

МОДЕРНИЗАЦИЯ ДЕЙСТВУЮЩЕГО МЕХАНИЗМА ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

канд. экон. наук А.В. КАЗАНСКИЙ
(Белорусско-Российский университет, Могилев)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9984-2923>

Дорожное хозяйство является важнейшим сектором экономики Республики Беларусь. От состояния сети дорог зависят эксплуатационные расходы транспортных предприятий, расходы на транспортные услуги домашних хозяйств. На состояние сети дорог непосредственное влияние оказывает принятый в государстве механизм финансирования дорожного хозяйства, который должен обеспечивать удовлетворительное состояние дорог, но не быть излишней финансовой нагрузкой для пользователей. Остаются актуальными вопросы привлечения в дорожное хозяйство дополнительных инвестиций с целью создания условий повышения качества транспортного обслуживания. На основе проведенного анализа практики финансирования дорожного хозяйства Республики Беларусь и европейских стран получено объективное и всестороннее представление о действующем механизме финансирования, разработаны предложения, которые могут лечь в концепцию модернизации действующего механизма. Реализация предложенных позволит обеспечить стабильность макроэкономических стандартов финансирования, повысить социально-экономическую эффективность дорожного хозяйства; разработки могут быть использованы при формировании Государственной программы «Дороги Беларуси на 2026–2030».

Ключевые слова: экономика, государственное управление, регулирование, финансирование, кредитование, модернизация, транспорт, дорожное хозяйство, бюджет, расходы, инвестиции, дорожный фонд, инфраструктура, дорога, строительство, эксплуатация, ремонт, транспортный налог.

Введение. Перед Республикой Беларусь стоит задача создания и содержания сети дорог, удовлетворяющей растущим потребностям экономики и общества в транспортных перевозках. Вопросы экономики дорожного хозяйства Республики Беларусь нашли отражение в ряде исследований: Р.Б. Ивуть развивает логистический подход к экономическому развитию дорожного хозяйства [1], группа ученых Белорусского государственного университета транспорта [2] рассматривают вопросы интегрального процесса управления транспортными потоками на основе широкого применения интеллектуальных транспортных систем в дорожном хозяйстве.

В системе государственного регулирования дорожного хозяйства механизм финансирования занимает важнейшее место, состояние сети республиканских дорог общего пользования, её развитие всецело зависят от объема государственного финансирования. Разработка концепции модернизации действующего механизма финансирования, формирование «дорожного фонда развития», предусматривающего наличие достаточного объема средств для финансирования улучшения эксплуатационного состояния существующих автомобильных дорог, развития их сети, является важнейшей задачей государственного регулирования транспортной инфраструктуры.

Основная часть. Наряду с отраслями социальной сферы, дорожное хозяйство является одним из главных потребителей средств государственного бюджета. На рисунке 1 приведены данные о финансировании дорожного хозяйства из республиканского бюджета.

