, 2022. – С. 174.

потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами. Закон определяет правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств⁶.

Регулирование рассматриваемой категории правоотношений осуществляется и иными законодательными актами, как правило, их реализация ограничивается лишь отдельными аспектами эксплуатации автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности.

Немаловажное значение в регулировании рассматриваемых правоотношений имеют и подзаконные нормативные акты, что предусмотрено ч. 2 ст. 4 ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». К числу подзаконных актов относятся указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, а также акты министерств и ведомств. В качестве примера можно привести Указ Президента РФ №636 «О структуре федеральных органов исполнительной власти», который определяет совокупность специально уполномоченных органов государственной власти, осуществляющих регулирование использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности. Так, данный нормативный акт определяет в качестве специально уполномоченного органа в рассматриваемой сфере Министерство транспорта РФ. Наряду с ним рядом полномочий наделены и такие органы как Федеральная служба по надзору в сфере транспорта; Федеральное дорожное агентство. Не следует также забывать и об органах общей компетенции, которые реализуют установленные ст. 2 ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные

⁶ Будрин, А.Г. Экономика автомобильного транспорта: учебник / А. Г. Будрин, Е. В. Будрина, М. Г. Григорьян и др. – М.: Издательский центр «Академия», 2021. – С. 254.

акты Российской Федерации» цели наряду с иными направлениями их деятельности⁷.

Значительная роль в правовом регулировании указанных аспектов принадлежит и Правительству РФ, которое, в частности, постановлением №395 утвердило Положение о Министерстве транспорта РФ. Данный орган является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного (включая проведение транспортного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации) транспорта, дорожного хозяйства, обеспечения транспортной безопасности, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

Так, постановлением Правительства РФ №848 утверждена ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2025 годы)»⁸, в рамках которой действует подпрограмма «Автомобильные дороги», целями которой являются:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, в том числе в агропромышленном комплексе;
- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы⁹.

⁷ Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник / В.П. Бычков. - М.: ИНФРА-М, 2022. – С. 90.

⁸ Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2010-2025 годы)» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. - № 51. - ст. 4895.

⁹ Андреев А.В. Основы региональной экономики. Учебное пособие / А. В. Андреев Л. М. Борисова Э. В. Плучевская. – М.: КноРус, 2023. – С. 73.

Указанные цели тесно взаимосвязаны с целями и задачами, определенными ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», и направлены на их достижение всеми доступными средствами и методами. Так, для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог федерального значения, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, и строительства обходов населенных пунктов.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения. Это позволит обеспечить автомобильное сообщение с районами освоения новых территорий и сельскими населенными пунктами, вывести транзитные транспортные потоки из городов за счет строительства обходных магистралей и повысить эффективность межрегиональных связей, что будет способствовать ускорению социально-экономического развития субъектов РФ и улучшению автомобильного сообщения в сельской местности¹⁰.

Для достижения цели по повышению конкурентоспособности транспортной системы России и реализации транзитного потенциала страны в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с

¹⁰ Большедворская, Л.Г. Единая транспортная система. Часть 1: Учебное пособие по дисциплине «Единая транспортная система и география транспорта» / Л.Г. Большедворская. – М.: МГТУ ГА, 2021. – С. 370.

увеличением протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров. Это позволит создать новые экономические центры, расширить площадь территорий Российской Федерации, вовлеченных в активный экономический оборот, увеличить тем самым объем внутреннего рынка, а также обеспечить выполнение положений Европейского соглашения о международных автомагистралях и Межправительственного соглашения по сети азиатских автомобильных дорог.

Мероприятия по повышению конкурентоспособности транспортной системы России должны осуществляться в координации с инвестиционными проектами, реализуемыми на основе применения механизмов государственно-частного партнерства, включенными в перечень инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2006 г. №1708-р, в том числе строительство скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке км 15 - км 58, нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва - Минск, «Западного скоростного диаметра».

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах федерального значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Это позволит также сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры¹¹.

¹¹ Верещагин, О. Международные транспортные коридоры как фактор интеграции России в европейскую транспортную систему / О. Верещагин // Российский внешнеэкономический вестник. – 2023. – № 7. – С. 45 – 48.

Достижению целей, определенных ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», способствует и приказ Минтранса России №225 «Об образовании Координационного совета по инвестициям Минтранса России», в соответствии с требованиями которого образован Координационный совет по инвестициям Минтранса России и утвержден его состав.

Приказом Минтранса России №385 утверждены формы примерных соглашений об установлении частных сервитутов в отношении земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог (за исключением частных автомобильных дорог) в целях строительства, реконструкции, а также капитального ремонта объектов дорожного сервиса и их эксплуатации, а также в целях установки и эксплуатации рекламных конструкций, и соглашений, предусматривающих размер платы за публичный сервитут в отношении земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог (за исключением частных автомобильных дорог) в целях прокладки, переноса, переустройства инженерных коммуникаций и их эксплуатации.

Приказом Минтранса России от 16 ноября 2021 г. №402 утверждена Классификация работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, распространяющаяся на автомобильные дороги, расположенные на территории Российской Федерации. Классификация устанавливает состав и виды дорожных работ (капитальный ремонт, ремонт и содержание), которыми следует руководствоваться при планировании объемов этих работ.

Разработка и принятие соответствующего подзаконного нормативного акта обусловлено объективной потребностью в урегулировании отдельных аспектов использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности и принят он может быть только уполномоченным на то органом государственной власти, т.е. в пределах предоставленной ему компетенции¹².

¹² Попов, Р.А. Региональное управление и территориальное планирование. Учебник / Р.А. Попов. – М.:

Наряду с федеральными нормативными актами регулирование рассматриваемых правоотношений осуществляется и нормативными актами субъектов РФ. Наделение субъектов РФ полномочиями в области принятия законов об автомобильных дорогах способствует оптимизации государственного управления в рассматриваемой сфере, поскольку реализация государственных функций в пределах территории одного субъекта более эффективна и результативна, а также позволяет учесть особенности самого региона, например, его местоположение, географические особенности, которые в значительной степени влияют на качество дорог. Указанные нормативные акты были приняты в большинстве субъектов РФ. Так, например, Закон Воронежской области от 2 декабря 2010 г. №121-ОЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности на территории Воронежской области» регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и осуществлением дорожной деятельности на территории Воронежской области. Можно указать также на следующие акты:

Закон Нижегородской области от 4 декабря 2008 г. №157-З «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Нижегородской области»;

Закон Кабардино-Балкарской Республики от 27 февраля 2009 г. №17-РЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Кабардино-Балкарской Республике»;

Закон Республики Саха (Якутия) от 18 февраля 2010 г. 802-З №495-IV «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Республике Саха (Якутия)»;

Закон РМ от 13.10.2021 г. №75-З «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Республике Мордовия» и др.¹³

Анализ отдельных региональных законов свидетельствует о том, что они зачастую дублируют федеральные предписания, не всегда учитывая региональные особенности. Подобный подход нивелирует значение регионального нормотворчества в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности. Однако имеются исключения, так, наиболее детально к указанным вопросам подошли законодатели Республики Татарстан. Закон Республики Татарстан от 3 августа 2009 г. №43-ЗРТ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности на территории Республики Татарстан» в большей степени соответствует целям и задачам, определенным ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также содержит специальные предписания, характерные для данного субъекта РФ. Принципиальное значение в данном случае имеет нормативное закрепление критериев отнесения отдельных дорог к региональной государственной собственности, а также управления ими, в том числе финансовое. Особый интерес представляют нормы ст. 16, устанавливающие порядок содержания автомобильных дорог и проведения их ремонта, в том числе силами и средствами самого субъекта РФ¹⁴.

В Санкт-Петербурге сравнительно недавно принят закон от 11 апреля 2022 г. №163-34 «О порядке ремонта и содержания автомобильных дорог в Санкт-Петербурге», устанавливающий порядок организации и проведения работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильных дорог; порядок организации и проведения работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильных дорог, оценке их технического

¹⁴ Видяпин, В.И. Региональная экономика. Учебник / В.И. Видяпин, М.В. Степанов, В.И. Видяпин, М.В. Степанов, Н.И. Синдяшкин. – М.: Инфра-М, 2023. – С. 36.

состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Говоря о региональном законодательстве, следует заметить, что оно разрабатывается и принимается в соответствии с требованиями федеральных нормативных актов, перечень которых не ограничивается исключительно законами. Законодатель специально обращает внимание на указанную особенность в рамках ч. 3 ст. 4 ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Фактически указанная правовая норма отсылает к общей системе российского законодательства, предусматривающей необходимость установления соответствия между вышестоящими и нижестоящими нормативными актами и их отдельными положениями. В этой связи любой принятый в отношении автомобильных дорог закон субъекта РФ должен дополнять нормы федеральных законов и подзаконных актов. Особо следует обратить внимание на то, что такой закон не может противоречить федеральным нормам. В случае выявления противоречия в отдельных правовых нормах, такие предписания регионального закона не подлежат применению.

Регулирование общественных отношений в подобных ситуациях осуществляется непосредственно на основе федеральных правовых норм¹⁵.

Нормы ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не могут охватить собой все виды правоотношений в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности. Более того предписания Закона носят общий характер и требуют их детализации посредством разработки и принятия подзаконных нормативных актов. Перечень наиболее важных и значимых подзаконных актов, как правило, определяется самим законом. В

¹⁵ Гаврилов, А.И. Региональная экономика и управление. Учебное пособие / А.И. Гаврилов. – М.: Юнити-Дана, 2023. – С. 53.

процессе его реализации может возникнуть потребность в разработке и принятии дополнительного нормативного акта, определяющего процедуру реализации отдельных предписаний Закона. В этой связи в рамках ч. 4 ст. 4 ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» законодатель предоставляет право разработки и принятия указанных документов федеральными органами исполнительной власти. Органы реализуют предоставленное им право в рамках собственной компетенции.

Ярким примером подзаконного нормотворчества выступает комплекс нормативных актов, изданных Министерством транспорта РФ. Его акты в большинстве случаев издаются в форме приказа по отдельным вопросам использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности. Однако практическое применение ч. 4 ст. 4 ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не ограничивается исключительно компетенцией Минтранса РФ. Данное правомочие распространяется на все федеральные органы исполнительной власти. В этой связи возникает необходимость соблюдения пределов компетенции указанных органов при разработке и принятии ими соответствующих актов¹⁶.

Аналогичными полномочиями наделены и органы исполнительной власти субъекта РФ, а также органы местного самоуправления. Их нормотворческая деятельность в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности также ограничивается пределами предоставленных им полномочий, т.е. указанные нормативные акты могут быть ими приняты (изданы) в пределах компетенции соответствующего

¹⁶ Ласкина, Н.В. Комментарий к Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» / Н.В. Ласкина. – М.: Гарант, 2022. – С. 16.

органа. Одновременно при принятии такого акта должна быть соблюдена и иерархия нормативных актов.

Реализация предусмотренных ч. 5, 6 ст. 4 ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» полномочий может осуществляться лишь в случае необходимости конкретизации или детализации норм законодательного акта любого уровня либо федерального подзаконного акта. Следует особо обратить внимание, что закон наделяет указанные органы правом издания нормативных актов, а не возлагает на них обязанность их разработки. Таким образом, основным критерием реализации ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» выступает объективная потребность в правовом регулировании, а также отсутствие аналогичных нормативных актов более высокого уровня, т.е. правовой пробел. Как правило, на практике региональные и местные органы посредством нормотворчества устраняют правовые пробелы и коллизии в праве гораздо быстрее и более эффективно, нежели разработка аналогичного документа на федеральном уровне. Указанное положение вытекает из ограниченности территориальной юрисдикции соответствующего органа, а также знание особенностей местности, а также иных обстоятельств, которые подлежат учету при издании соответствующего документа¹⁷.

В соответствии с ч. 4 ст. 15 Конституции РФ общепризнанные принципы и нормы международного права являются составной частью правовой системы России. Международные договоры и конвенции являются источником права и подлежат применению при регулировании правоотношений при условии, что они ратифицированы Российской Федерацией. Автомобильные дороги и дорожная деятельность не являются

¹⁷ Фетисов, Г.Г. Региональная экономика и управление. Учебник / Г.Г. Фетисов, В.П. Орешин. – М.: Инфра-М, 2023. – С. 86.

исключением из общего правила. Более того интеграция России в Европейское сообщество требует одновременно приведения своих нормативных актов в соответствие международным требованиям. Установление такого соответствия является первичным этапом интеграции России, которое в последующем требует приведения в соответствие указанным требованиям и автомобильных дорог, т.е. практической реализации международных предписаний в рамках государства. Следует особо заметить, что в силу конституционных предписаний, международные нормы имеют приоритет над внутригосударственными, т.е. в случае возникновения коллизии, именно международные правила подлежат применению. В этой связи любой нормативный акт, принятый на территории Российской Федерации должен соответствовать общепризнанным принципам и нормам международного права, регламентирующим порядок использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности.

1.2. Проблемы в дорожной отрасли области

Костромская область - один из динамично развивающихся регионов России. Промышленная политика в Костромской области направлена на создание высокоэффективного промышленного комплекса с рациональным составом и структурой, который будет способен обеспечить выпуск конкурентоспособной продукции, занятость населения, стабильные поступления в бюджеты всех уровней.

Положение в транспортной системе определяется состоянием двух ее основных подсистем - транспортной и дорожной инфраструктуры. Среди 18 регионов Центрального федерального округа Костромская область занимает вторые места по размеру территорий и по протяженности дорожной сети, которая составляет около 10 375 тыс. км (включая улично-дорожную сеть)¹⁸.

¹⁸ Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области. Официальный сайт. – Режим

Развитие многих ведущих отраслей экономики Костромской области: лесопромышленного комплекса, ювелирной промышленности, машиностроения, торговли, сельского хозяйства и туризма, ориентированных на обслуживание автотранспортом, во многом зависит от состояния сети автомобильных дорог. Благодаря автотранспорту и дорожной сети промышленность и сельское хозяйство Костромской области получают сырье и заготовки из различных субъектов Российской Федерации и зарубежных стран, а также отправляют готовую продукцию для реализации в субъектах Российской Федерации и за рубежом.

Дорожное хозяйство - крупнейший сегмент общественного достояния России. Без сети автомобильных дорог не могут быть реализованы конституционные права на свободу передвижения граждан, товаров и услуг, единство экономического пространства, решение социальных задач. Существенно усиливается роль автомобильных дорог с активизацией участия России в глобальном развитии мировой экономики. В последние годы оживление производства и повышение уровня доходов населения привели к резкому увеличению парка автотранспортных средств и объемов перевозок транспортом. Согласно положениям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» (далее - Транспортная стратегия Российской Федерации), развитие дорожной сети должно соответствовать темпам социально-экономического развития страны и обеспечивать потребности в перевозках в соответствии с темпом автомобилизации.

По территории Костромской области проходит автомобильная трасса «Кострома-Шарья-Киров-Пермь», которая связывает Центральный федеральный округ с Уралом, а также обеспечивает выход на страны средней Азии. Такое уникальное географическое положение Костромской области во

многим определяет особенности развития ее транспортной инфраструктуры, которая обеспечивает как международные и межрегиональные связи, так и внутриобластные грузовые и пассажирские перевозки.

В настоящее время социально-экономическое развитие Костромской области во многом сдерживается из-за отставания в развитии автомобильных магистралей в составе международных транспортных коридоров, неудовлетворительного состояния дорожной сети, высокой степени износа значительной части дорог и искусственных сооружений. Именно поэтому особое значение приобретает осуществление мероприятий, направленных на сохранение и развитие сети автомобильных дорог общего пользования, улучшение транспортно-эксплуатационных качеств дорожной сети и повышение безопасности движения, ликвидацию транспортной дискриминации населения Костромской области¹⁹.

