

Сформированная в наукоградах инфраструктура развития науки и инноваций представлена организациями инновационной деятельности и предпринимательства, ориентированными на формирование новых источников экономического роста за счет развития инновационных кластеров, технологических платформ и других элементов сетевого взаимодействия.

Предпринимаемые на федеральном уровне меры государственной поддержки наукоградов направлены на развитии наукоградов как территорий интенсивного научно-технологического развития с выраженной специализацией и высокой концентрацией научно-технологического и инновационного потенциалов.

Следует также отметить, что ключевой задачей современного периода, связанного с санкциями Европейского Союза и Соединенных Штатов Америки, является обеспечение импортозамещения и создания инновационной конкурентоспособной продукции для диверсификации экономики и выхода на глобальные рынки. В таких условиях важными направлениями государственного регулирования развития наукоградов являются:

- расширение системы коммуникаций между наукоградами (участие в кластерах, технологических платформах), включая трансфер разработанных технологий, новых товаров, услуг;
- создание новых организационных механизмов управления муниципальных образований со статусом наукограда;
- реализация мероприятий, обеспечивающих брэндинг территорий на национальном и мировом рынках.

В заключение следует отметить, что в настоящее время на всех уровнях государственного управления сформирован качественно новый подход к государственному регулированию развития наукоградов. Его суть заключается в том, что НПК наукограда рассматривается как своеобразный научно-производственный центр, тесно вовлеченный в экономическое развитие самой территории. Это, в свою очередь, предполагает создание инновационной экосистемы с использованием всех институтов развития, а также формирование в наукограде целостной производственной цепочки высокотехнологичной продукции от проведения исследования до производства продукции с выходом на национальный и глобальные рынки.

#### Список использованных источников

1. АЙК Обнинск – ведущий городской портал Обнинска [Электронный ресурс]. – Режим доступа : Available at: <http://iobninsk.ru/programa/>. – Дата доступа : 24.08.2017.
2. Кевин Лемонье. Малый геополитический атлас российских наукоградов. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://obsfr.ru/fileadmin/Policy-paper/policy-paper-11-RU.pdf>. – Дата доступа : 24.08.2017.
3. ФГБНУ НИИ Республиканский исследовательский научно-консультационный центр экспертизы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [www.extech.ru](http://www.extech.ru). – Дата доступа : 05.09.2017.

УДК 336.025

## ФИНАНСИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

*Дашкевич А.В., асп.*

*Академия управления при Президенте Республики Беларусь,  
г. Минск, Республика Беларусь*

**Ключевые слова:** пошлина, дородное движение, транспортное средство, автомобильная дорога, транспортная инфраструктура, дорожный фонд.

**Реферат.** *Содержание, ремонт, строительство и реконструкция автомобильных дорог требуют постоянной скоординированной работы. Создание специализированного дорожного фонда способствует реализации поставленной цели.*

В соответствии с Законом Республики Беларусь от 18 октября 2016 г. № 431-З «О республиканском бюджете на 2017 год» [1] республиканский дорожный фонд является государственным целевым бюджетным фондом. Распределение расходов фонда (за исключением субвенций, передаваемых в консолидированные бюджеты областей и бюджет г. Минска) между получателями средств осуществляется Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

По данным Министерства финансов Республики Беларусь [2] за 1 полугодие 2017 года доходы республиканского дорожного фонда составили 227,8 млн. руб., структура доходов республиканского дорожного фонда следующая:

- госпошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении – 136,9 млн. руб. (60,1%);
- плата за проезд транспортных средств по автомобильным дорогам Республики Беларусь с системой электронного сбора оплаты – 69,8 млн. руб. (30,6%);
- плата за проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования – 7,9 млн. руб. (3,5%);
- госпошлина за выдачу разрешения на проезд транспортных средств Республики Беларусь по территориям иностранных государств – 7,7 млн. руб. (3,4%);
- сбор за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь – 3,4 млн. руб. (1,5%);
- проценты, уплачиваемые банками за пользование денежными средствами, поступившими на счета, открытые ГУ «Белавтострада» – 2,1 млн. руб. (0,9%).

Один из основных источников формирования доходной части бюджета – 60,1% доходов фонда – государственная пошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении. Она введена и уплачивается с 1 января 2014 г. и выступает «минимальным компенсационным платежом за пользование дорожной инфраструктурой, который солидарно распределяется между владельцами транспортных средств – участниками дорожного движения» [3].