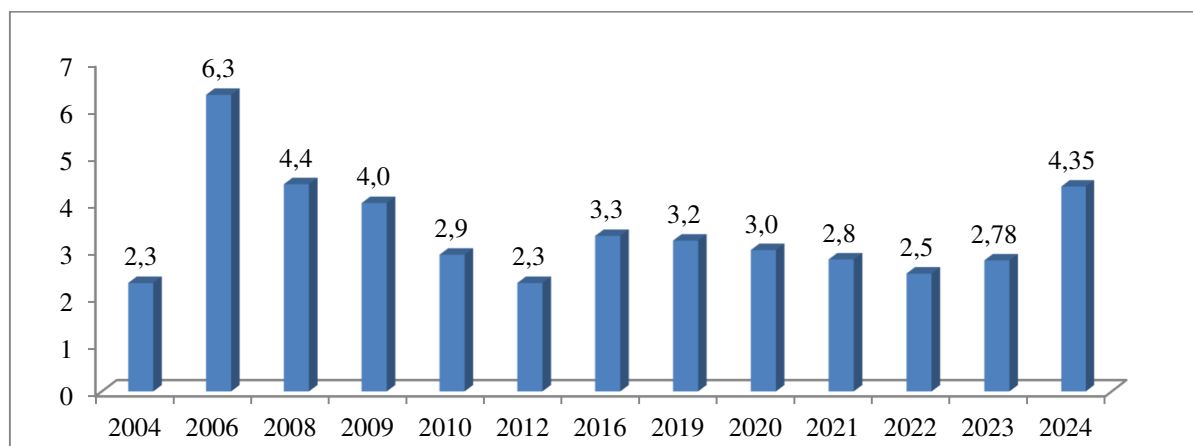


Рисунок 1. – Расходы на дорожное хозяйство, предусмотренные бюджетами Республики Беларусь в 2004–2024 гг., %

Источник: [1].

В расходах дорожного фонда учтены средства республиканского дорожного фонда и направленные средства республиканского бюджета. Минимальное значение за последние 10 лет было отмечено в 2022 г., республиканский дорожный фонд был сформирован в сумме 581,173 млн. р., дополнительно выделены средства республиканского бюджета 189,469 млн. р. и в целом, в соответствии с законом о республиканском бюджете на 2022 г. финансирование дорожного хозяйства осуществлялось в сумме 770,642 млн. р., что составляло 2,5% от расходной части государственного бюджета¹. Отметим тенденцию снижения доли расходов на дорожное хозяйство в бюджете страны до 2022 г. и значительный рост объемов финансирования в 2024 г.

Снижение расходов на дорожное хозяйство в расходной части государственного бюджета в последние годы не позволяло существенно улучшить состояние дорог. В характеристике текущего состояния республиканских автомобильных дорог в программе «Дороги Беларуси на 2021–2025 гг.» (далее – Программа)² отмечено, что транспортно-эксплуатационное состояние дорог не удовлетворяет в достаточной степени потребности народного хозяйства в автомобильных перевозках. По результатам диагностики дорог протяженность участков республиканских автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям, составляет 35,4% (5631 км), не соответствуют нормативным требованиям по грузоподъемности или габариту 24,2% мостовых сооружений (551 км). Действующий механизм финансирования не позволяет кардинально улучшить состояние дорожного хозяйства, т.к. не обеспечивается восстановление ежегодного износа дорог: в Программе отмечено, что в 2020 г. по сравнению с 2008 г. в 15,4 раза сократилась протяженность капитально отремонтированных республиканских автомобильных дорог и в 3,3 раза – протяженность дорог, на которых произведен текущий ремонт. Аналогичные проблемы прослеживаются и на местных автомобильных дорогах, из 3025 мостов не соответствуют нормативным требованиям 1102 (36,4%). В 2020 г. по сравнению с 2008 г. в 1,3 раза сократилась протяженность капитально отремонтированных местных автомобильных дорог и в 2,6 раза – протяженность дорог, на которых произведен текущий ремонт. В указанный период финансирование дорожного хозяйства снизилось с 4,4% до 3,0 от расходов республиканского бюджета. В 2021–2023 гг. по сравнению с 2020 г. объемы финансирования относительно расходов республиканского бюджета продолжали снижение до 2,78%, соответственно в этот период нет основания говорить о создании условий для улучшения состояния автомобильных дорог.

Анализ расходов республиканского дорожного фонда выявил еще одну проблемную область механизма финансирования: она связана с размером средств, предназначенных на погашение кредитов банков и выплату процентов по ним (данные приведены на рисунке 2). Значительный размер расходов на обслуживание кредитов снижал возможности улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дорог, в настоящее время динамика положительная, расходы на обслуживание кредитов снижаются.