В транспортной системе Костромской области огромная роль принадлежит автомобильному транспорту. Его основная задача - перевозки пассажиров и багажа в городском, пригородном и междугородном сообщении. На долю автомобильного транспорта ежегодно приходится более 85 процентов объема перевозок пассажиров. В настоящее время сформировался рынок пассажирских транспортных услуг, в который наряду со специализированными предприятиями привлечен пассажирский транспорт юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Автомобильный, железнодорожный, водный и авиационный транспорт находится в Российской Федерации в состоянии глубокого кризиса. В настоящее время ситуация в системе транспортного обслуживания осложнена наличием ряда серьезных проблем и негативных тенденций, устранение которых требует значительных объемов финансовых средств, совершенствования законодательной и нормативной правовой базы в сфере транспорта, оздоровления финансово-хозяйственного состояния организаций

¹⁹ Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области. Официальный сайт. – Режим доступа: <http://trans.adm44.ru>.

транспортного комплекса, осуществляющих пассажирские перевозки, и усиления мер государственной поддержки данных организаций.

В Костромской области сложились следующие основные проблемы в дорожной отрасли:

- неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние и высокая степень износа сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального, местного значения и искусственных сооружений на них, отставание в развитии дорожной сети от потребностей экономики и населения Костромской области;
- прочностные характеристики региональных дорог и мостовых сооружений на них не позволяют осуществлять движение тяжеловесных транспортных средств. Существующая дорожная сеть Костромской области в основном формировалась по старым нормативам;
- значительное количество сельских населенных пунктов не имеет связи с сетью дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, следовательно, население этих населенных пунктов в межсезонье становится отрезанным от автодорог с твердым типом покрытия;
- недостаточные объемы финансирования дорожного хозяйства Костромской области за счет бюджетных средств.

В Костромской области отмечается недостаточность финансовых ресурсов как для обеспечения нормативного транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, так и для строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения. Удельная обеспеченность дорожной сети средствами консолидированного областного бюджета Костромской области существенно меньше по сравнению с другими субъектами Центрального федерального округа Российской Федерации;

- отсутствие развития предприятий дорожного хозяйства и обеспечивающих отраслей;

– недостаток квалифицированных кадров как инженерно-технических, так и механизаторов, дорожных рабочих. Средний возраст трудящихся в организациях близок к пенсионному. Отсутствие престижа профессии, низкая заработная плата²⁰.

1.3. Особенности финансового контроля за расходованием средств дорожного фонда

Формирование годового объема Фонда осуществляется за счет целевых видов доходов областного бюджета, установленных Законом Костромской области «О дорожном фонде Костромской области» (далее - Закон), включая бюджетные ассигнования Фонда, не использованные в предыдущем финансовом году.

При исполнении закона Костромской области об областном бюджете на текущий финансовый год целевые виды доходов, установленные Законом, не подлежат расходованию на цели, не предусмотренные настоящим Порядком.

Объем целевых видов доходов областного бюджета, установленных Законом, формирующих годовой объем Фонда, несвоевременно поступивших в Фонд в связи с окончанием текущего финансового года, подлежат учету в Фонде следующего финансового года.

Безвозмездные поступления денежных средств от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Костромской области, осуществляются на основании договора между департаментом транспорта и дорожного хозяйства Костромской области и физическим или юридическим лицом.

Увеличение бюджетных ассигнований Фонда на сумму указанных безвозмездных поступлений от физических и (или) юридических лиц

²⁰ Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области. Официальный сайт. – Режим доступа: <http://trans.adm44.ru>.

осуществляется путем внесения в установленном порядке изменений в закон Костромской области об областном бюджете²¹.

Средства Фонда расходуются:

1) на финансовое обеспечение деятельности по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Костромской области (далее - автомобильные дороги), в том числе на:

– инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение необходимых экспертиз на автомобильных дорогах;

– выполнение проектных, научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ;

– формирование резерва средств на проведение мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций и ликвидации последствий стихийных бедствий, связанных с осуществлением дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог;

– содержание подведомственных департаменту транспорта и дорожного хозяйства Костромской области областных казенных учреждений, осуществляющих дорожную деятельность в отношении автомобильных дорог;

2) на обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе на:

– предоставление бюджетных кредитов из областного бюджета местным бюджетам на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе на формирование муниципальных дорожных фондов;

– предоставление субсидий местным бюджетам на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных

²¹ Бевзюк, Е.А. Комментарий к Федеральному закону 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» / под ред. С.Ю. Морозова. – М.: Гарант, 2023. – С. 143.

дорог общего пользования местного значения, в том числе на формирование муниципальных дорожных фондов;

– предоставление субсидий местным бюджетам в 2021 и 2022 годах на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов в размере не менее 5 процентов общего объема бюджетных ассигнований дорожного фонда Костромской области;

– предоставление субсидий местным бюджетам в 2021 и 2022 годах на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов в размере не менее 5 процентов общего объема бюджетных ассигнований дорожного фонда Костромской области;

– предоставление субсидий местным бюджетам на проектирование и строительство (реконструкцию) автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования, в размере не менее 5 процентов общего объема бюджетных ассигнований дорожного фонда Костромской области;

– предоставление субсидий бюджетам муниципальных районов и городских округов Костромской области на капитальный ремонт и ремонт улично-дорожной сети центров муниципальных районов (городских округов) и искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

3) на погашение задолженности по бюджетным кредитам, полученным Костромской областью из федерального бюджета на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования (за исключением автомобильных дорог федерального значения), и на осуществление расходов на обслуживание долговых обязательств, связанных с использованием указанных кредитов, в размере, не превышающем 20 процентов объема бюджетных ассигнований дорожного фонда Костромской области;

– развитие материально-технической и производственной базы государственных предприятий и государственных учреждений Костромской области, подведомственных департаменту транспорта и дорожного хозяйства Костромской области, приобретение дорожно-эксплуатационной техники и другого имущества, необходимого для строительства, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Костромской области.

Конкретные направления использования бюджетных ассигнований Фонда на цели, определяются областными целевыми программами, программами дорожных работ, иными нормативными правовыми актами Костромской области в сфере осуществления дорожной деятельности на текущий финансовый год, утверждаемыми администрацией Костромской области.

Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области ежемесячно, в срок до 20 числа месяца, следующего за отчетным периодом, направляет отчет об использовании средств Фонда в департамент финансов Костромской области по форме согласно приложению к настоящему Порядку.

Контроль за расходованием средств Фонда осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации²².

²² Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области. Официальный сайт. – Режим доступа: <http://trans.adm44.ru>.

2. Анализ организации финансирования дорожного отрасли на примере Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области

2.1. Краткая экономическая характеристика Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области

Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области (далее - Департамент) является исполнительным органом государственной власти Костромской области, входящим в структуру исполнительных органов государственной власти Костромской области, осуществляющим государственные полномочия Костромской области в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, организации транспортного обслуживания населения в межмуниципальном сообщении и реализующим отдельные государственные полномочия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Департамент в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, Уставом Костромской области, законами Костромской области, иными правовыми актами Российской Федерации и Костромской области, а также Положением.

Департамент осуществляет свою деятельность во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, территориальными органами федеральных органов исполнительной власти, органами государственной власти Костромской области, органами местного самоуправления муниципальных образований Костромской области, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, организациями независимо от форм собственности.

Координирует и контролирует работу Департамента первый заместитель губернатора Костромской области, курирующий вопросы сферы деятельности Департамента.

Предельная штатная численность, фонд оплаты труда, структура Департамента утверждаются губернатором Костромской области.

Департамент обладает правами юридического лица, имеет гербовую печать со своим наименованием, иные печати, штампы и бланки установленного образца и счета, открываемые в соответствии с действующим законодательством.

Департамент выступает истцом и ответчиком в судах общей юрисдикции, арбитражном и третейском судах в соответствии с законодательством Российской Федерации, от своего имени может приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права и нести обязанности.

Местонахождение и почтовый адрес Департамента: Костромская ул., д. 61, г. Кострома, 156012.

Полное наименование Департамента - департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области. Сокращенное наименование Департамента - ДТ и ДХ Костромской области.

Направления деятельности:

1. Осуществление регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Костромской области.
2. Разработка основных направлений инвестиционной политики в области развития автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения.
3. Обеспечение осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Костромской области.
4. Информационное обеспечение пользователей автомобильными дорогами общего пользования регионального или межмуниципального значения.

5. Организация транспортного обслуживания населения воздушным, водным, автомобильным транспортом, включая легковое такси, в межмуниципальном и пригородном сообщении и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, осуществления регионального государственного контроля в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси.
6. Осуществление функции организатора перевозок автомобильным, водным, железнодорожным и воздушным транспортом общего пользования в межмуниципальном сообщении.
7. Осуществление антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов Департамента.

Структура департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области представлена на рис. 1.

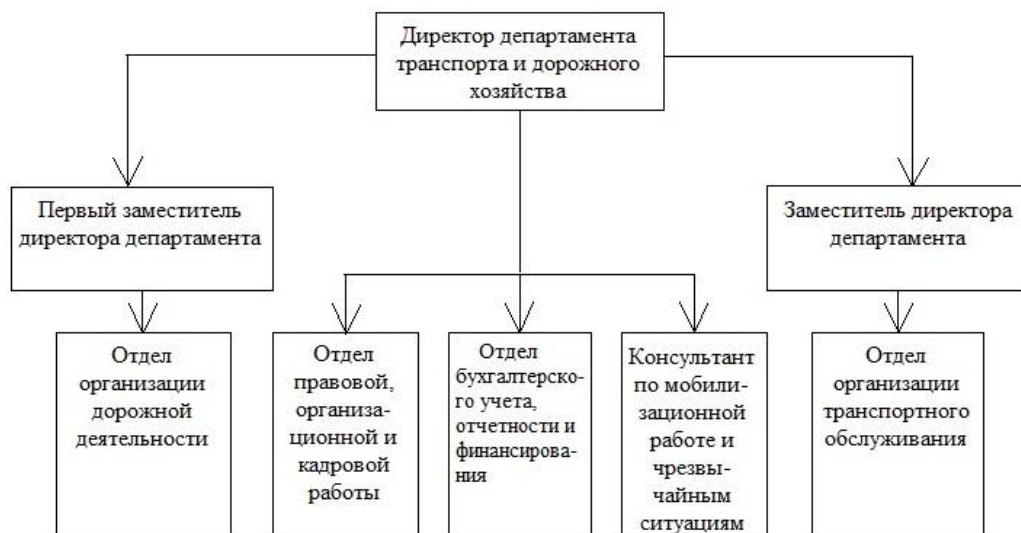


Рис. 1. Структура департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области

Организационная структура департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области – линейная.

Основные экономические показатели департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области

Наименование источников формирования дорожного фонда	Период		
	2021 год	2022 год	2023 год
Объем доходов бюджета субъекта Российской Федерации, направляемых в дорожный фонд субъекта Российской Федерации в соответствии с законом субъекта Российской Федерации от 20.10.2020г. №123-5-ЗКО, из них:	1959,300	1702,7	1960,0
Объем ассигнований дорожного фонда субъекта Российской Федерации в соответствии с законом субъекта Российской Федерации от 20.10.2020г. №123-5-ЗКО, из них:	1959,300	1702,7	1960,0
акцизы на автомобильное топливо, подлежащие зачислению в бюджет субъекта Российской Федерации	1482,200	1175,8	1508,8
транспортный налог	358,300	486,4	421,3
доходы от платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов		40,5	29,9
<i>Другие источники, определенные законом субъектов Российской Федерации о создании дорожного фонда субъекта Российской Федерации, в том числе:</i>	118,800	38,4	231,1
общие доходы бюджета субъекта Российской Федерации	2,800	1,0	
поступления межбюджетных трансфертов из федерального бюджета на софинансирование автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения	116,000	37,4	231,1

Объем доходов бюджета субъекта Российской Федерации, направляемых в дорожный фонд субъекта Российской Федерации в соответствии с законом субъекта Российской Федерации от 20.10.2020г. №123-5-ЗКО в динамике снизился с 1959,300 тыс. руб. до 1960,0.

2.2. Порядок формирования и использования средств дорожного фонда области

Формирование годового объема Фонда осуществляется за счет целевых видов доходов областного бюджета, установленных Законом Костромской области «О дорожном фонде Костромской области» (далее – Закон), включая бюджетные ассигнования Фонда, не использованные в предыдущем финансовом году.

При исполнении закона Костромской области об областном бюджете на текущий финансовый год целевые виды доходов, установленные Законом, не подлежат расходованию на цели, не предусмотренные настоящим Порядком.

Объем целевых видов доходов областного бюджета, установленных Законом, формирующих годовой объем Фонда, несвоевременно поступивших в Фонд в связи с окончанием текущего финансового года, подлежат учету в Фонде следующего финансового года.

Безвозмездные поступления денежных средств от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Костромской области, осуществляются на основании договора между департаментом транспорта и дорожного хозяйства Костромской области и физическим или юридическим лицом.

Увеличение бюджетных ассигнований Фонда на сумму указанных безвозмездных поступлений от физических и (или) юридических лиц осуществляется путем внесения в установленном порядке изменений в закон Костромской области об областном бюджете.

Средства Фонда расходуются на финансовое обеспечение деятельности по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования

регионального или межмуниципального значения Костромской области (далее – автомобильные дороги), в том числе на:

- инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение необходимых экспертиз;
- выполнение проектных, научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ;
- формирование резерва средств на проведение мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций и ликвидации последствий стихийных бедствий, связанных с осуществлением дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог;
- содержание подведомственных департаменту транспорта и дорожного хозяйства Костромской области областных казенных учреждений, осуществляющих дорожную деятельность в отношении автомобильных дорог;
- предоставление межбюджетных трансфертов бюджетам муниципальных образований Костромской области в целях софинансирования расходных обязательств на осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципальных образований Костромской области.

Объем бюджетных ассигнований дорожного фонда Костромской области утверждается законом Костромской области об областном бюджете на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее прогнозируемого объема:

- доходов областного бюджета от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации, подлежащих зачислению в областной бюджет;
- межбюджетных трансфертов из федерального бюджета областному бюджету;
- доходов консолидированного бюджета Костромской области от:

- транспортного налога;
- эксплуатации и использования имущества автомобильных дорог, находящихся в собственности Костромской области;
- поступлений в виде субсидий из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения Костромской области;
- безвозмездных поступлений от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольных пожертвований, в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Костромской области;
- государственной пошлины за выдачу уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
- денежных средств, поступающих в областной бюджет от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков государственного заказчика, взысканных в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий государственного контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств дорожного фонда Костромской области, или в связи с уклонением от заключения таких контракта или иных договоров;
- денежных средств, внесенных участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения государственного контракта, финансируемого за счет средств дорожного фонда Костромской области, в качестве обеспечения заявки на участие в таком конкурсе или аукционе, в случае уклонения участника конкурса или аукциона от заключения такого контракта и в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации;

- платы по соглашениям об установлении частных сервитутов в отношении земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Костромской области в целях строительства (реконструкции), капитального ремонта объектов дорожного сервиса, их эксплуатации, установки и эксплуатации рекламных конструкций;
- платы по соглашениям об установлении публичных сервитутов в отношении земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Костромской области в целях прокладки, переноса, переустройства инженерных коммуникаций, их эксплуатации;
- платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения Костромской области транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов.

Конкретные направления использования бюджетных ассигнований Фонда на цели определяются областными целевыми программами, программами дорожных работ, иными нормативными правовыми актами Костромской области в сфере осуществления дорожной деятельности на текущий финансовый год, утверждаемыми администрацией Костромской области.

Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области ежемесячно, в срок до 20 числа месяца, следующего за отчетным периодом, направляет отчет об использовании средств Фонда в департамент финансов Костромской области по форме согласно приложению к настоящему Порядку.