Примеры зарубежных стран показывают, что владельцы транспортных средств также обязаны ежегодно оплачивать дорожный (экологический) налог. Например, в США транспортный налог отдельно не исчисляется, однако он включается в стоимость топлива и составляет около 15% его цены. В Германии и Великобритании размер налога зависит от объема двигателя и чистоты выхлопа. Во Франции функционирует двухступенчатая система налогообложения автомобилистов: единовременный налог уплачивается при регистрации нового автомобиля в зависимости от объема и мощности двигателя, ежегодный налог уплачивается в зависимости от объемов выбросов углекислого газа. В России налог зависит от мощности двигателя и определяется в каждом субъекте Российской Федерации. Размер налога в Украине зависит от объема двигателя. Чаще всего ставки транспортных налогов устанавливаются в зависимости от категории транспортных средств без учета пробега и периода эксплуатации. Связано это, в первую очередь, со сложностью привязки транспортного налога к интенсивности использования транспортного средства.

Средства, поступающие от взимания государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении, направляются на строительство, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт республиканских автомобильных дорог, погашение основного долга и уплату процентов по кредитам, выданным на строительство второй кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Минска, а также передаются из республиканского дорожного фонда в консолидированные бюджеты областей и бюджет г. Минска в виде субвенций.

Дорожные объекты, на которые направляются средства государственной пошлины, передаваемые в виде субвенций из республиканского дорожного фонда в консолидированные бюджеты областей и бюджет г. Минска, определяют местные Советы депутатов, местные исполнительные и распорядительные органы, которые осуществляют разработку и реализацию программ развития местных автомобильных дорог. Данными полномочиями они наделены в соответствии с законом Республики Беларусь «О местном управлении и самоуправлении в Республике Беларусь» [4] и «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»

[5]. Субвенции выделяются на определенный срок и на конкретные цели, если же сроки не соблюдены, или имело место нецелевое использование средств, они подлежат возврату.

Плата за проезд транспортных средств по автомобильным дорогам Республики Беларусь с системой электронного сбора оплаты формирует 30,6% доходной части республиканского дорожного фонда. Национальная электронная система взимания платы за проезд по республиканским автомобильным дорогам в Республике Беларусь введена с 1 августа 2013 г. под торговой маркой BelToll. Микроволновая радиосвязь на коротких расстояниях позволяет списывать плату за проезд автоматически, когда транспортное средство проезжает под станциями сбора платы.

Оплату за проезд в системе BelToll необходимо производить при движении по платным дорогам транспортных средств с технически допустимой массой не более 3,5 т, зарегистрированных за пределами территории государств – членов ЕАЭС, иных транспортных средств с технически допустимой общей массой более 3,5 т.

Основными статьями расходов республиканского дорожного фонда в январе-июне 2017 года, которые составили 271,5 млн. руб. (с учетом направления средств из республиканского бюджета), были следующие:

- содержание автомобильных дорог – 78,2 млн. руб. (28,8%);
- строительство и реконструкция автомобильных дорог – 22,2 млн. руб. (8,2%);
- субвенции местным бюджетам (за счет госпошлины) – 57,2 млн. руб. (21,1%);
- текущий ремонт автомобильных дорог – 31,7 млн. руб. (11,7%);
- погашение кредитов банков и выплата процентов по ним – 68,9 млн. руб. (25,4%);
- капитальный ремонт автомобильных дорог – 11,7 млн. руб. (4,3%);
- оплата услуг по взиманию платы за проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по дорогам – 0,3 млн. руб. (0,1%);
- типовое проектирование – 0,8 млн. руб. (0,3%);
- финансирование ГУ «Белавтострада» – 0,3 млн. руб. (0,1%).

Таким образом, функционирование республиканского дорожного фонда позволяет более эффективно осуществлять распределение средств республиканского бюджета на содержание, ремонт, строительство и реконструкцию автомобильных дорог.

#### Список использованных источников

1. О республиканском бюджете на 2017 год : Закон Республики Беларусь, 18 октября 2016 г., № 431-3 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.
2. О состоянии государственных финансов Республики Беларусь // Министерство финансов Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.minfin.gov.by/upload/bp/doklad/2017/yj2017.pdf>. – Дата доступа: 08.09.2017.
3. Пронович, Г. Автомобильные дороги : новые подходы к финансированию / Г. Пронович // Финансы. Учет. Аудит. – 2015. - № 3. – С. 36-38.
4. О местном управлении и самоуправлении в Республике Беларусь : Закон Республики Беларусь, 4 января 2010 г., №108-3 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2017.
5. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности : Закон Республики Беларусь, 2 декабря 1994 г., №3434-ХП // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2017.