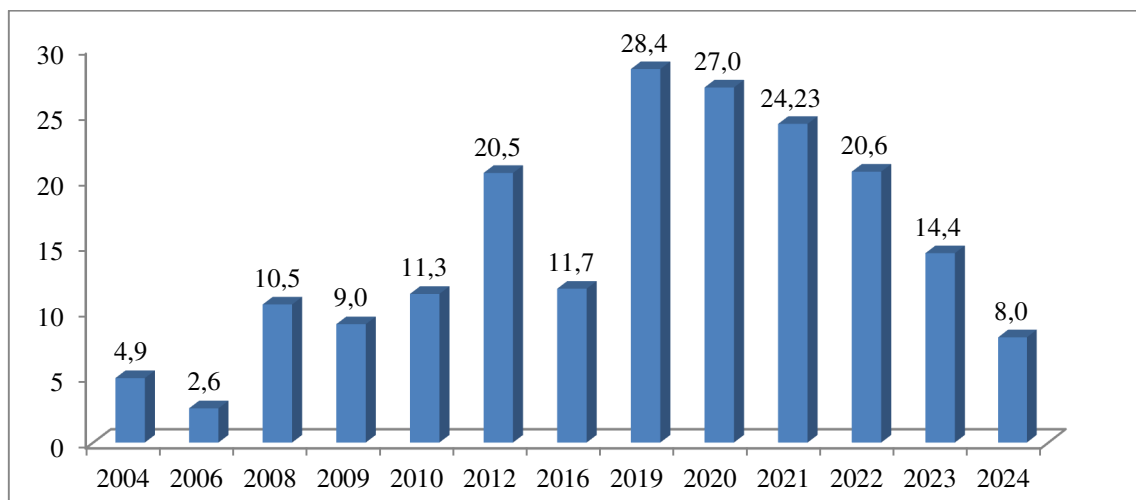


Рисунок 2. – Расходы на погашение кредитов банков и выплату процентов по ним, предусмотренные Законами о бюджете Республики Беларусь в 2004–2024 гг., %

Источник: [1].

Снижению доли расходов на дорожное хозяйство в бюджете страны с 2016 по 2022 гг. сопутствовали высокие расходы на погашение кредитов банков и выплату процентов по ним. Критическим можно считать 2020 г. На финансирование расходов республиканского дорожного фонда было выделено 772,929 млн. р. – 3,04% от расходной части республиканского бюджета, из них 208,679 млн. р. (0,81%) было использовано на погашение

¹ Законы о бюджете Республики Беларусь на 2004–2022 годы [Электронный ресурс] // Эталон – Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.

² Государственная программа «Дороги Беларуси» на 2021–2025 годы: Постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 9 апр. 2021 г., № 212 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2021. – № 5/41915.

кредитов банков и выплату процентов по ним. Помимо этого, из средств республиканского дорожного фонда ежегодно передаются субвенции в консолидированные бюджеты областей и бюджет г. Минска, в 2020 г. были выделены средства в сумме 150,000 млн. р., что составляет 0,59% от расходов республиканского бюджета и 19,49% от расходов республиканского дорожного фонда. В конечном итоге на эксплуатацию, содержание, текущий и капитальный ремонт, строительство и реконструкцию республиканских автомобильных дорог в республиканском дорожном фонде было выделено 408,076 млн. р. – 52,79% от расходов Республиканский дорожного фонда на 2020 г.

Более подробно остановимся на проблеме кредитования дорожного хозяйства.

В целом, на погашение кредитов банков и выплату процентов по ним в комплексе мероприятий Государственной программы на 2021–2025 годы запланировано 1 052,836 млн. р., что составляет 9,98% от суммы средств, предусмотренных на финансирование программы на 5 лет. На реализацию мероприятий Подпрограммы 1 «Республиканские автомобильные дороги» на пятилетний период предусмотрено 7 632,555 млн. р., в том числе 132,310 млн. р. кредитных ресурсов, причем кредитные ресурсы были предусмотрены только в 2021 г., что представляется положительной тенденцией. На пятилетие Подпрограммой 1 предусмотрено выделение из республиканского бюджета 7 392,913 млн. р., в том числе средства государственных целевых бюджетных фондов (республиканский дорожный фонд) – 3 840,335 млн. р. (только 51,9% от расходов республиканского бюджета на реализацию Подпрограммы 1) и иные средства (средства внешних государственных займов) в размере 3 552,579 млн. р., в том числе, в 2021 г. – 372,906 млн. р., в 2022 г. – 670,332 млн. р., в 2023 г. – 748,100 млн. р., в 2024 г. – 725,916 млн. р., в 2025 г. – 1 035,325 млн. р. Привлечение внешних государственных займов, предполагаемое Программой, позволит в 2024 г. значительно увеличить объем финансирования дорожного хозяйства, но в перспективе будет обременять республиканский бюджет.