Контроль за расходованием средств Фонда осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2.3. Анализ структуры источников формирования регионального дорожного фонда

Дорожное хозяйство сегодня вновь становится одной из крупнейших отраслей экономики Костромской области. Созданы муниципальные дорожные фонды, выделяются субсидии муниципальным образованиям из областного дорожного фонда для ремонта и реконструкции местных дорог и мостов. Об этом сегодня говорили работники отрасли на торжественном собрании, посвящённом профессиональному празднику.

Знаковыми объектами последних лет стали: путепровод через Северную железную дорогу в Мантуровском районе, десятикилометровый участок автомобильной дороги Урень-Шарья-Никольск-Котлас в Пыщугском районе, участок автомобильной дороги Галич-Орехово-Буй в Буйском и Галичском районах, участок автодороги Нея-Тотомица в Нейском и Парфеньевском районах, мост через реку Юрас в Кологривском районе и другие.

Фактическое освоение данных субсидий за 2021 год составило 80 864 тыс. рублей или 66 % от запланированного:

Таблица 2

Информация о формировании объемов дорожного фонда Костромской области за 2021 год

Наименование источников формирования дорожного фонда	Объем, млн рублей	
	2021 год	
	план	факт с начала года
Объем доходов бюджета субъекта Российской Федерации, направляемых в дорожный фонд субъекта Российской Федерации в соответствии с законом субъекта Российской Федерации от 20.10.2020г. №123-5-ЗКО, из них:	1798,900	1959,300
Объем ассигнований дорожного фонда субъекта Российской Федерации в соответствии с законом субъекта Российской Федерации от 20.10.2020г. №123-5-ЗКО, из них:	1798,900	1959,300
акцизы на автомобильное топливо, подлежащие зачислению в бюджет субъекта Российской Федерации	1366,000	1482,200

транспортный налог	297,200	358,300
Другие источники, определенные законом субъектов Российской Федерации о создании дорожного фонда субъекта Российской Федерации, в том числе:	135,700	118,800
общие доходы бюджета субъекта Российской Федерации	19,700	2,800
поступления межбюджетных трансфертов из федерального бюджета на софинансирование автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения	116,000	116,000

Фактическое поступление средств от всех источников формирования в дорожный фонд Костромской области за 2021 год составило 1 959 300 тыс. рублей.

Таблица 3

Распределение средств дорожного фонда Костромской области на 2021 год

Наименование	Целевая статья	Сумма с учетом изменений (тыс. рублей)
Дорожное хозяйство (дорожные фонды)		1 323 059,2
Бюджетные инвестиции в объекты капитального строительства государственной собственности субъектов РФ	1020101	9 748,0
Бюджетные инвестиции	1020101	9 748,0
Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2024 годы)»	1810000	115 977,8
Бюджетные инвестиции	1810399	112 331,8
Фонд софинансирования	1810399	3 646,0
Дорожное хозяйство	3150000	1 183 831,3
Содержание и управление дорожным хозяйством	3150100	57 761,0
Выполнение функций областными казенными (бюджетными на переходный период) учреждениями	3150100	48751
Поддержка дорожного хозяйства	3150200	1 135 080,3

Капитальный ремонт и ремонт улично-дорожной сети центров муниципальных районов (городских округов) и искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования местного значения	3150201	93 777,2
Проектирование и строительство (реконструкция) автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования	3150202	5 504,8
Строительство (реконструкция), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения	3150203	18 508,2
Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования административных центров субъектов РФ и административных центров муниципальных районов Московской и Ленинградской областей	3150206	4 226,1
Региональная целевая программа «Развитие автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Костромской области на 2010-2024 годы»	5226600	13 502,1

Законом Костромской области от 28.12.2020 №168-5-ЗКО (в ред. от 20.12.2021 №317-5-ЗКО) «Об областном бюджете на 2021 год» был утвержден объем бюджетных ассигнований дорожного фонда на дорожное хозяйство в размере 1 323 059,2 тыс. рублей, из них 122 016 тыс. рублей на обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения:

- на проектирование и строительство (реконструкцию) автомобильных дорог общего пользования муниципального значения с твердым покрытием, к сельским населенным пунктам, не имеющим круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования – 5504,8 тыс. рублей;
- на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов – 93 777 тыс. рублей;
- на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения – 18 508 тыс. рублей;
- на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования административных центров субъектов РФ – 4226 тыс. рублей.

Фактическое освоение средств дорожного фонда Костромской области в 2021
году

Наименование направлений расходования ассигнований дорожного фонда субъекта Российской Федерации	Объем, млн рублей	
	план	факт
Объем ассигнований дорожного фонда субъекта Российской Федерации в соответствии с законом субъекта Российской Федерации от 20.10.2020г. №123-5-ЗКО, из них:	1798,934	1 201,517
субсидии из федерального бюджета	115,977	16,284
Объемы финансирования из дорожного фонда субъекта Российской Федерации по основным направлениям расходования (сумма строк 4, 9, 13, 14, 15, 16, 17, 22), в том числе	1798,934	1201,517
капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения и искусственных сооружений на них (сумма строк 5, 6, 7, 8), из них:	1006,464	970,400
содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения и искусственных сооружений на них	1006,464	970,400
строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования регионального значения и искусственных сооружений на них (сумма строк 10, 11), из них:	122,080	22,160
разработка проектной документации, инженерные изыскания, проведение государственной экспертизы инженерных изысканий и проектной документации	9,748	9,304
строительство, реконструкция объектов	112,332	12,857
содержание подведомственных государственных учреждений, осуществляющих управление дорожным хозяйством	55,351	42,159
предоставление субсидий бюджетам муниципальных образований	121,436	80,864
проектирование и строительство (реконструкцию) автомобильных дорог общего пользования муниципального значения с твердым покрытием, к сельским населенным пунктам, не имеющим круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования	9,151	8,345
капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов	93,777	57,183
на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения	18,508	15,336
Региональная целевая программа «Развитие автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Костромской области на 2010-2024 годы»	13,502	6,847
Предоставление бюджетам муниципальных образований из областного бюджета бюджетных кредитов	396,743	0
Субсидии на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования административных центров	4,226	0

В дорожном фонде Костромской области в 2022 году были предусмотрены субсидии бюджетам муниципальных районов и городских округов Костромской области на осуществление дорожной деятельности в сумме 262,1 млн. рублей по следующим направлениям:

1. На проектирование и строительство (реконструкцию) автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования в размере 83,8 млн. рублей. Выполнение работ по данному направлению составило 77 млн. рублей (или 91 %). Финансирование работ из дорожного фонда составляет 62,9 млн. рублей (или 82 %). На данные средства в полном объеме выполнены работы по объектам: «Подъезд к Шипицино», «Боговарово – Отрадный» и «Подъезд к Берендеево».

По остальным 2 объектам работы будут закончены в 2023 году:

– реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к Боково» в Буйском муниципальном районе. Стоимость работ составляет 33,6 млн. руб. Выполнение работ по данному объекту составляет 30,8 млн. рублей (92 %). Финансирование данных работ из дорожного фонда составляет 22 млн. рублей (или 71 %);

– реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к Новоселки» в Островском районе Костромской области в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России 2010-2025 годы» подпрограммы «Автомобильные дороги». Стоимость работ составляет 12,2 млн. рублей. Выполнение работ по данному объекту за 2022 год - 4,6 млн. рублей (38 %). Финансирование данных работ из дорожного фонда составляет 3,6 млн. рублей (или 78%).

Завершены работы по разработке проектно-сметной документации на реконструкцию автомобильной дороги «Подъезд к Карьково» в Мантуровском районе Костромской области (реконструкция данного объекта запланирована в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России 2010-2025 годы») на

2023 год. Субсидия из дорожного фонда на указанные цели в сумме ,была перечислена в сумме 0,97 млн. рублей. Также завершены работы по разработке проектно-сметной документации на реконструкцию автомобильной дороги «Подъезд к Шаблово» в Кологривском районе. Сумма субсидии составила 0,8 млн. рублей.

Таблица 5

Распределение субсидий дорожного фонда Костромской области на 2022 год

Наименование	Целевая статья	Сумма (тыс. рублей)
Субсидии местным бюджетам		262 073,2
Капитальный ремонт и ремонт улично-дорожной сети центров муниципальных районов (городских округов) и искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования местного значения	3150201	15 843
Проектирование и строительство (реконструкция) автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования	3150202	83 794,6
Строительство (реконструкция), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения	3150203	24 922,8

Таблица 6

Распределение субсидий дорожного фонда Костромской области на 2022 год

Наименование	Целевая статья	Сумма (тыс. рублей)
Капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов	3150206	35 713,4
Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов	5226600	101 799,4

2. На капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов в размере 101,8 млн. рублей. Средства данной субсидии предусмотрены на проведение ремонта моста через реку Волга и улично-дорожной сети в городе Костроме в сумме 79,8 млн. рублей. Выполнение работ по данной субсидии составляет 68,6 млн. рублей (86 %). Финансирование данных работ из дорожного фонда составляет 36,8 млн. рублей (54 %).

Также в рамках данной субсидии в декабре прошлого года предусмотрены средства в сумме 17,4 млн. рублей на погашение задолженности местных бюджетов перед подрядными организациями, выполнившими в 2022 году ремонт автомобильных дорог местного значения в населенных пунктах. Ранее финансирование указанных работ предполагалось за счет средств дотаций на сбалансированность местных бюджетов, в соответствии с Законом Костромской области от 21.12.2021 года №318-5-ЗКО «О бюджете Костромской области на 2022 год». По состоянию на 01.01.2023 года на данные цели перечислено 13,0 млн. рублей (или 75 %).

Таблица 7

Субсидии на проектирование и строительство сельских дорог

№п /п	Наименование муниципального образования Костромской области	Наименование видов работ	Наименование объекта	Фактическое финансирование в 2022 году, тыс. рублей			
				Всего	Федеральный бюджет	Дорожный фонд	бюджет муниципального образования
1	Буйский муниципальный район	Реконструкция	«Подъезд к населенному пункту Боково»	22 320,0	–	21975	345
2	Вохомский муниципальный район	Строительство	«Подъезд к Щипицыно»	16680,6	–	16510,6	170
3	Кологривский муниципальный район	Проектирование	«Подъезд к Шаблово»	900,0	–	891	9
4	Островский муниципальный район	реконструкция	«Подъезд к Новоселки»	3600,0	2952	639,0	9

3. На капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов в размере 35,7 млн. рублей. Данные субсидии были предусмотрены в 2022 году 6 городским округам Костромской области. Выполнение работ по состоянию на 01.01.2023 года по данному направлению составляет 33,8 млн. рублей (или 95 %). Финансирование данных работ из дорожного фонда составляет 33,4 млн. рублей (или 98 %).

В городе Буй, городе Волгореченск, городе Галич, городе Мантурово работы выполнены и приняты в полном объеме. В городе Кострома работы выполнены на 21 % от запланированных на 2022 год. В городе Шарья имеется задолженность по выполненным работам в сумме 0,362 млн. рублей.

4. На строительство (реконструкцию), капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения выделены субсидии в размере 24,9 млн. рублей. Выполнение работ по данным субсидиям по состоянию на 01.01.2023 года составляет 19,0 млн. рублей (76 %). Финансирование данных работ из дорожного фонда составляет 16,1 млн. рублей (84 %).

Таблица 8

Субсидии на проектирование и строительство сельских дорог

№п /п	Наименование муниципального образования Костромской области	Наименование видов работ	Наименование объекта	Фактическое финансирование в 2022 году, тыс. рублей			
				Всего	Федеральный бюджет	Дорожный фонд	бюджет муниципального образования
5	Октябрьский муниципальный район	Реконструкция	«Боговарово-Отрадный»	18165,8	—	17 885,8	280
6	Мантуровский муниципальный район	Проектирование	«Подъезд к Карьково»	985,6	—	975,6	10
7	г.Нерехта и Нерехтский муниципальный район	Реконструкция	«Подъезд к Берендеево»	17110,05	13020	4049,05	41

ИТОГО			79761,45	23020	62 926	864
-------	--	--	----------	-------	--------	-----

Также в рамках данной субсидии в декабре текущего года предусмотрены средства в сумме 8,7 млн. рублей на погашение задолженности местных бюджетов перед подрядными организациями, выполнившими в 2022 году ремонт автомобильных дорог местного значения. Указанные субсидии перечислены в объеме 8,3 млн. рублей. Не перечислена только субсидия Костромскому муниципальному району в сумме 0,4 млн. рублей.

5. На капитальный ремонт и ремонт улично-дорожной сети центров муниципальных районов (городских округов) и искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования местного значения в сумме 5,8 млн. рублей. Указанные субсидии предусмотрены местным бюджетам на погашение сложившейся задолженности перед подрядными организациями за выполненные в 2020 году работы по ремонту улично-дорожной сети районных центров. Субсидии в полном объеме перечислены в бюджет города Галича, города Шарья, Кадыйского и Солигаличского муниципальных районов в сумме 15,8 млн. рублей. В связи с не устранением замечаний для перечисления данных субсидий были сняты ассигнования бюджету города Мантурово и бюджету Павинского муниципального района в размере 7,8 млн. рублей.

В соответствии с пунктом 5 статьи 179.4 Бюджетного кодекса РФ с 1 января 2023 года во всех муниципальных образованиях должны быть созданы муниципальные дорожные фонды. Основным источником наполняемости данных фондов будут отчисления от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации. По данным департамента финансов плановый общий объем от данных отчислений в местные бюджеты в 2023 году составит 162,5 млн.рублей.

Для своевременного создания муниципальных дорожных фондах во всех муниципалитетах области департаментом транспорта и дорожного хозяйства Костромской области (далее - департамент) проделана следующая работа:

- проведен мониторинг и аналитическая работа по изменениям в действующее законодательство в части формирования и использования средств муниципальных дорожных фондов;
- направлены обращения всем муниципальным образованиям Костромской области о принятии и приведении в соответствие нормативных правовых актов о реестре и протяженности автомобильных дорог местного значения и улично-дорожной сети населенных пунктов;
- подготовлен и согласован с правовым управлением администрации Костромской области модельный муниципальный нормативный правовой акт «О создании муниципального дорожного фонда». Указанный нормативный правовой акт размещен на официальном сайте департамента и доведен до всех муниципалитетов Костромской области;
- информация о создании муниципальных дорожных фондов, включая разъяснения действующего законодательства не однократно доводилась до всех муниципальных образований Костромской области;
- с целью эффективного и целевого использования средств муниципальных дорожных фондов департаментом подготовлены и направлены во все муниципальные образования Костромской области разъяснения по передаче полномочий по осуществлению дорожной деятельности из сельских и городских поселений на уровень муниципальных районов, с приложением разработанного типового соглашения о передаче данных полномочий. Также даны настоятельные рекомендации по выполнению мероприятий технического надзора за выполнением дорожных работ.

В соответствии с Законом Костромской области «О бюджете Костромской области на 2023 год и плановый период 2024 и 2025 гг» в 2023 году было предусмотрено 224,55 млн. рублей на предоставление субсидий

местным бюджетам (в том числе задолженность 2022 года в сумме 44,2 млн. рублей). В 2023 году по предоставлению данных субсидий заключено муниципальных контрактов на сумму 202,95 млн. рублей. Фактическое финансирование работ за счет средств дорожного фонда составило 205,1 млн. рублей (91 % от плана). На указанные субсидии выполнены следующие мероприятия:

I. На проектирование и строительство (реконструкцию) автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования в размере 38,4 млн. рублей, в том числе 17,9 млн. рублей на погашение задолженности прошлых лет.