На реализацию мероприятий Подпрограммы 2 «Местные автомобильные дороги» на пятилетний период запланировано 2 919,915 млн. р., в том числе из республиканского дорожного фонда – 698,890 млн. р. (23,93%), из средств местных бюджетов – 1 299,999 млн. р. (44,52%), кредитные ресурсы – 920,526 млн. р. (31,5%), тенденции в финансировании расходов при реализации Подпрограммы 2 показаны на рисунке 3.

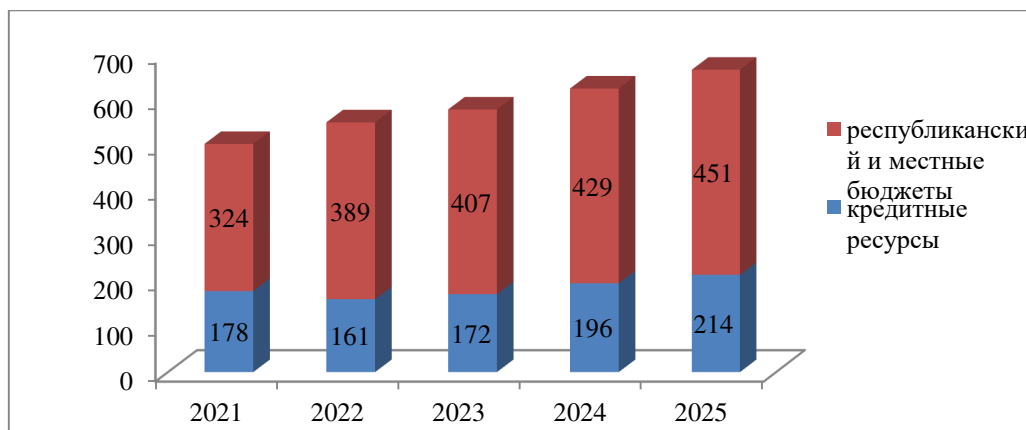


Рисунок 3. – Источники финансирования Подпрограммы 2 «Местные автомобильные дороги», млн. р.³

Предполагается, что объем финансирования в 2025 г. вырастет относительно 2021 г. на 163,263 млн. р. (32,59%), основным источником покрытия станут местные бюджеты, объем финансирования из них увеличится на 94,496 млн. р. (46,95%). При этом рост объема кредитов составит 35,800 млн. р. (20,06%). В 2025 г. за счет кредитов будет профинансировано 32,18% расходов по Подпрограмме 2 «Местные автомобильные дороги».

Таким образом, финансирование подпрограммы «Местные автомобильные дороги» в значительной мере зависит от возможностей местных бюджетов и получения кредитных ресурсов в ОАО «Банк развития Республики Беларусь».

Для выявления современных тенденций развития механизмов финансирования, определения направлений модернизации механизма финансирования дорожного хозяйства, следует рассмотреть данные по финансированию дорожного хозяйства в европейских странах и сопоставить их с данными по Республике Беларусь. Рассмотрим динамику изменения объемов инвестиций в развитие дорожной инфраструктуры (новое строительство, реконструкцию и капитальный ремонт дорог), данные с 2010 по 2021 гг. представлены в таблице 1.