Таблица 9

Субсидии за 2023 год

№п/п	Наименование объекта	Мощность объекта, км	Сумма выполненных работ, тыс. руб.
В рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России 2010-2025 годы»			
1	Реконструкция автомобильной дороги «Нерехта-Иголкино» на участке км 3+000 - км 4+000 в муниципальном районе г.Нерехта и Нерехтском районе Костромской области	1,0	11 379,41
2	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к Новоселки» в Островском муниципальном районе Костромской области	1,044	8 969,9
Объекты 2022 года			
3	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к Боково» в Буйском муниципальном районе.	2,9	10 800
По другим направлениям			
4	Строительство моста через реку Солоницу в д.Власово в муниципальном районе г.Нерехта и Нерехтский район.	21 пог.м	8900

Также, в рамках данных субсидий полностью погашена задолженность за выполненные в 2022 году работы по реконструкции автомобильной дороги «Боговарово-Отрадный» в Октябрьском районе в сумме 9,5 млн. рублей и задолженность за выполненные в 2022 году работы по реконструкции

автомобильной дороги «Подъезд к Боково» в Буйском муниципальном районе в сумме 8,0 млн. рублей.

II. На проектирование, строительство (реконструкцию), капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения в рамках инвестиционных проектов в Костромской области в сумме 10,0 млн. рублей.

В рамках данной субсидии завершен ремонт 6,4 км автомобильной дороги «Подъезд к Ерыково» в Островском районе в рамках реализации инвестиционного проекта ООО «ИнвестАгро». Стоимость работ составляет 10,0 млн. рублей - средства областного дорожного фонда. Объект введен и профинансирован в полном объеме.

Таблица 10

Субсидии за 2023 год

№п/п	Наименование объекта	Мощность объекта, км	Сумма выполненных работ, тыс. руб.
5	Проектирование реконструкции моста через реку Корбу на автомобильной дороге «Подъезд к Берендеевы Поляны»		800
6	Реконструкции трубопереезда на автомобильной дороге «Прохирята-Окинята» в Вохомском районе	1,3	3700
7	Проектированию реконструкции автомобильной дороги «Знаменка-Вочурово» в Мантуровском районе	2,0	600
8	Ремонт автомобильной дороги «Подъезд к Ерыково» в Островском районе	6,4	10000
9	Ремонт автомобильной дороги «Шунга-Пасынково» в Костромском районе	1,5	11000
10	Ремонт улично-дорожной сети в г.Нерехта	0,6	10000
11	Ремонт улично-дорожной сети в г.Костроме	4,0	108200
12	Ремонт улично-дорожной сети в г.Волгореченск	0,5	2400

III. На строительство (реконструкцию), капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения в сумме 11,0 млн. рублей.

В рамках данной субсидии выполнены работы по ремонту 2,5 км автомобильной дороги «Шунга-Пасынково» в Костромской муниципальном районе, в том числе по ремонту обхода с.Саметь в щебеночном исполнении.

Стоимость работ по контракту составила 19,1 млн. рублей. Фактическое выполнение работ составило 11,7 млн. рублей.

Также, в рамках данного направления предоставлены субсидии бюджету Судиславского района в сумме 0,45 млн. рублей и бюджету Парфеньевского района в сумме 0,26 млн. рублей на погашение задолженности за выполненные работы по ремонту автомобильных дорог местного значения в 2022 году.

IV. На капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов в сумме 152,1 млн. рублей, в том числе 25,6 млн. рублей - на погашение задолженности 2022 года. Фактическое финансирование по данному направлению составляет 144,6 млн. рублей (95 % от плана):

1. Выполнены и профинансированы работы по ремонту улично-дорожной сети в городе Нерехта на сумму 10,9 млн. рублей, в том числе 10,0 млн. рублей - средства областного дорожного фонда.

2. Выполнены и полностью профинансированы работы по ремонту улично-дорожной сети в городе Костроме на сумму 108,2 млн. рублей: ул. Индустриальной, ул. Титова, ул. Ленина, Кинешемское шоссе, ул. Самоковской, пр-т Текстильщиков и ул. Советской. Необходимо отметить, что большая часть данных работ выполнена МКУ «Дорожное хозяйство» г.Костромы.

3. Завершены и профинансированы работы по ремонту улично-дорожной сети в г.Волгореченск. Стоимость работ составляет 3,3 млн. рублей, в том числе 2,4 млн. рублей – средства областного дорожного фонда.

Также, в рамках данной субсидии полностью погашена задолженность из областного дорожного фонда за выполненные в 2022 году работы по ремонту улично-дорожной сети в г.Нерехте и г. Костроме на сумму 25,6 млн. рублей.

Кроме того, из областного бюджета Костромской области в 2023 году были предусмотрены субсидии по осуществлению дорожной деятельности в

рамках исполнения программы «Социально-экономическое развитие северо-восточных районов Костромской области на период до 2020 года».

2.4. Анализ обеспечения дорожной отрасли области

Положение в транспортной системе определяется состоянием двух ее основных подсистем – транспортной и дорожной инфраструктуры. Среди 18 регионов Центрального федерального округа Костромская область занимает вторые места по размеру территорий и по протяженности дорожной сети, которая составляет около 10 375 тыс. км (включая улично-дорожную сеть). Развитие многих ведущих отраслей экономики Костромской области: лесопромышленного комплекса, ювелирной промышленности, машиностроения, торговли, сельского хозяйства и туризма, ориентированных на обслуживание автотранспортом, во многом зависит от состояния сети автомобильных дорог. Благодаря автотранспорту и дорожной сети промышленность и сельское хозяйство Костромской области получают сырье и заготовки из различных субъектов Российской Федерации и зарубежных стран, а также отправляют готовую продукцию для реализации в субъектах Российской Федерации и за рубежом.

Дорожное хозяйство – крупнейший сегмент общественного достояния России. Без сети автомобильных дорог не могут быть реализованы конституционные права на свободу передвижения граждан, товаров и услуг, единство экономического пространства, решение социальных задач. Существенно усиливается роль автомобильных дорог с активизацией участия России в глобальном развитии мировой экономики. В последние годы оживление производства и повышение уровня доходов населения привели к резкому увеличению парка автотранспортных средств и объемов перевозок транспортом. Согласно положениям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р «О

Транспортной стратегии Российской Федерации» (далее – Транспортная стратегия Российской Федерации), развитие дорожной сети должно соответствовать темпам социально-экономического развития страны и обеспечивать потребности в перевозках в соответствии с темпом автомобилизации.

По территории Костромской области проходит автомобильная трасса «Кострома – Шарья – Киров – Пермь», которая связывает Центральный федеральный округ с Уралом, а также обеспечивает выход на страны средней Азии. Такое уникальное географическое положение Костромской области во многом определяет особенности развития ее транспортной инфраструктуры, которая обеспечивает как международные и межрегиональные связи, так и внутриобластные грузовые и пассажирские перевозки.

В настоящее время социально-экономическое развитие Костромской области во многом сдерживается из-за отставания в развитии автомобильных магистралей в составе международных транспортных коридоров, неудовлетворительного состояния дорожной сети, высокой степени износа значительной части дорог и искусственных сооружений. Именно поэтому особое значение приобретает осуществление мероприятий, направленных на сохранение и развитие сети автомобильных дорог общего пользования, улучшение транспортно-эксплуатационных качеств дорожной сети и повышение безопасности движения, ликвидацию транспортной дискриминации населения Костромской области.

В транспортной системе Костромской области огромная роль принадлежит автомобильному транспорту. Его основная задача – перевозки пассажиров и багажа в городском, пригородном и междугородном сообщении. На долю автомобильного транспорта ежегодно приходится более 85 процентов объема перевозок пассажиров. В настоящее время сформировался рынок пассажирских транспортных услуг, в который наряду со специализированными предприятиями привлечен пассажирский транспорт юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Автомобильный, железнодорожный, водный и авиационный транспорт находится в Российской Федерации в состоянии глубокого кризиса. В настоящее время ситуация в системе транспортного обслуживания осложнена наличием ряда серьезных проблем и негативных тенденций, устранение которых требует значительных объемов финансовых средств, совершенствования законодательной и нормативной правовой базы в сфере транспорта, оздоровления финансово-хозяйственного состояния организаций транспортного комплекса, осуществляющих пассажирские перевозки, и усиления мер государственной поддержки данных организаций.

В Костромской области сложились следующие основные проблемы в дорожной отрасли:

- неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние и высокая степень износа сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального, местного значения и искусственных сооружений на них, отставание в развитии дорожной сети от потребностей экономики и населения Костромской области;
- прочностные характеристики региональных дорог и мостовых сооружений на них не позволяют осуществлять движение тяжеловесных транспортных средств. Существующая дорожная сеть Костромской области в основном формировалась по старым нормативам;
- значительное количество сельских населенных пунктов не имеет связи с сетью дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, следовательно, население этих населенных пунктов в межсезонье становится отрезанным от автодорог с твердым типом покрытия;
- недостаточные объемы финансирования дорожного хозяйства Костромской области за счет бюджетных средств.

В Костромской области отмечается недостаточность финансовых ресурсов как для обеспечения нормативного транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, так и для строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного

значения. Удельная обеспеченность дорожной сети средствами консолидированного областного бюджета Костромской области существенно меньше по сравнению с другими субъектами Центрального федерального округа Российской Федерации;

– отсутствие развития предприятий дорожного хозяйства и обеспечивающих отраслей;

– недостаток квалифицированных кадров как инженерно-технических, так и механизаторов, дорожных рабочих. Средний возраст трудящихся в организациях близок к пенсионному. Отсутствие престижа профессии, низкая заработная плата.

В Костромской области сложились следующие основные проблемы в транспортной отрасли:

1) высокий уровень социальной нагрузки (высокая доля граждан, обладающих правом льготного проезда) и низкий платежеспособный спрос на услуги общественного транспорта привели к убыточности пассажирских перевозок.

Кроме того, убыточность транспортной отрасли объясняется ростом цен на топливо, электроэнергию и материалы, потребляемые транспортом, а также недостаточной компенсацией затрат на убыточные социально значимые перевозки, несвоевременным возмещением из областного бюджета выпадающих доходов от оказания услуг пассажирам, пользующимся льготным проездом. Рост количества личного транспорта с уменьшением спроса на пассажирские перевозки привел к снижению объемов перевозок пассажиров, сокращению доходов автотранспортных предприятий, росту числа «нелегальных перевозчиков», которые наносят значительный экономический ущерб транспортным компаниям;

2) отсутствие эффективного механизма финансовой компенсации перевозок из бюджетов всех уровней, в том числе льготных категорий пассажиров по единому социальному проездному билету;

3) отсутствие персонифицированного учета поездок пассажиров;

4) территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры. В настоящее время 29 процентов населенных пунктов региона не имеют устойчивой связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Более 190 населенных пунктов не имеют автодорог с асфальтобетонным покрытием.

Последствиями указанных проблем являются:

- недостаток предложений транспортных услуг;
- неудовлетворенность населения качеством перевозок;
- отсутствие регулярных рейсов на большинстве пригородных маршрутов при снижении пассажиропотока в вечернее время;
- возраст подвижного состава большинства перевозчиков Костромской области за пределами амортизационного срока, что непосредственно влияет на качество предоставляемых услуг.

Основными направлениями решения проблем в транспортной системе Костромской области являются:

- обеспечение максимального вклада дорожного хозяйства Костромской области в ускорение темпов экономического роста, улучшение качества жизни населения, повышение производительности труда и конкурентоспособности отраслей экономики за счет снижения транспортной составляющей в себестоимости продукции, увеличения мобильности населения и создания мультипликативного эффекта от развития дорожной сети в других отраслях;
- преодоление инфраструктурных ограничений, связанных с высокой степенью износа автомобильных дорог и искусственных сооружений, низким транспортно-эксплуатационным состоянием дорожной сети Костромской области и высоким уровнем аварийности по сопутствующим дорожным условиям;
- совершенствование системы управления дорожным хозяйством с целью повышения эффективности и результативности работы дорожных предприятий, улучшения их технического оснащения и кадрового

обеспечения, стимулирования применения современных материалов, технологий, машин и оборудования при выполнении дорожных работ;

- обеспечение благоприятного инвестиционного климата;
- разработка системы электронного персонализированного учета поездок пассажиров;
- совершенствование нормативной правовой базы в области дорожного хозяйства и транспорта.

К основным показателям уровня развития транспортной системы Костромской области относятся (по состоянию на 1 января 2024 года):

- общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения – 4049,48 км;
- протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения с твердым покрытием – 3734,14 км;
- общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, – 3471,15 км;
- общее количество сельских населенных пунктов – 3489, в том числе имеющих связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования региона, – 1 376 км;
- количество пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом общего пользования – 1952,8 тыс. человек;
- количество пассажиров, перевезенных автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок – 4347,7 тыс. человек;
- количество пассажиров, перевезенных внутренним водным транспортом – 108,2 тыс. человек;
- количество пассажиров, перевезенных воздушным транспортом – 4,0 тыс. человек.

2.5. Анализ результатов деятельности дорожного комплекса области

В 2023 году деятельность Министерства транспорта Российской Федерации была направлена на развитие инфраструктуры на всех видах транспорта, приведение в нормативное состояние автомобильных дорог федерального значения и улучшение характеристик внутренних водных путей, ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, повышение доступности транспортных услуг для населения, повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг, безопасное и устойчивое функционирование транспортной системы, внедрение инноваций.

Развитие транспортного комплекса осуществлялось в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года (новая редакция утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.06.2023 №1032-р) и Государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (новая редакция утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2023 №319).

Кроме того, Министерство транспорта Российской Федерации и подведомственные ему органы исполнительной власти участвуют в реализации 14 государственных программ Российской Федерации.

В 2023 году замедление темпов роста ВВП, снижение реальных располагаемых доходов населения повлияли на динамику спроса на транспортные услуги.

По предварительным данным Росстата в 2023 году всеми видами транспорта (кроме трубопроводного) перевезено 9,9 млрд. тонн грузов и выполнен грузооборот в размере 2686,8 млрд. т-км (соответственно 97,3 % и 103,2% к уровню 2022 г.).

Объем коммерческих перевозок грузов по транспортному комплексу в 2023 году составил 3,6 млрд. тонн (97,1% к уровню 2022 г.), что обусловлено

снижением объемов производства в основных грузообразующих отраслях, физического объема импорта товаров. Коммерческий грузооборот в 2023 году составил 2537,7 млрд. т-км (103,4 % к уровню 2022 г.).

Пассажиروоборот транспорта общего пользования в 2023 году составил 543,6 млрд. пасс-км (100,6 % к уровню 2022 г.). Положительные тенденции роста пассажируоборота наблюдались только на воздушном транспорте.

Объем перевалки грузов в морских портах России в 2023 году вырос по сравнению с 2022 годом на 5 % и достиг 619,0 млн. тонн (с учетом портов

Крыма - 623,6 млн. тонн), в том числе сухих грузов - 292,4 млн. тонн (114,1% к уровню 2022 г.), наливных грузов - 331,2 млн. тонн (99,3 % к уровню 2022 г.).

В речных портах в 2023 году переработано 154,0 млн. тонн грузов (87,2 % к уровню 2022 года).

В бюджетную систему Российской Федерации от деятельности всех видов транспорта (кроме трубопроводного транспорта) в 2023 году поступило 465,4 млрд. рублей налоговых платежей (107,4% к уровню 2022 г.), в том числе в федеральный бюджет - 377,4 млрд. руб. (109,1% к уровню 2022 г.).

В течение 2023 года проданы акции 30 акционерных обществ на сумму почти 2,3 млрд. рублей (из них 469 млн. рублей пришлось на продажу акций ОАО «Енисейское речное пароходство», 429 млн. рублей — ОАО «Центродорстрой» и 130 млн. рублей - ОАО «Проектно-изыскательский институт воздушного транспорта «Дальаэропроект»).

Компаниями транспортного комплекса, включенными в специальный перечень, в федеральный бюджет перечислены дивиденды на общую сумму более 2 млрд. рублей.