Республика Беларусь является лидером среди указанных стран по размеру выделяемых средств на развитие дорожной инфраструктуры в процентах от ВВП, однако, приведенная информация о состоянии сети республиканских и местных дорог в программе Дороги Беларуси на 2021–2025 гг. не позволяет считать, что на дорожное хозяйство нашей страны выделяется достаточный объем инвестиций и оно находится в более выигрышном

³ См. сноску № 2.

состоянии по сравнению с другими странами Европы. Причиной этому является и то, что размер создаваемого Республикой Беларусь ВВП ниже, чем в рассматриваемых странах.

Таблица 1. – Инвестиции в дорожную инфраструктуру, % от ВВП / млн. евро⁴

| Страна | 2005 г. | 2012 г. | 2014 г. | 2016 г. | 2019 г. | 2021 г. |
|-----------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|
| Беларусь | 2,2/722,961 | 3,1/1 594, 81 | 2,3/1 209,886 | 2,0/1 005,123 | 2,0/1 072,399 | -/- |
| Бельгия | 0,1/189,885 | 0,1/569,515 | 0,1/423,789 | 0,2/797,244 | 0,2/679,925 | 0,3/1 128,227 |
| Германия | 0,4/11 699,02 | 0,4/11 764,91 | 0,4/12 028,92 | 0,4/11 931,58 | 0,5/15 633,018 | 0,5/14 632,55 |
| Венгрия | 1,9/1 951,918 | 0,2/153,327 | 1,2/1 265,742 | 0,7/784,884 | 1,6/1 832,935 | 1,2/1 658,658 |
| Литва | 0,8/230,014 | 0,7/248,323 | 0,6/224,142 | 0,9/351,460 | 0,7/312,649 | 0,8/355,587 |
| Польша | 0,8/2 240,321 | 1,1/4 472,61 | 0,4/1 744,490 | 0,7/3 205,589 | 0,5/2 336,056 | 0,6/2 972,768 |
| Россия | 0,6/5 800,026 | 0,5/6 600,66 | 0,5/6 663,964 | 0,7/8 105,991 | 0,4/5 844,973 | -/- |
| Швейцария | 0,8/4 558,866 | 0,7/4 411,736 | 0,7/4 137,082 | 0,6/4 048,150 | 0,7/4 427,652 | -/- |

В Республике Беларусь объем инвестиций в 2019 г. составил 1072,399 млн. евро (см. таблицу 1), что выше чем в Литве и Бельгии, но значительно отстает от Германии, Швейцарии и Польши. Использование этого показателя для анализа ограничено, т.к. в указанных странах протяженность и состояние сети дорог имеют существенные отличия. Минимальные объемы финансирования от ВВП отмечаются в Бельгии, всего 0,3%, но с учетом размера ВВП финансирование в 2021 г. достигло размера 1128,227 млн. евро. Среди указанных стран, кроме Республики Беларусь, более 1% выделяется только в Венгрии, причем за указанный промежуток времени объем финансирования колебался в пределах от 0,2 до 1,9% ВВП. Аналогичные процессы происходят в Республике Беларусь и других странах, с 2012 по 2019 г. в Республике Беларусь доля финансирование дорожной инфраструктуры относительно ВВП снизилась с 3,1% до 2%, в Польше – с 1,1% до 0,6%. И только в странах Западной Европы объемы финансирования развития транспортной инфраструктуры более стабильны: Швейцария – 0,7–0,8%, Германия – 0,4–0,5%, Бельгия – 0,1– 0,3%. Такая низкая доля финансирования развития дорожного хозяйства относительно ВВП в странах «старой» Европы не означает дефицита финансовых средств в отрасли. Так, в Швейцарии 0,7% ВВП соответствует 4 427,652 млн. евро, в Германии 0,5%, соответственно, 14 632,549 млн. евро, в Бельгии 0,3% – 1 128,227 млн. евро. Нам представляется, что нестабильность финансирования негативно сказывается на долгосрочном планировании развития дорожного хозяйства государства. Это отражает глобальные тенденции нестабильности финансовых механизмов.