По данным Росстата среднесписочная численность работников по крупным и средним организациям транспортного комплекса снизилась в 2023 году на 0,6% по сравнению с 2022 годом и составила 2,17 млн. человек.

Среднемесячная начисленная заработная плата (без выплат социального характера) по крупным и средним организациям транспортного комплекса в

2023 году по сравнению с 2022 годом выросла на 7,3 % и составила 40,6 тыс. рублей, что на 24,5% выше, чем в среднем по экономике (32,6 тыс. рублей).

Среднемесячная заработная плата работников бюджетных организаций транспортного комплекса за 2023 год, начисленная из всех источников финансирования, составила 42,88 тыс. рублей и выросла по сравнению с прошлым годом на 7,2 процента.

Инвестиции в основной капитал по транспортному комплексу за счет всех источников финансирования составили в 2023 году 1,88% от ВВП.

Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2023 году составило 846,1 млрд. рублей или 97,9 % от доведенных объемов (в 2022 году - 95,2%).

Объем финансирования из федерального бюджета государственной программы «Развитие транспортной системы» в 2023 году составил 796,4 млрд. руб., в том числе расходы инвестиционного характера 405,4 млрд. руб., (50,9 % от общих расходов).

В 2023 году развитие дорожного хозяйства осуществлялось в рамках государственных программ Российской Федерации и было направлено на реализацию задач, поставленных в «Плане деятельности Министерства транспорта Российской Федерации, направленного на решение задач, поставленных в указах Президента Российской Федерации от 7 мая 2021 г. №596-606 и Основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 год».

По итогам деятельности в 2023 году на федеральных дорогах были введены в эксплуатацию участки дорог общей протяженностью 716,7 км. При этом в составе введенных в эксплуатацию дорог такие крупные и сложные объекты, как объекты XXII Олимпийских зимних игр 2023 года в г. Сочи, ряд объектов Московского транспортного узла, в том числе вторая очередь строительства обхода г. Дмитрова на Московском большом кольце, участок автомобильной дороги М-5 «Урал» от Московского малого кольца до с. Ульянино, участки автодороги М-9 «Балтия». Введены в эксплуатацию

подъезд к морскому торговому порту Усть-Луга, противоловинная галерея на км 86+000 автомобильной дороги Алагир - Нижний Зарамаг до границы с Южной Осетией, транспортная развязка на подъезде к строящемуся морскому порту «Бронка» от кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга, скоростной участок км 258 - км 334 автомобильной дороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург» в объезд населенного пункта Вышний Волочек, головной участок км 15 - км 58 дублера Ленинградского шоссе - скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург», замена 18 объектов ремонтонепригодных мостов.

С софинансированием за счет трансфертов из федерального бюджета в 2023 году построены и реконструированы участки автомобильных дорог общей протяженностью 465,6 км, в том числе подъезды с твердым покрытием к 142 населенным пунктам.

В 2023 году завершена реализация положений Федерального закона №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», касающихся перехода на 100-процентное финансирование ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог по нормативам затрат, утвержденным Правительством Российской Федерации.

Это позволило обеспечить в 2023 году достижение величины показателя «Протяженность автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям», в размере 27 551 км.

В 2023 году количество ДТП на федеральных автомобильных дорогах сократилось на 1,9%, число погибших на 2,5% и раненых на 2,9 процента. Общее количество ДТП на федеральных автомобильных дорогах, в которых дорожные условия отмечены как сопутствующий фактор, составило 7,8% от общего количества ДТП и уменьшилось по сравнению с 2022 годом на 18,5 %, число погибших в таких ДТП - на 17,6 %, раненых - на 19,6 процента.

К началу 2024 года в доверительном управлении Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (далее - ГК «Автодор»)

находятся 2 859,9 км автомобильных дорог федерального значения, из них 63% соответствуют нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям (1810 км).

Протяженность платных участков автомобильных дорог ГК «Автодор» на начало 2024 года составила 247,7 км, в том числе 115,1 км на основе государственно-частного партнерства.

ГК «Автодор» было обеспечено заключение долгосрочных инвестиционных и концессионных соглашений, в том числе:

- на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию на платной основе Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области;
- о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе «Скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участках км 543 - км 646 и км 646 - км 684».

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения составила 53,4%, снижена до 23,4% доля протяженности федеральных автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки.

На автомобильных дорогах Республики Крым и г. Севастополя в 2023 году было осуществлено строительство и реконструкция 4,0 км дорог, капитальный ремонт и ремонт более 118 км региональных автомобильных дорог и 316 пог. м искусственных сооружений.

В сфере воздушного транспорта в 2023 году осуществлялась планомерная работа по строительству и реконструкции аэропортовой и аэродромной инфраструктуры и реализация мер по обеспечению повышения доступности транспортных услуг для населения.

Завершена реконструкция 4-х взлетно-посадочных полос (в аэропортах Владикавказ, Николаевск-на-Амуре, Махачкала, Липецк).

В 2023 году на воздушном транспорте реализовано 5 программ субсидирования авиаперевозок. Приобретено с использованием мер государственной поддержки 10 воздушных судов, находящихся во владении и пользовании авиакомпаний по договорам лизинга независимо от государства-производителя для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок.

В целях сохранения и развития наземной аэропортовой инфраструктуры труднодоступных и северных территорий реализуется программа субсидирования федеральных казенных предприятий, создаваемых на базе аэропортов регионального и местного значения.

На морском транспорте в 2023 году введены в эксплуатацию портовые мощности в размере 22,5 млн. тонн в год, в том числе в портах Усть-Луга, Высоцк, Новороссийск, Мурманск, Калининград, Тамань, Темрюк.

В 2023 построено 19 новых морских судов и судов «река-море» общим дедвейтом 600 тыс. тонн.

В целях реализации мероприятий по обеспечению безопасности на морском транспорте в 2023 году построено одно судно обеспечивающего флота для ФБУ «Госморспасслужба» (многофункциональное аварийно-спасательное судно мощностью 7 МВт). Продолжалось строительство 4 линейных дизель-электрических ледоколов: 1 единица мощностью 25 МВт, 3 единицы мощностью 16 МВт.

Указанные суда имеют улучшенные технические характеристики, ряд новых качеств и способны эффективно выполнять более широкий круг задач.

Кроме того, завершены строительство объекта «Система управления движением судов Кандалакшского залива», реконструкция СУДС порта Приморск, реконструкция морских районов А1 и А2 ГМССБ на подходах к порту Ванино.

В навигацию 2023 года по Северному морскому пути перевезено 4,0 млн. тонн грузов (102,6% к уровню 2022 года), в том числе транзитных - 274 тыс. тонн.

В 2023 году ФГКУ «Администрация Севморпути» выдано 631 разрешение на плавание в акватории Северного морского пути, в том числе 111 судам под иностранным флагом.

В 2023 году продолжено гидрографическое исследование трасс Северного морского пути, выполнено техническое обслуживание 287 объектов средств навигационного оборудования, где установлены и действуют 24 комплекта автономных источников питания на основе светодиодных технологий, солнечных панелей и ветрогенераторов - уровень технической оснащённости Северного морского пути составил 39%.

В навигацию 2023 года протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов составила 48,8 тыс. км, доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой составила 36,5 процента.

Доля судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, составила 18,0%, опасных - 1,2%, что соответствует запланированным значениям.

В 2023 году транспортный флот внутреннего водного транспорта пополнился 13 судами.

В рамках мероприятий, направленных на решение задачи по обновлению обслуживающего флота, в 2023 году было построено и принято приемочной комиссией 20 обстановочных судов.

В рамках развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в 2023 году проводилась реконструкция комплекса пришлюзовых и межшлюзовых причальных сооружений Вытегорского района гидросооружений и судоходства ГБУ «Волго-Балт», Городецкого гидроузла и затворов наполнения-опорожнения Чайковского шлюза, строительство второй нитки Нижне-Свирского гидроузла.

На железнодорожном транспорте в 2023 году введены в эксплуатацию 100,7 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий.

Обеспечен ввод 82 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий, в рамках Государственной программы «Развитие транспортной системы» и 18,7 км - Государственной программы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона».

В 2023-году обновлено 1377 локомотивов, 54,4 тыс. грузовых вагонов, 334 пассажирских вагона, 208 единиц моторвагонного подвижного состава.

В сфере автомобильного транспорта в 2023г. российским автоперевозчикам выдано свыше 2,7 тыс. удостоверений допуска к осуществлению международных перевозок.

В 2023 г. значительно сократились объемы перевозок из государств Евросоюза, вместе с тем, отечественные транспортные компании активно развивают перевозки на других направлениях: центральноазиатском, турецком, балканском. Нарастают грузопотоки и в сообщении с Китаем.

12 сентября 2023 года в Душанбе подписано Соглашение между правительствами государств - членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок.

В целях повышения конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг в 2023 г. подписаны межправительственные Соглашения о международном автомобильном сообщении с Иорданией, Швейцарской Конфедерацией, Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о международном автомобильном сообщении от 27 октября 1995 г., а также в протокол о применении указанного Соглашения.

В целях обновления пассажирского транспорта на территории Крымского федерального округа Минтранс России совместно с ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания» разработана и утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2023 г. №2788-р Программа некоммерческого лизинга городского пассажирского транспорта, работающего на газомоторном топливе, а также наземного электрического транспорта на территории Крымского федерального округа.

В рамках реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» к проведению XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2023 года в г. Сочи введено в эксплуатацию 54 объекта транспортной инфраструктуры. Это 370 км дорог, транспортных развязок, мостов, эстакад и туннелей, более 200 км железнодорожных линий, новые железнодорожные вокзалы, объекты портовой и аэродромной инфраструктуры.

Успешно реализованы мероприятия по транспортному обслуживанию гостей и участников XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в г. Сочи. Объем перевозок участников и гостей Олимпийских зимних игр 2023 года автобусным транспортом составил 1,8 млн. человек, всеми видами транспорта перевезено порядка 9 млн. человек.

В рамках авиатранспортного обеспечения XXII Олимпийских зимних игр было выполнено почти 5 тыс. рейсов и перевезено около 300 тыс. пассажиров.

Олимпийские маршруты обслуживали 38 парных современных скоростных электропоездов «Ласточка».

В течение 2023 года продолжена работа по содействию интеграции российского транспортного комплекса в глобальную транспортную систему и созданию интегрированной транспортной сети в Евразии на основе развития многостороннего и двустороннего сотрудничества.

Дальнейшее развитие получило интеграционное транспортное взаимодействие на пространстве Содружества Независимых Государств (СНГ).

Минтранс России активно участвовал в разработке и совершенствовании нормативной правовой базы в области транспорта СНГ, Таможенного союза и Единого экономического пространства, а также Союзного государства России и Белоруссии.

В 2023 году осуществлялось внедрение системы экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС» полного состава, обеспечено функционирование, функциональное тестирование и информационное взаимодействие с другими системами системы экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС».

В соответствии с распоряжением Минтранса России Государственная автоматизированная информационной система «ЭРА-ГЛОНАСС» введена в промышленную эксплуатацию с 1 января 2024 года.

Сформирована система по подготовке специалистов со средним и высшим образованием на базе 18 федеральных государственных бюджетных общеобразовательных учреждений высшего профессионального образования, 107 филиалов, включая 1 зарубежный филиал (Монголия).

Данная система отраслевого образования формировалась в целях повышения доступности и качества профессионального образования, обеспечения его соответствия потребностям транспортного комплекса и запросам общества.

В 2023 году общий контингент обучающихся в подведомственных образовательных организациях составил 299 350 чел., из них 156 317 чел. или 52,2% обучалось за счет средств федерального бюджета, 143 033 чел. или 47,8% - с полным возмещением затрат.

В 2023 году принято 10 федеральных законов, подготовленных Минтрансом России, регулирующих вопросы транспортной деятельности.

Субсидии, запланированные к выделению из дорожного фонда Костромской области в 2024 году

Наименование объекта	Мощность объекта, км/пог.м	Субсидии из дорожного фонда КО, тыс. руб.
В рамках ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2023-2017годы и на плановый период до 2020 года		
Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к Латышево» в Вохомском муниципальном райолне	1,29	24 109,4
Проектирование реконструкции автомобильной дороги «Подъезд к Вохтома» в Парфеньевском районе Костромской области	2,0	707,0
Завершение объектов 2023 года		
Реконструкция автомобильной дороги «Прискоково-Сухара-Черемискино» с подъездом к н.п. Русиново в Красносельском районе	2,0	9603,33
Реконструкция трубопереезда на автомобильной дороге «Прохирята-Окинята» в Вохомском муниципальном районе	1,3	4059,1
Проектирование моста через реку Шуя на автомобильной дороге «Н.Полома-Бор» в Парфеньевском районе	/41 пог.м	1306,0

Бюджетам муниципальных образований Костромской области в 2024 году предусмотрены субсидии из дорожного фонда Костромской области В соответствии с Законом Костромской области от 25.12.2023 года №618-5-ЗКО «Об областном бюджете на 2024 год и на плановый период 2025 и 2017 годов», по статье «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)» в 2024 году на субсидии местным бюджетам предусмотрено 112 591 тыс.рублей. Кроме того, за счет неиспользованных средств дорожного фонда Костромской области в 2023 году планируется увеличить субсидии до 154 590,93 тыс. рублей.

Таблица 12

Субсидии, запланированные к выделению из дорожного фонда Костромской области в 2024 году

Наименование объекта	Мощность объекта, км/пог.м	Субсидии из дорожного фонда КО, тыс. руб.
По другим направлениям		
Реконструкцию моста через реку Корба на автомобильной дороге «Берендеевы поляны» в Судиславском районе	/17 пог.м	7 500,0
Ремонт автомобильной дороги «Шунга-Пасынково» в Костромском	1,5	9 027,2

районе		
Ремонт автомобильной дороги «Подъезд к Яковлевское» в Костромском районе	1,0	4 000,0
Ремонт автомобильной дороги «Буй-Спас» в Буйском муниципальном районе	1,0	4 100,0
Ремонт площади 30-летия Победы в г.Нерехта	1,0	5 000,0
Ремонт улично-дорожной сети в п.Вохма	0,5	1 500,0
Проектирование ремонта моста через овраг в г.Буй	/20 пог.м	800,0
Ремонт улично-дорожной сети в г.Костроме	4,0	77 123,0
Резерв средств		5 755,9
ВСЕГО		154 590,93

Кроме того, за счет средств субсидий из федерального бюджета планируется выполнить работы по строительству и реконструкции следующих муниципальных объектов, представленных на слайде №5 и 6.

В соответствии с пунктом 5 статьи 179.4 Бюджетного кодекса РФ с 1 января 2023 года во всех муниципальных образованиях созданы муниципальные дорожные фонды. Департаментом в 2023 году была продолжена работа по осуществлению контроля за расходованием средств муниципальных дорожных фондов. В 2023 году поступления в муниципальные дорожные фонды составили 273 627,2 тыс. рублей. Указанные средства израсходованы в основном на содержание автомобильных дорог местного значения – 170 543 тыс. рублей (62%).

3. Направления совершенствования финансового менеджмента в организации дорожной отрасли Костромской области

3.1. Стратегия повышения эффективности деятельности предприятий дорожного хозяйства

Государственная программа базируется на положениях Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2025 годы)», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2010 года N 848 «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2025 годы)» (далее - Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2025 годы)»), Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года N 1662-р (далее - Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года), Транспортной стратегии Российской Федерации, Стратегии социально-экономического развития Костромской области на период до 2025 года, утвержденной распоряжением администрации Костромской области от 27 августа 2022 года N 189-ра «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Костромской области на период до 2025 года» (далее - Стратегия социально-экономического развития Костромской области на период до 2025 года).