Приведенные данные подтверждают тезис, что дорожное хозяйство является потребителем значительных объемов государственного финансирования и возлагает значительную нагрузку на бюджет страны, его увеличение возможно только при снижении объемов финансирования других социально значимых видов расходов государственного бюджета, что в современных условиях маловероятно.

Указанные выше страны имеют отличающиеся по развитию сети автомобильных дорог, соответственно, разные потребности и объемы финансирования. Для более детального сопоставления в таблице 2 приведем итоги расчета среднего размера финансирования капитального ремонта, реконструкции и возведения дорог приходящегося на 1 км автомобильной дороги (общего и необщего пользования) соответствующей страны.

Таблица 2. – Инвестиции, приходящиеся на 1 км дорог с учетом ППС⁵

| Страна | Инвестиции в дорожное хозяйство 2021 г., млн. евро | Протяженность сети дорог, км | Расходы, приходящиеся на 1 км дорог, евро |
|-----------|--|------------------------------|---|
| Беларусь | 1 072,40 | 102 534 | 10 459 |
| Бельгия | 1 128,227 | 155 210 | 7 269 |
| Германия | 14 632,55 | 626 981 | 23 338 |
| Венгрия | 1 658,658 | 213 301 | 7 776 |
| Литва | 355,587 | 85 603 | 4 154 |
| Польша | 2 972,768 | 426 201 | 6 975 |
| Россия | 6 839,214 | 1 077 263 | 6 349 |
| Швейцария | 4 640,757 | 71 515 | 64 892 |

Как видим, Республика Беларусь не является аутсайдером в данном показателе: расходы выше, чем в большинстве указанных стран (Бельгии, Венгрии, Литве, Польше и Российской Федерации), но значительно ниже, чем в Германии, Швейцарии. Это говорит о том, что развитию дорожной инфраструктуры и повышению эксплуатационных характеристик дорог в нашей стране уделяется серьезное внимание. Однако безоговорочным лидером по данному показателю выступает Швейцария, имеющая небольшую по протяженности сеть дорог и значительный объем финансирования дорожного хозяйства.

В Республике Беларусь из сети дорог общего пользования только 15 926 км (18,3%) являются республиканскими дорогами, на их финансирование Подпрограммой 1 запланировано выделение 7 632,555 млн. р. (72,32%

⁴ International Transport Forum: ITF Transport Statistics – 2023. – URL: <https://stats.oecd.org/index.aspx?r=464927#>.

⁵ Там же.

от общего объема финансирования Программы). Следовательно, за пятилетний период на 1 км республиканской дороги будет затрачено 0,479 млн. р., а 1 км местной автомобильной дороги в соответствии с Программой будет профинансирован в размере только 0,041 млн. р.: налицо определенная диспропорция. С учетом того, что усовершенствованное покрытие (асфальтобетонное и цементобетонное) имеют только 56,4% дорог общего пользования (98,45% республиканских дорог и 45,5% местных) в Республике Беларусь⁶, а потребности и объем финансирования дорог, не имеющих усовершенствованного покрытия, значительно меньше, нам представляется, что данный показатель свидетельствует о необходимости рассмотрения вопроса повышения эффективности инвестиций в дорожное хозяйство и рационального использования выделяемых ресурсов. Кроме того, целесообразно рассмотреть вопрос о перераспределении финансирования и расширении сети местных дорог с усовершенствованным покрытием.

Для более точной оценки механизма финансирования в таблице 3 приведем данные по финансированию дорожной инфраструктуры в пересчете на одного жителя страны.

Таблица 3. – Финансирование дорожной инфраструктуры в пересчете на одного жителя страны (долл. США с учетом ППС)⁷

| Страна | 2000 г. | 2008 г. | 2010 г. | 2012 г. | 2014 г. | 2016 г. | 2018 г. | 2021 г. |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Беларусь | – | 113,1 | 114,3 | 187,7 | 142,0 | 117,7 | 121,9 | 126,3 |
| Бельгия | 21,4 | 17,4 | 38,6 | 56,9 | 41,9 | 78,1 | 62,7 | 108,0 |
| Германия | 195,7 | 171,5 | 180,4 | 162,3 | 164,8 | 160,8 | 201,7 | 195,1 |
| Венгрия | 30,2 | 104,5 | 93,7 | 17,1 | 142,3 | 88,7 | 173,5 | 189,5 |
| Литва | 52,4 | 166,3 | 167,2 | 92,2 | 84,8 | 136,0 | 117,4 | 140,9 |
| Польша | 40,1 | 124,9 | 195,0 | 130,4 | 50,9 | 93,7 | 77,0 | 87,4 |
| Россия | 48,5 | 78,7 | 46,9 | 51,2 | 51,4 | 62,3 | 51,4 | 52,7 |
| Швейцария | 740,9 | 627,6 | 659,1 | 612,0 | 560,5 | 536,3 | 534,9 | 596,0 |

Анализ таблицы позволяет сделать некоторые выводы. Безоговорочным лидером является Швейцария, это объясняется высокой стоимостью строительства и эксплуатации дорог в условиях горных ландшафтов страны. В Республике Беларусь расходы, приходящиеся на одного жителя, сопоставимы с расходами в других европейских странах. В большинстве указанных стран размер финансирования нестабилен. Наиболее ярко это видно на примере государств Восточной Европы, например, Польши, где с 2012 по 2014 гг. размер финансирования снизился с 194,6 до 50,4 евро, а затем вырос до 76,9 в 2018 г. Определенной стабильностью отличается финансирование в Германии, где дорожная инфраструктура является образцовой для европейских стран. Необходимо отметить Венгрию, где размер финансирования увеличился за указанный период времени более чем в пять раз.

На выделение финансирования дорожного хозяйства достаточное влияние оказывает проведение в стране значимых международных мероприятий. Дополнительные объемы финансирования дорожной инфраструктуры в Польше могут быть связаны с активным совершенствованием дорожной инфраструктуры до 2012 г. при подготовке к чемпионату Европы по футболу. При этом объем финансирования с 2008 по 2011 гг. увеличился с 4 290 до 8 546 млн. евро, а в 2012 г. опустился опять до 4 472 млн. евро. В Российской Федерации значительные инвестиции связаны с необходимостью развития дорожной инфраструктуры при подготовке к саммиту АТЭС во Владивостоке в 2012 г. и зимней олимпиаде в Сочи в 2014 г., объем финансирования дорожной инфраструктуры вырос с 4 577 млн. евро в 2003 г. до 10 127 млн. евро в 2008 г., а затем снизился до 6 038 млн. евро в 2011 г. и стабилизировался до 2015 г., следующее пиковое значение приходится на 2016 г. – 8 105 млн. евро (связано со строительством Крымского моста)⁸.

Заключение. Концепция модернизации механизма финансирования дорожного хозяйства должна учитывать множество факторов: возможности бюджета страны, механизм уплаты транспортного налога, степень развития дорожной инфраструктуры, структуру и состояние сети дорог, плотность населения, его распределение по территории, проведение значимых международных мероприятий. Отдельным фактором, влияющим на механизм финансирования, требующим своего дальнейшего исследования, являются природно-климатические условия страны, которые непосредственно влияют на прочность и долговечность дороги, поскольку сложный водно-тепловой режим повышает износ дороги и потребность в ремонтных мероприятиях.

В Республике Беларусь отмечается нестабильное финансирование дорожного хозяйства, что не позволяет в полной мере планировать развитие инфраструктуры, принимать долгосрочные программы развития дорог, повышать качество их содержания и ремонта. Низкая плотность проживания населения и, как следствие, невысокая плотность автомобильных дорог требуют значительных средств бюджета страны, которые выделяются на дорожное хозяйство в недостаточном количестве. Увеличивать долю в бюджете представляется неоправданным, т.к. она и так велика. Расходы республиканского дорожного фонда составят в 2024 г. 4,35% от расходов республиканского бюджета, инвестиции в дорожную инфраструктуру составляют порядка 2% от ВВП, что значительно

⁶ См. сноску № 2.