Приоритетами государственной политики в сфере развития автомобильного транспорта являются создание устойчиво функционирующей и доступной для всех слоев населения системы общественного транспорта на основе формирования в регионе рынка услуг, регулируемого в интересах населения и хозяйствующих субъектов, а также удовлетворение потребности населения Костромской области в качественных услугах автомобильного транспорта общего пользования.

Государственная политика Российской Федерации в сфере железнодорожного транспорта определена в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Транспортной стратегии Российской Федерации и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года N 877-р.

К приоритетам государственной политики в сфере железнодорожного транспорта относится повышение качества и доступности услуг железнодорожного транспорта для населения.

Приоритеты государственной политики в сфере обеспечения развития воздушного транспорта включают создание необходимых условий для безопасного, удобного и качественного удовлетворения потребностей жителей, предприятий и организаций Костромской области в воздушных перевозках и определены Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года и Транспортной стратегией Российской Федерации.

Государственная политика Российской Федерации в сфере дорожного хозяйства на долгосрочный период определена в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Транспортной стратегии Российской Федерации, Стратегии социально-экономического развития Костромской области на период до 2025 года.

Долгосрочные приоритеты государственной политики в сфере транспортной системы Костромской области включают:

- 1) развитие опорной сети автомобильных дорог общего пользования в Костромской области, обеспечивающее увеличение протяженности автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям, и повышение

пропускной способности дорожной сети, модернизация искусственных сооружений;

2) развитие автомобильных дорог, развитие перевозок воздушным, водным транспортом с целью транспортного обеспечения отдаленных и труднодоступных для других видов транспорта районов;

3) внедрение прогрессивных товаротранспортных технологий;

4) обновление парка транспортных средств, внедрение воздушных судов нового поколения, новой техники;

5) формирование современной нормативной правовой базы развития транспортного комплекса, в том числе для привлечения дополнительных доходов в областной бюджет Костромской области в рамках дорожного фонда Костромской области;

6) обеспечение сохранности существующей сети автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения, в том числе посредством обеспечения контроля за перевозкой тяжеловесных грузов и качества выполнения дорожных работ;

7) обеспечение круглогодичного транспортного сообщения с сельскими населенными пунктами за счет строительства (реконструкции) автомобильных дорог с твердым покрытием для соединения с сетью автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения;

8) обеспечение комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы, включая повышение транспортной безопасности, безопасности дорожного движения, снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду на основе увеличения доли применения экономичных и экологичных автомобилей и воздушных судов, переход в процессе эксплуатации автомобильного транспорта на мировые экологические стандарты Евро-5 и Евро-6 и перевод транспорта на новые виды топлива;

9) переход, в основном, к перспективным наземным, бортовым и спутниковым средствам и системам связи, навигации, наблюдения и управления воздушным и автомобильным транспортом.

В соответствии с долгосрочными приоритетами государственной транспортной политики, направленными на создание инфраструктурных условий для решения задач модернизации экономики и общественных отношений, а также с учетом комплексной оценки текущего состояния транспортной системы определены цели и задачи Государственной программы.

Цели Государственной программы отражают конечные результаты решения транспортных проблем социально-экономического развития Костромской области на период до 2025 года. Достижение целей обеспечивается решением комплекса взаимосвязанных задач подпрограмм настоящей Государственной программы.

Цель - обеспечение доступности транспортных услуг для населения - обеспечивается решением задач по формированию дорожной сети круглогодичной доступности для населения и обеспечению потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах.

Цель - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы - обеспечивается решением задач, связанных с развитием и обеспечением функционирования сети автомобильных дорог общего пользования Костромской области.

Реализация Государственной программы позволит обеспечить достижение следующих показателей:

- снижение доли автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям. К 2025 году данный показатель составит 80,6 процента;
- увеличение количества сельских населенных пунктов, обеспеченных сетью автомобильных дорог общего пользования регионального и

межмуниципального значения по дорогам с твердым покрытием. В 2020 году данный показатель составит 20 единиц;

– увеличение объема привлеченных инвестиций. В 2025 году данный показатель составит 3 612 335,04 тыс. рублей;

– сохранение обеспечения перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах. К 2025 году количество социально значимых маршрутов составит 116 единиц;

– снижение доли мостов, не отвечающих нормативным требованиям. В 2025 году данный показатель составит 17,0 процентов;

– снижение количества дорожно-транспортных происшествий на сети дорог регионального и межмуниципального значения из-за сопутствующих дорожных условий. В 2025 году данный показатель составит 5 процентов от общего количества дорожно-транспортных происшествий;

– увеличение общей протяженности построенных, реконструированных, отремонтированных дорог общего пользования. К 2025 году данный показатель составит 356,464 км;

– увеличение общей протяженности построенных, реконструированных, отремонтированных мостов. За период реализации Государственной программы составит 4,803 км;

– увеличение пассажирооборота. К 2025 году данный показатель составит 169,2 млн. пас. км.

В результате реализации Государственной программы предусматривается создание правовых, организационно – управленческих, финансовых и материально-технических условий, способствующих:

1) снижению доли автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям. К 2025 году данный показатель составит 80,6 процента.

Относительный показатель, который определяется как отношение общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, не отвечающих Государственному стандарту Российской Федерации

ГОСТ Р 50597-93. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденному Постановлением Госстандарта Российской Федерации от 11 октября 1993 год №221 (далее – Госстандарт), с учетом Отраслевых дорожных норм ОДН 218.0.006-2002. Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог, утвержденных распоряжением Минтранса России от 3 октября 2002 года №ИС – 840-р (далее – Отраслевые нормы), к общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения и рассчитывается по следующей формуле:

$$Dd = \frac{Dp}{Do} \times 100\%,$$

где:

Dd – доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения соответственно (процентов);

Dp – общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального значения, не отвечающих нормативным требованиям (км);

Do – общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Костромской области (км);

2) увеличению количества сельских населенных пунктов, обеспеченных сетью автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения по дорогам с твердым покрытием. К 2025 году ожидается увеличение данного показателя на 20 единиц.

Данный показатель является натуральным, при расчете применяются данные статистической отчетности по форме №2-ДГ «Сведения о категориях автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, сельских населенных пунктах, имеющих

автотранспортную связь по дорогам с твердым покрытием с сетью путей сообщения общего пользования», утвержденной приказом Федеральной службы государственной статистики от 23 сентября 2025 года №379 «Об утверждении статистического инструментария для организации Федеральным дорожным агентством федерального статистического наблюдения за автомобильными дорогами общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения» (далее – форма №2-ДГ);

3) увеличению объема привлеченных инвестиций. К 2025 году данный показатель составит 3 612 335,04 тыс. рублей.

Данный показатель определяется исходя из фактически заключенных соглашений между администрацией Костромской области и федеральными исполнительными органами, а также инвесторами;

4) сохранению обеспечения перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах – 116 единиц.

Данный показатель является натуральным и определяется исходя из фактически заключенных договоров департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области с перевозчиками, а также данных статистической отчетности по форме №65 – автотранс «Сведения о деятельности автомобильного транспорта», утвержденной приказом Федеральной службы государственной статистики от 19 августа 2023 года №527 «Об утверждении статистического инструментария для организации федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере транспорта» (далее – форма №65 – автотранс);

5) снижению доли мостов, не отвечающих нормативным требованиям, снизится к 2025 году до 17,0 процентов.

Относительный показатель, определяется как отношение общей протяженности искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям Госстандарта, с учетом Отраслевых норм, к общей протяженности искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего

пользования регионального и межмуниципального значения и рассчитывается по следующей формуле:

$$Dd = \frac{Dp}{Do} \times 100\%,$$

где:

Dd – доля искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения соответственно (процентов);

Dp – общая протяженность искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям (км);

Do – общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального значения в субъекте Российской Федерации (км);

б) снижению количества дорожно-транспортных происшествий на сети дорог регионального и межмуниципального значения из-за сопутствующих дорожных условий – до 5 процентов к 2025 году.

Данный показатель определяется исходя из базы данных учета дорожно-транспортных происшествий управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Костромской области;

7) увеличению общей протяженности построенных, реконструированных, отремонтированных дорог общего пользования к 2025 году до 356,464 км.

Определяется на основании данных статистической отчетности по форме №1-ДГ «Сведения об автомобильных дорогах общего пользования и сооружениях на них федерального, регионального или межмуниципального

значения», утвержденной приказом Федеральной службы государственной статистики от 23 сентября 2025 года №379 «Об утверждении статистического инструментария для организации Федеральным дорожным агентством федерального статистического наблюдения за автомобильными дорогами общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения» (далее – форма №1-ДГ);

8) увеличению общей протяженности построенных, реконструированных, отремонтированных мостов к 2025 году составит 4,803 км.

Определяется на основании данных статистической отчетности по форме №1 – ДГ;

9) снижению пассажирооборота. К 2025 году пассажирооборот составит 169,2 млн. пасс-км.

Данный показатель определяется исходя из данных статистической отчетности по форме №65 – автотранс и ведомственных отчетов департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области.

В результате реализации подпрограммы «Развитие автомобильных дорог общего пользования Костромской области на 2023 – 2025 годы и на период до 2025 года» предусматривается создание правовых, организационно-управленческих, финансовых и материально-технических условий, способствующих достижению следующих показателей:

1) приобретению 100 единиц техники для подведомственных дорожно-эксплуатационных предприятий к 2025 году.

Определяется исходя из сведений, полученных департаментом транспорта и дорожного хозяйства Костромской области при осуществлении контрольных мероприятий;

2) строительству автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и искусственных сооружений на них. К 2025 году показатель составит 21,745 км.

Определяется на основании данных статистической отчетности по форме №1 – ДГ;

3) содержанию 4 071,645 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и искусственных сооружений на них;

Определяется на основании данных статистической отчетности по форме №1– ДГ;

4) реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и искусственных сооружений на них. К 2025 году показатель составит 73,259 км.

Определяется на основании данных статистической отчетности по форме №1 – ДГ;

5) капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и искусственных сооружений на них. К 2025 году показатель составит 140,917 км.

Определяется на основании данных статистической отчетности по форме №1 – ДГ;

6) строительству автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. К 2025 году показатель составит 0,299 км.

Определяется на основании данных статистической отчетности по форме №1 – ФД;

7) реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. К 2025 году показатель составит 50,747 км..

Определяется на основании данных статистической отчетности по форме №1 – ФД;

8) капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. К 2025 году показатель составит 76,8 км.

Определяется на основании данных статистической отчетности по форме №1 – ФД;

9) увеличению протяженности линий наружного освещения на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения. К 2025 году показатель составит 3,0 км.

Определяется на основании данных статистической отчетности по форме №7 – автодор «Сведения о наличии объектов, повышающих безопасность движения на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, и мест концентрации дорожно-транспортных происшествий», утвержденной постановлением Федеральной службы государственной статистики от 14 декабря 2007 года №103 «Об утверждении статистического инструментария для организации Росавтодором статистического наблюдения за ремонтом и содержанием автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, наличием объектов, повышающих безопасность движения на автодорогах общего пользования федерального значения» (далее – форма №7 – автодор);

10) увеличению протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых выполнены кадастровые работы. К 2025 году показатель составит 4 071,645 км.

Данный показатель определяется на основании отчетов подведомственных предприятий;

11) увеличению протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых разработаны проекты организации дорожного движения. К 2025 году показатель составит 4 071,645 км.

Определяется на основании отчетов подведомственных департаменту транспорта и дорожного хозяйства Костромской области предприятий;

12) увеличению протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых проведена диагностика оценки состояния до 4 071,645 км.

Определяется на основании отчетов подведомственных департаменту транспорта и дорожного хозяйства Костромской области предприятий.

В результате реализации подпрограммы «Развитие транспортного комплекса Костромской области» предусматривается создание правовых, организационно-управленческих, финансовых и материально-технических условий, способствующих достижению следующих показателей:

13) обеспечению возмещения перевозчикам недополученных доходов в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров. Обеспечение ежегодно 19 перевозчикам возмещения недополученных доходов в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров.

Определяется исходя из сведений отчетов о деятельности перевозчиков;

14) снижению количества перевезенных пассажиров автомобильным транспортом. К 2025 году показатель составит 2 465,6 тыс. человек.

Определяется, исходя из сведений отчетов о деятельности перевозчиков;

15) снижению количества перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом. К 2025 году показатель составит 1 288,3 тыс. человек.

Данный показатель определяется исходя из сведений отчетов о деятельности перевозчиков;

16) снижению количества перевезенных пассажиров водным транспортом. К 2025 году показатель составит 112 тыс. человек.

Определяется исходя из сведений отчетов о деятельности перевозчиков;

17) сохранению количества перевезенных пассажиров воздушным транспортом. К 2025 году показатель составит 4,5 тыс. человек.

Определяется исходя из сведений отчетов о деятельности перевозчиков;

18) увеличению количества транспортных средств, оборудованных валидаторами. К 2025 году показатель составит 200 единиц.

Определяется исходя из сведений отчетов, предоставляемого инвесторами.

Система мер правового регулирования в сфере реализации Государственной программы предусматривает разработку нормативных правовых актов области по вопросам, относящимся к компетенции департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области.

Кроме того, в целях реализации отдельных мероприятий государственной программы предполагается разработка соглашений, заключаемых администрацией Костромской области с инвесторами, закрепляющих формы, объемы, сроки осуществления инвестиционных проектов, права, обязанности и ответственность сторон.

Для реализации Государственной программы приняты следующие нормативные правовые акты администрации Костромской области:

1) постановление администрации Костромской области от 30 января 2023 года №10-а «О порядке предоставления субсидий из областного бюджета на отдельные мероприятия в области автомобильного транспорта в 2023 – 2025 годах»;

2) постановление администрации Костромской области от 30 января 2023 года №11-а «О порядке предоставления субсидий из областного бюджета на отдельные мероприятия в области воздушного транспорта в 2023 – 2025 годах»;

3) постановление администрации Костромской области от 30 января 2023 года №12-а «О порядке предоставления субсидий из областного бюджета на отдельные мероприятия в области водного транспорта в 2023 – 2025 годах».

Риски, влияющие на достижение цели Государственной программы, идентифицируются на внешние и внутренние.

К внешним рискам относятся события (условия), связанные с изменениями внешней среды, влияющими на достижение цели Государственной программы, и которыми невозможно управлять в рамках реализации подпрограмм.

К внешним рискам, влияющим на достижение цели государственной программы, относятся:

- макроэкономические риски, которые возникают вследствие снижения темпов роста валового внутреннего продукта и уровня инвестиционной активности, а также высокой инфляции, что обуславливает увеличение объема необходимых финансовых средств для реализации мероприятий за счет увеличения стоимости работ и оборудования;
- законодательные риски, которые возникают вследствие несовершенства, отсутствия или изменения правовых актов, а также их несогласованности, что обуславливает неправомерность выполнения мероприятий или нецелевое использование финансовых средств;
- техногенные и экологические риски, которые возникают вследствие катастроф с медико-социальными последствиями, что обуславливает перераспределение в установленном порядке объема необходимых финансовых средств для реализации мероприятий за счет их направления на ликвидацию последствий катастроф.

Мерами по преодолению негативных последствий внешних рисков являются:

- 1) проведение регулярного мониторинга законодательства в сфере реализации государственной программы;
- 2) ежеквартальная оценка выполнения ежегодного плана реализации Государственной программы;
- 3) внесение изменений в государственную программу, предусматривающих снижение последствий внешних рисков при необходимости.

К внутренним рискам относятся события (условия), связанные с изменениями в сфере реализации государственной программы, влияющими на достижение цели государственной программы, и которыми можно управлять в рамках реализации государственной программы.

К внутренним рискам, влияющим на достижение цели Государственной программы, относятся:

- 1) пассивное сопротивление распространению и использованию результатов выполнения мероприятий и отсутствие необходимой мотивации;
- 2) недостижение запланированных результатов;
- 3) недостаточный уровень профессионального менеджмента.

Влияние внутренних рисков, указанных в пункте 45 настоящего раздела, на достижение цели государственной программы и вероятность их возникновения могут быть качественно оценены как высокие.

Мерами по преодолению негативных последствий внутренних рисков, являются:

- проведение ежемесячных рабочих совещаний по решению задач текущего выполнения мероприятий;
- раскрытие для общества результатов реализации государственной программы, а также усиления личной ответственности сотрудников за достижение запланированных результатов их выполнения;
- повышение квалификации управленческих кадров.

Эффективность реализации государственной программы в целом оценивается исходя из достижения уровня запланированного значения по каждому из целевых показателей (индикаторов) и оценки уровня полноты использования запланированных на реализацию государственной программы средств.

Эффективность реализации государственной программы и ее подпрограмм определяется по каждому году ее реализации. Эффективность реализации каждой подпрограммы, входящей в государственную программу, определяется аналогично расчету эффективности реализации государственной программы.

Обязательным условием оценки эффективности реализации государственной программы является выполнение запланированных целевых показателей (индикаторов) в установленные сроки.

Общая методика оценки эффективности государственной программы включает:

расчет степени достижения целевых показателей, которая определяется как среднеарифметическая величина из показателей результативности по каждому целевому показателю:

$$R_{ГП} = \frac{\sum_{i=1}^n R_i}{n},$$

где:

$R_{ГП}$ – степень достижения целевых показателей государственной программы (результативность);

R_i – степень достижения i -го целевого показателя государственной программы;

n – количество показателей Государственной программы;

расчет результативности достижения i -го целевого показателя Государственной программы (R_i) производится на основе сопоставления фактических величин с плановыми:

$$R_i = \frac{\Pi_{ГП_i}^{факт}}{\Pi_{ГП_i}^{план}}.$$

В случае если планируемый результат достижения целевого показателя государственной программы R_i предполагает уменьшение его базового значения, то расчет результативности достижения i -го целевого показателя Государственной программы R_i производится на основе сопоставления плановых величин с фактическими:

$$R_i = \frac{\Pi_{ГП_i}^{план}}{\Pi_{ГП_i}^{факт}},$$

где:

$П_{ГП_i}^{план}$ – плановое значение *i*-го целевого показателя Государственной программы в отчетном году;

$П_{ГП_i}^{факт}$ – фактическое значение *i*-го целевого показателя Государственной программы в отчетном году;

расчет показателя полноты использования средств Государственной программы определяется соотношением исполнения расходов по Государственной программе в отчетном году с плановыми:

$$D_{ГП} = \frac{D_{ГП}^{факт}}{D_{ГП}^{план}},$$

где:

$D_{ГП}^{факт}$ – фактические расходы Государственной программы в отчетном году, тыс. рублей;

$D_{ГП}^{план}$ – плановые расходы Государственной программы в отчетном году, тыс. рублей.

50. Эффективность реализации государственной программы ($E_{ГП}$) определяется на основе сопоставления степени достижения целевых показателей Государственной программы (результативности) и полноты использования запланированных средств:

$$E_{ГП} = D_{ГП} \times R_{ГП} \times k,$$

где:

k – поправочный коэффициент, учитывающий качество планирования и координации реализации государственной программы, рассчитываемый по формуле:

$$k = |D_{ГП} - R_{ГП}|.$$

Значения поправочного коэффициента, учитывающего качество планирования и координации реализации государственной программы (k), представлены в таблице 13.

Таблица 13

Значения поправочного коэффициента, учитывающего качество планирования и координации реализации Государственной программы

(D - R) ГП ГП	k
0,00 ... 0,10	1,25
0,11 ... 0,20	1,10
0,21 ... 0,25	1,00
0,26 ... 0,35	0,90
Свыше 0,35	0,75

По результатам итоговой оценки эффективности Государственная программа признается:

- высокоэффективной;
- эффективной;
- имеет удовлетворительную эффективность;
- неэффективной.

Вывод об эффективности (неэффективности) Государственной программы определяется на основании критериев эффективности (неэффективности) Государственной программы, представленных в таблице 14.

Таблица 14

Критерии эффективности (неэффективности)
Государственной программы

Вывод об эффективности (неэффективности) Государственной программы	Значение критерия
Неэффективная	Менее 0,40
Уровень эффективности удовлетворительный	0,40 ... 0,79
Эффективная	0,80 ... 0,95
Высокоэффективная	0,95 ... 1,0

Далее представим основные пути повышения эффективности финансового менеджмента Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области в организации дорожной деятельности.

3.2. Основные пути повышения эффективности финансового менеджмента Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области в организации дорожной деятельности

В последние годы в системе финансирования дорожной инфраструктуры произошел ряд значительных изменений. Так, до 2020 года была восстановлена система дорожных фондов как механизм аккумуляции средств дорожной отрасли. В этом же году была принята Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 г., в которой было предусмотрено сокращение бюджетного вклада в финансирование дорожного хозяйства, формируемого вне системы целевых дорожных налогов и сборов до финансирования единичных политически мотивированных дорожно-мостовых проектов общегосударственного значения.

Таким образом, было внесено предложение об установлении целевого характера налогообложения владельцев автотранспортных средств, что в свою очередь требует более тесной привязки налогового источника к направлению его инвестирования для достижения максимальной эффективности системы финансирования дорожной инфраструктуры.

В итоге должна сложиться совокупность связей «налоговый источник - направление затрат», которая обеспечит устойчивое долгосрочное развитие дорожной инфраструктуры. К сожалению, данный аспект развития финансирования дорожной инфраструктуры остался вне рамок подробного изучения экономистов, хотя, на взгляд автора, данный вопрос является значимым в свете реализации долгосрочных целевых программ развития.

Государство, создавая механизмы финансирования дорожной сети, призвано решать в первую очередь две глобальные задачи.

Во-первых, это - поддержание существующей дорожной инфраструктуры на уровне, соответствующем требуемым стандартам качества, т.е. обеспечение механизма воспроизводства дорожной сети.

Во-вторых, государство должно развивать и расширять дорожную сеть для обеспечения доступа к ней максимального числа потребителей, что является функцией расширенного воспроизводства дорожной инфраструктуры.

Необходимость реализации этих функций нашла отражение как в существующей системе дорожных фондов, так и в существовавшей ранее структуре расходных статей государственного бюджета, связанного с дорожным строительством.

Так, перечень расходов федерального и региональных дорожных фондов включает в себя следующие разделы:

- капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения и искусственных сооружений на них;
- строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования регионального значения и искусственных сооружений на них.

В первый раздел включаются следующие статьи затрат:

- капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;
- ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;
- содержание автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;
- другие дорожно-эксплуатационные расходы на автомобильных дорогах (разработка проектной документации на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них).

В раздел строительства и реконструкции входят статьи:

- разработка проектной документации, инженерные изыскания, проведение государственной экспертизы инженерных изысканий и проектной документации;

– строительство, реконструкция объектов.

Следовательно, по мнению автора, под каждый из двух основных направлений затрат в существующей структуре дорожных фондов целесообразно выделить отдельные фонды развития дорожной сети и фонды поддержки дорожной сети, которые помимо выделенных источников финансирования будут иметь четко обозначенные направления инвестирования средств.

Фонды развития дорожной сети (ФРДС) должны обеспечивать финансирование мероприятий, которые направлены на увеличение пропускной способности дорожной сети. К ним можно отнести:

- строительство новых дорог и инженерных объектов (мостов, тоннелей и т.д.);
- реконструкцию и расширение существующих дорог/объектов, которые способствуют увеличению пропускной способности. В рамках данного направления работ видится обоснованным выделение средств совместно из фондов развития и поддержки пропорционально затратам на ремонт существующей части реконструируемого объекта и строительство новых элементов.

Фонды поддержки дорожной сети (ФПДС) призваны обеспечить финансирование мероприятий по ремонту и содержанию дорог общего пользования, а также прочие виды затрат, которые не попадают под ответственность фондов развития.

Важно отметить, что, по мнению автора, необходимо лишь бухгалтерское разделение фондов. Организационно фонды развития и фонды поддержки будут управляться единой дирекцией дорожных фондов, что позволит сохранить существующее административное устройство и не приведет к росту административно-хозяйственных расходов дорожных фондов.

Принимая во внимание перечисленные изменения, предлагается следующая структура дорожных фондов:

- 1) федеральный уровень:
 - федеральный фонд развития дорожной сети;
 - федеральный фонд поддержки дорожной сети;
- 2) региональный уровень:
 - региональный фонд развития дорожной сети;
 - региональный фонд поддержки дорожной сети;
- 3) муниципальный уровень:
 - муниципальный фонд поддержки дорожной сети;
 - фонды муниципальных инфраструктурных проектов.

В целом структура фондов относительно существующей претерпевает незначительные изменения. Главное отличие, помимо выделения фондов развития и поддержки, заключается в большей значимости муниципального уровня управления дорожного хозяйства, представленного двумя независимыми друг от друга видами фондов - муниципальным фондом поддержки дорожной сети и фондов муниципальных инфраструктурных проектов.

Муниципальный фонд поддержки, как и существующие муниципальные дорожные фонды, является необязательным к формированию и создается только в случае инициативы муниципалитета. Если муниципалитет не принимает решения о формировании собственного дорожного фонда, то расходы по ремонту дорожной сети берет на себя региональный дорожный фонд. К сожалению, существующая система дорожных фондов более подробно деятельность муниципальных дорожных фондов не регламентирует. Автор считает целесообразным детализировать источники финансирования и направления использования средств и предложить, чтобы в случае создания муниципального дорожного фонда для его финансирования выделялись, во-первых, пропорциональная протяженности дорожной сети региона часть поступлений топливных акцизов, подлежащих зачислению в региональный бюджет, и, во-вторых, суммы штрафов, сборов и иных неналоговых доходов, полученных на территории муниципалитета.

3.3. Перспективы финансового обеспечения дорожной отрасли Костромской области

Отдельной проблемой является необходимость формирования муниципальных фондов развития дорожной сети. Существуют два аспекта, которые этому препятствуют. Во-первых, в силу малого масштаба муниципалитета осуществление крупных строительных проектов для муниципальных нужд может не носить постоянного характера, в своем объеме ограничиваясь двумя-тремя объектами. Во-вторых, ни в существующей, ни в предлагаемой системе дорожных налогов для финансирования муниципальных дорог не выделяется целевого источника финансирования, что снимает необходимость разграничения целевых поступлений на ремонт и строительство на уровне муниципалитетов. В то же время необходимо предусмотреть возможность организации источников и фондов строительства объектов муниципального уровня.

Для решения этой проблемы автор предлагает вместо создания муниципального фонда развития дорожной сети создавать фонды для каждого планируемого дорожного проекта, администрируемые муниципальными властями.

Источниками финансирования данных фондов являются как бюджетные субсидии, так и безвозмездные средства физических и юридических лиц, перечисляемые на строительство объектов. Причем последний источник должен стать главным, стимулируя местные власти предлагать к реализации проекты, востребованные налогоплательщиками.

Для стимулирования пополнения местных инфраструктурных фондов также целесообразно предусмотреть возможность снижения суммы дорожных налогов к уплате налогоплательщиком на объем внесенных им вложений в местные фонды, но не превышающий предельной нормы (например 20% от суммы транспортного налога).

По мнению автора, такая схема финансирования позволит обеспечить максимальную прозрачность деятельности муниципальных дорожных фондов для налогоплательщиков, которые будут являться основным источником финансирования развития местной дорожной сети, а также гибкость реализации проектов, которые должны быть востребованы местными жителями. Каждому элементу данной структуры автор предлагает передать целевые источники финансирования. Предлагаемая структура источников финансирования федеральных дорожных фондов представлена в приложении 1.

Схожую структуру источников предлагается использовать и для региональных дорожных фондов (приложение 2).

Источники финансирования муниципальных фондов поддержки дорожной сети схожи с источниками региональных фондов, так как для финансирования дорожных работ используется как часть регионального поступления топливных акцизов, переданного в муниципальный фонд, так и сборы и штрафы, собираемые на территории муниципалитета и используемые для дорожного ремонта муниципалитетов и не поступающих в региональные дорожные фонды.

Источники финансирования фондов муниципальных инфраструктурных проектов, по мнению автора, должны состоять:

- из безвозмездных поступлений от физических и юридических лиц;
- из бюджетных субсидий и кредитов.

Важным вопросом является создание эффективной системы перераспределения средств в рамках описанной автором системы дорожных фондов, как между уровнями (федеральный, региональный и муниципальный), так и между направлениями деятельности (строительство или текущий ремонт).

В части перераспределения средств между направлениями деятельности, на взгляд автора, необходимо ввести бюджетное правило, согласно которому запрещается безвозвратная передача между фондами средств в виде субсидий

и субвенций. В силу того, что объемы фондов формируются исходя из целевых налогов, дефицит средств фондов должен быть либо устранен повышением целевых налогов, приданных данным фондам, либо с помощью предоставления субсидий из бюджета соответствующего уровня, либо выделения бюджетного кредита из бюджетного фонда иного направления деятельности. Таким образом, не допускается возможность создания хронического занижения ставок одних налогов за счет перераспределения от других целевых поступлений и обеспечивается сохранение привязки направления расходования средств к целевым источникам их финансирования.

Перераспределение между уровнями дорожных фондов должно производиться как с целью передачи расходов на дорожный ремонт в дорожные фонды более низкого уровня (из федерального фонда в региональные, из региональных в муниципальных), так и в случае непредвиденных затрат по текущему ремонту вследствие форс-мажорных обстоятельств (стихийные бедствия, техногенные катастрофы и т.д.), которые не были заложены в соответствующих фондах. При этом автор предлагает, чтобы передача расходов на выполнение дорожного ремонта велась в разрезе объектов, обязанность ремонта которых исполняет фонд более низкого уровня, и в соответствии с нормативами формирования дорожного фонда в части стоимости дорожных работ, материалов и накладных расходов. Неизрасходованные средства в рамках переданных объектов остаются в фонде низкого уровня до момента выполнения проекта.

Предлагаемыми изменениями механизма финансирования дорожной сети решаются следующие задачи.

Во-первых, включение ряда существующих налогов в перечень источников финансирования дорожных фондов позволит повысить объем расходов на развитие и текущий ремонт дорожной сети без изменения общей налоговой нагрузки на автовладельцев. Так, включение в перечень источников финансирования ремонта региональных дорог штрафов за нарушение правил дорожного движения позволит в одной только Москве привлечь

дополнительные 1 637 млн. руб. поступлений, что составляет 4,3% от всех расходов города на текущий ремонт дорожной сети.

Отнесенные в федеральные дорожные фонды на развитие и реконструкцию дорог акцизы на автомобили, произведенные на территории России, и таможенные пошлины с ввезенных иномарок позволят обеспечить прирост фондов на 302 960 млн. руб. Помимо увеличения объема финансирования дорожных фондов за счет перераспределения существующих налоговых источников возможен рост объема финансирования с помощью дифференцированного изменения налоговых ставок.

Во-вторых, предлагаемый механизм финансирования дорожной сети обеспечивает эволюционный переход от концепции покрытия дорожных расходов за счет всех субъектов экономики, которая была характерна для России с ранних этапов государственности до начала 2000-х гг., к концепции оплаты расходов на содержание дорог за счет непосредственных ее пользователей, обозначенный в программном документе «Стратегия - 2030».

С точки зрения экономической науки данные изменения можно обозначить как переход от восприятия дорожной инфраструктуры как общественного блага, которое финансируется за счет всех налогоплательщиков и используется нуждающимися (страховой метод, который характерен для бесплатного образования или социального жилья), к восприятию дорог как услуги, оказываемой государством на возмездной основе и оплачиваемой пользователем пропорционально качеству и объему потребленной услуги. В структуре налоговых источников это выражается в повышении доли целевых налогов, формирующих только дорожные фонды, минимизации роли бюджетных трансфертов, введении дорожных налогов, привязанных к объему потребленных государственных услуг (топливные акцизы, прямой налог на перемещение и т.д.).