⁷ URL: <https://stats.oecd.org/index.aspx?r=464927#>.

⁸ Там же.

выше других стран Европы. Сопоставим с европейскими странами и размер финансирования дорожной инфраструктуры в пересчете на одного жителя нашей страны.

Увеличение объема финансирования дорожного хозяйства необходимо связывать с развитием экономики страны, увеличением ВВП, при условии сохранения доли расходов на дорожное хозяйство от республиканского бюджета. Дополнительным источником финансирования должно стать привлечение негосударственных источников финансирования, расширением сети платных дорог, поэтапное введение оплаты проезда по платным дорогам для владельцев легковых автомобилей.

Положительной тенденцией является снижение кредитования проектов в дорожном хозяйстве, планируется, что уменьшится объем средств на погашение кредитов банков и выплату процентов по ним по республиканским автомобильным дорогам. При этом для финансирования Подпрограммы 1 предполагается использование средств внешних государственных займов. Финансирование эксплуатации и развития местных автомобильных дорог по-прежнему зависит от кредитных ресурсов.

Повышению объемов финансирования дорожного хозяйства будет способствовать изменение налогового законодательства: введение транспортного налога вместо госпошлины за допуск транспортных средств к участию в дорожном движении. Нам представляется, что размер транспортного налога ждет поэтапное увеличение, поскольку его размер значительно ниже, чем в рассмотренных нами странах.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ивуть Р.Б., Царенкова И.М. Формирование логистического подхода к экономическому развитию дорожного хозяйства Республики Беларусь // Наука и техника. – 2022. – Т. 21, № 1. – С. 73–81.
2. Царенкова И.М. Предпосылки системной интеграции автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в условиях цифровой экономики // Инновационное развитие транспортного и строительного комплексов: материалы Междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 16–17 нояб. 2023 г.: в 2 ч. / Белорус. гос. ун-т транспорта: под. общ. ред. Ю.И. Кулаженко. – Гомель: БелГУТ, 2023. – Ч. 1. – С. 426–428.

Поступила 15.05.2024

MODERNIZATION OF THE CURRENT MECHANISM FOR FINANCING THE ROAD SECTOR

A. KAZANSKI

(Belarusian-Russian University, Mogilev)

The road sector is the most important sector of the economy of the Republic of Belarus. The operating costs of transport enterprises and the costs of household transport services depend on the condition of the road network. The state of the road network is directly influenced by the State's road financing mechanism, which should ensure a satisfactory road condition, but not be an excessive financial burden for users. The issues of attracting additional investments to the road sector in order to create conditions for improving the quality of transport services remain relevant. Based on the analysis of the practice of financing the road sector of the Republic of Belarus and European countries, an objective and comprehensive understanding of the current financing mechanism has been obtained, proposals have been developed that can form part of the concept of modernization of the existing mechanism. The implementation of the proposals will ensure the stability of macroeconomic financing standards, increase the socio-economic efficiency of the road sector, and the developments can be used in the formation of the State Program "Roads of Belarus for 2026–2030".

Keywords: *economics, public administration, regulation, financing, lending, modernization, transport, road branch, budget, expenses, investments, road fund, infrastructure, road, construction, operation, repair, transport tax.*

Файл: Казанский ред
Каталог: C:\Users\User3\Documents
Шаблон: C:\Users\User3\AppData\Roaming\Microsoft\Шаблоны\Normal.d
otm
Заголовок: УДК 821
Содержание:
Автор: Денис Кондаков
Ключевые слова:
Заметки:
Дата создания: 14.05.2020 10:53:00
Число сохранений: 48
Дата сохранения: 13.06.2024 15:27:00
Сохранил: Admin
Полное время правки: 9 819 мин.
Дата печати: 13.06.2024 15:28:00
При последней печати
страниц: 6
слов: 3 596 (прибл.)
знаков: 20 503 (прибл.)