В-третьих, предлагаемая структура дорожных фондов, предполагающая функциональное выделение фондов развития и поддержку дорожной сети, позволяет производить раздельные планирование и финансирование

потребностей дорожной инфраструктуры в прямой зависимости от факторов, их определяющих, что повысит качество реализации долгосрочных программ развития дорожной отрасли, а также минимизировать риски возникновения хронических дисбалансов между доходной и расходной частями фондов и фактором нецелевого использования средств дорожных фондов.

В рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2025 годы)» подпрограммы «Автомобильные дороги» между Федеральным дорожным агентством и администрацией Костромской области заключено Соглашение №48/7-С (последняя редакция) о предоставлении в 2023 году субсидий из федерального бюджета бюджету Костромской области на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования на сумму - 82 344,12 тыс. руб., из них:

- за счет средств федерального бюджета – 65 150,00 тыс. руб.,
- за счет средств консолидированного бюджета Костромской области – 17 194,12 тыс. руб., в том числе:

1) по автомобильной дороге «Подъезд к Тимофеевское» в Чухломском районе Костромской области – 24 440,25 тыс.руб., из них:

- за счет средств федерального бюджета - 14 150,00 тыс. руб.,
- за счет средств бюджета Костромской области – 10 290,25 тыс. руб.;

Объект полностью введен в эксплуатацию (1,415 км). В связи с тем, что акты приемки работ на данный объект были получены только в декабре 2023 года - имеется непрофинансированный остаток из федерального бюджета в сумме 68,17 тыс. рублей. Указанные средства будут получены в рамках дополнительного соглашения с Федеральным дорожным агентством в 2024 году.

2) по автомобильной дороге «Чухлома-Якша» на участке км 7+300 – км 9+300 в Чухломском районе Костромской области – 24 501,52 тыс.руб., из них:

- за счет средств федерального бюджета - 21 000,00 тыс. руб.,

– за счет средств бюджета Костромской области – 3501,52 тыс. руб.;

Выполнение на 01.01.2024 года составляет - 14 117,08 тыс. руб., в том числе: за счет средств федерального бюджета – 12 099,6 тыс. руб., за счет средств бюджета Костромской области - 2 017,48 тыс. руб.

Объект будет введен в эксплуатацию в 2024 году.

3) по автомобильной дороге «Чухлома-Белово» участок км 9+200 – км 11+200 в Чухломском районе Костромской области – 22 022,94 тыс.руб., из них:

– за счет средств федерального бюджета - 20 000,00 тыс. руб.,

– за счет средств бюджета Костромской области – 2025,94 тыс. руб.;

Выполнение на 01.01.2024 года составляет - 1262,35 тыс. руб., в том числе: за счет средств федерального бюджета – 1146,4тыс. руб., за счет средств бюджета Костромской области - 115,95 тыс. руб.

Объект будет введен в эксплуатацию в 2025 году.

4) по объекту «Реконструкция автомобильной дороги «Нерехта - Иголкино» в муниципальном районе город Нерехта и Нерехтский район Костромской области общей протяженностью 1,0 км. Стоимость данных работ составляет 11 379,41 тыс. рублей, из которых 10 000 тыс. рублей – средства федерального бюджета и 1 379,41 тыс. рублей – средства бюджета Костромской области и бюджета муниципального района города Нерехта и Нерехтского района. Объект полностью введен в эксплуатацию и профинансирован (1,0 км).

Кроме того за счет остатков средств федерального бюджета по состоянию на 01 января 2023 года по разделу «Межбюджетные трансферты» подразделу «Субсидии на софинансирование объектов капитального строительства государственной (муниципальной) собственности», а также в счет неисполненных обязательств по софинансированию Костромской области по Соглашению от 28 марта 2025 года №УД 48/7 (пос. редакция - дополнительное соглашение от 24.12.2023 года №48/7-С-3) на сумму 136 013,19 тыс.руб., из них:

- за счет средств федерального бюджета - 111786,24 тыс. руб.,
- за счет средств бюджета Костромской области – 24 226,95 тыс. руб.;

В том числе:

1) по автомобильной дороге «Подъезд к Екатеринкино» в Кадыйском районе Костромской области (1 этап 0,315 км) – 2 367,79 тыс. руб., из них:

- за счет средств федерального бюджета - 2 172,35 тыс. руб.,
- за счет средств бюджета Костромской области – 126,31 тыс. руб.;

Объект введен в эксплуатацию и профинансирован в полном объеме.

2) по автомобильной дороге «Подъезд к Спас» - 1,072 км на участке км 2+000 – км 3+100 в Вохомском районе Костромской области – 14 584,58 тыс. руб., из них:

- за счет средств федерального бюджета - 7 615,89 тыс. руб.,
- за счет средств бюджета Костромской области – 6968,69 тыс. руб.;

Объект введен в эксплуатацию и профинансирован в полном объеме.

3) по автомобильной дороге «Нея-Тотомица» -4,568 км в Нейском и Парфеньевском районах Костромской области – 52 614,72 тыс.руб., из них:

- за счет средств федерального бюджета - 45 680,00 тыс. руб.,
- за счет средств бюджета Костромской области – 6934,72 тыс. руб.;

Объект введен в эксплуатацию и профинансирован в полном объеме.

4) по автомобильной дороге «Солигалич-Куземино» - 4,927 км участок км 16+700 – км 21+600 в Солигаличском районе Костромской области - 57 606,88 тыс.руб., из них:

- за счет средств федерального бюджета - 49 270,00 тыс. руб.,
- за счет средств бюджета Костромской области – 8 336,88 тыс. руб.

в том числе: за счет средств федерального бюджета – 35 429,06 тыс. руб., за счет средств областного бюджета - 5083,697 тыс. руб.

Объект введен в эксплуатацию и профинансирован в полном объеме.

5) реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к Новоселки» - 1,0 км в Островском районе Костромской области общей протяженностью 1,039 км на сумму 12271,72 тыс. рублей, в том числе 10 000 тыс. рублей –

средства федерального бюджета и 2271,72 тыс. рублей – средства бюджета Костромской области и бюджета Островского района.

Освоение федеральных средств по данному объекту в 2025 году составило 2 952 тыс. рублей, софинансирование из бюджета Костромской области составило 639 тыс. рублей.

Между администрацией Островского муниципального района и ООО «Омега» в конце августа 2023 года заключен муниципальный контракт на реконструкцию автомобильной дороги «Подъезд к Новоселки» в Островском муниципальном районе на сумму 8977,992 тыс. рублей, в том числе 7048 тыс. рублей – средства федерального бюджета и 1929,9 тыс. рублей – средства бюджета Костромской области и бюджета Островского района.

Объект введен в эксплуатацию и профинансирован в полном объеме.

Планы на 2025 год.

В рамках федеральной целевой программы «Устойчивое развитие сельских территорий на 2023-2025 годы и на период до 2030 года» планируется реконструкция следующего объекта:

– реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к Латышово» в Вохомском районе Костромской области - 1,29 км на сумму 38 881,2 тыс. рублей, в том числе 13 566,6 тыс. рублей – средства федерального бюджета и 25 314,6 тыс. рублей – средства областного и местного бюджетов.

В настоящее время вся документация по данному объекту направлена в Министерство сельского хозяйства Российской Федерации (далее - министерство) и Федеральное дорожное агентство.

Заключение

Исследования, проведенные в диссертации, позволяют сделать следующие выводы:

1. Анализ работы дорожных организаций в рыночных условиях хозяйствования свидетельствует о существенных недостатках в планировании их инвестиционной деятельности, к основным из которых следует отнести: обособленное планирование инвестиционных планов по развитию предприятий независимо от источников и условий их финансирования, игнорирование инфляционных процессов и факторов риска и неопределенности при разработке инвестиционных и финансовых решений; неиспользование или недоиспользование в качестве эффективного рычага управления инвестиционной деятельностью амортизационной политики предприятия, не достаточно широкое применение при разработке инвестиционных программ развития предприятия экономико-математических методов и компьютерных моделей.

2. В современных условиях планирование развития дорожного предприятия должно осуществляться как единый инвестиционно-финансовый процесс, обеспечивающий выбор не только наиболее рациональных направлений и объектов инвестирования, но и принятие скоординированных с ними оптимальных финансовых источников и альтернатив деятельности предприятия.

3. Необходимым условием обеспечения эффективной инвестиционной деятельности дорожных предприятий является постоянный мониторинг всех видов их денежных потоков, который предлагается осуществлять на основе анализа причинно-следственных связей между ними в рамках разработанной принципиальной схемы ее организации.

4. Для выбора наиболее эффективных путей развития дорожных предприятий разработана модель стратегического планирования с учетом логических условий ее формирования. Показано, что обязательным условием

успешной реализации стратегических программ развития дорожных организаций является их бюджетирование, предполагающее соизмерение ожидаемых доходов от реализации этих программ с потенциально возможными размерами их финансирования из различных источников.

5. Предложены методы оптимизации финансовых программ деятельности дорожных организаций, предусматривающие:

1) динамическую постановку задачи развития предприятия в краткосрочной и среднесрочной перспективе;

2) взаимоувязанное рассмотрение возможных вариантов инвестиционной и финансовой деятельности предприятий;

3) использование в качестве критерия оптимальности формирования программы показателя максимизирующего стоимость капитала предприятия в конце срока ее осуществления.

Список литературы

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 №6-ФКЗ, от 30.12.2008 №7-ФКЗ, от 05.02.2023 №2-ФКЗ, от 21.07.2023 №11-ФКЗ) // Российская газета. - 2009. - №7. - 21 января.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 №51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1994. №32. Ст.3301.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 №14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. №5. Ст.410.
4. Федеральный закон №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. - №46. - ст. 5553.
5. Закон Костромской области от 20.10.2020 №123-5-ЗКО «О дорожном фонде Костромской области» (принят Костромской областной Думой 13.10.2020).
6. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2010 г. №848 «О федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2010-2025 годы)» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2010. - №51. - ст. 4895.
7. Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. №395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2004. - №32. - ст. 3342.
8. Постановление Администрации Костромской области от 13.01.2021 №7-а «Об утверждении Порядка формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда Костромской области».
9. Амиров, М.Ш. Единая транспортная система: Учебник / М.Ш. Амиров, С.М. Амиров. - М.: КноРус, 2021. - 184 с.

10. Андреев А.В. Основы региональной экономики. Учебное пособие / А. В. Андреев Л. М. Борисова Э. В. Плучевская. – М.: КноРус, 2023. – 336 с.
11. Андреев А.В. Региональная экономика. Учебник / А.В. Андреев. – СПб.: Питер, 2022. – 464 с.
12. Бабич, Т.Н. Прогнозирование и планирование в условиях рынка: Учебное пособие / Т.Н. Бабич, И.А. Козьева, Ю.В. Вертакова, Э.Н. Кузьбожев. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2022. - 336 с.
13. Басовский, Л.Е. Прогнозирование и планирование в условиях рынка: Учебное пособие / Л.Е. Басовский. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2022. - 260 с.
14. Белокрылова О.С. Региональная экономика и управление: учебное пособие / О. С. Белокрылова, Н. Н. Киселева, В. В. Хубулова. – М.: Юнити-Дана, 2024. – 240 с.
15. Бевзюк, Е.А. Комментарий к Федеральному закону №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» / под ред. С.Ю. Морозова. – М.: Гарант, 2023.
16. Белокрылова О.С. Региональная экономика. Учебное пособие / О.С. Белокрылова, Н.Н. Киселева, В.В. Хубулова. – М.: Инфра–М, 2023. – 240 с.
17. Большедворская, Л.Г. Единая транспортная система. Часть 1: Учебное пособие по дисциплине «Единая транспортная система и география транспорта» / Л.Г. Большедворская. – М.: МГТУ ГА, 2021. – с. 370.
18. Будрин, А.Г. Экономика автомобильного транспорта: учебник / А. Г. Будрин, Е. В. Будрина, М. Г. Григорьян и др. – М.: Издательский центр «Академия», 2021. – 650 с.
19. Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник / В.П. Бычков. - М.: ИНФРА-М, 2022. - 384 с.
20. Верещагин, О. Международные транспортные коридоры как фактор интеграции России в европейскую транспортную систему / О. Верещагин // Российский внешнеэкономический вестник. – 2023. – №7. – С. 45 – 48.
21. Видяпин, В.И. Региональная экономика. Учебник / В.И. Видяпин, М.В.

- Степанов, В.И. Видяпин, М.В. Степанов, Н.И. Синдяшкин. – М.: Инфра-М, 2023. – 666 с.
22. Гаврилов, А.И. Региональная экономика и управление. Учебное пособие / А.И. Гаврилов. – М.: Юнити-Дана, 2023. – 239 с.
23. Гришин, В.Ю. Организация управления экономикой в регионе / В.Ю. Гришин // Экономические науки. – 2021. - №1 (86).
24. Зотин, А. О региональной политике и региональном неравенстве в России / А. Зотин // Коммерсантъ-Деньги. – 2022.
25. Курнышев, В.В. Региональная экономика. Основы теории и методы исследования. Учебное пособие / В. В. Курнышев, В. Г. Глушкова. – М.: КноРус, 2024. – 264 с.
26. Ласкина, Н.В. Комментарий к Федеральному закону от 08.11.2007 №257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» / Н.В. Ласкина. – М.: Гарант, 2022.
27. Лимонов, Л. Э. Региональная экономика и пространственное развитие. Учебник. В 2 томах. Том 2. Региональное управление и территориальное развитие / Л. Э. Лимонов. – М.: Юрайт, 2024. – 464 с.
28. Лисиченко, А.В. Развитие системы финансирования дорожных фондов Российской Федерации / А.В. Лисиченко // Бухгалтерский учет в бюджетных и некоммерческих организациях. – 2023. - №18.
29. Подпругин, М.О. Устойчивое развитие региона: понятие, основные подходы и факторы / М.О. Подпругин // Российское предпринимательство. - 2021. - №24 (222). - С. 214-221.
30. Орешин В.П. Региональная экономика и управление. Учебное пособие / В.П. Орешин, Г.Г. Фетисов. – М.: РИОР, 2023. – 155 с.
31. Плисецкий, Е. Л. Региональная экономика. Учебное пособие / Е. Л. Плисецкий, И. Л. Черкасов. – М.: Кнорус, 2023. – 272 с.
32. Попов, Р.А. Региональное управление и территориальное планирование. Учебник / Р.А. Попов. – М.: Инфра-М, 2023. – 288 с.

33. Подпругин, М.О. Устойчивое развитие региона: понятие, основные подходы и факторы / М.О. Подпругин // Российское предпринимательство. - 2021. - №24 (222). - С. 214-221.
34. Попов, Р.А. Региональное управление и территориальное планирование. Учебник / Р.А. Попов. – М.: Инфра-М, 2023. – 288 с.
35. Прокофьев, О. В. Актуальные проблемы и перспективы развития государственного управления: сборник научных статей по материалам ежегодной международной научно-практической конференции от 23 ноября 2022 г. / С.Е. Прокофьев, О.В. Панина, С.Г. Еремин. - М: Юстицинформ, 2023.
36. Рукина, И. М. Региональная экономика и управление. Учебное пособие / И. М. Рукина, А. Ю. Анфимова. – М.: Издательский дом Международного университета в Москве, 2023. – 250 с.
37. Фетисов, Г.Г. Региональная экономика и управление. Учебник / Г.Г. Фетисов, В.П. Орешин. – М.: Инфра-М, 2023. – 416 с.
38. Федеральная служба государственной статистики. Официальный сайт. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/>.
39. Министерство транспорта Российской Федерации. Официальный сайт. – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>.
40. Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области. Официальный сайт. – Режим доступа: <http://trans.adm44.ru>.

