

заявителей или превышают их. В таких случаях традиционное залоговое покрытие оказывается невозможным, а обеспечение, свойственное проектному финансированию (контракты на реализацию проектного продукта, страхование, резервные фонды, письма-обязательства), может оказаться вполне приемлемым.

Представляется целесообразным для развития проектного финансирования в Республике Беларусь создавать следующие стимулы:

1) при реализации инвестиционных проектов необходимо предоставлять отсрочку по уплате НДС и таможенных пошлин при приобретении хотя бы основного производственного оборудования;

2) в долгосрочных проектах должны принимать участие страховые компании. Это необходимый атрибут проектного финансирования, прежде всего для снижения рисков участников проекта. Роль белорусских страховых компаний в этом деле очень незначительна, и государство должно создать условия для широкого участия белорусского страхового бизнеса в проектном финансировании;

3) создание рынка консалтинговых услуг для профессиональной подготовки проектов и организации проектного финансирования.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Зинькович С. П. Почему не растут объемы инвестирования? // НЭГ. 2001. № 2. – С. 5.
- 2 Катасонов В.Ю. Проектное финансирование. М., 2000. – 189 с.
- 3 Alfred M. King. Total Cash Management. McGraw Hill. 2000. – 212 с.

Получено 12.11.2000

ISBN 985-6550-56-4 Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 1. Гомель, 2001

УДК 625.718:336

Л. П. Богданович

Белорусский государственный университет транспорта

### **ФИНАНСИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

Показано, что состояние сети дорог является одним из основных факторов, влияющих на экономику Республики Беларусь. Анализируются причины неудовлетворительного состояния



дорожного хозяйства республики и предлагаются основные направления решения этой проблемы.

Состояние автомобильных дорог – один из важнейших критериев экономического развития государства, определяющий уровень его цивилизации и культуры. Дороги непосредственно влияют на основные экономические показатели страны (валовой национальный продукт, уровень цен, занятость населения, доходы бюджета) и являются ее национальным богатством. Совершенствование и развитие дорожной сети, повышение ее потребительских свойств активно стимулируют развитие смежных отраслей хозяйства, включая машиностроение, промышленность строительных материалов, жилищный комплекс, сферу услуг, малые предприятия частного сектора, в том числе в сельском хозяйстве, позволяют существенно снизить социальные последствия бездорожья. По всем этим причинам вложения в дорожное хозяйство представляют собой высокоэффективные государственные инвестиции с весомой и быстрой отдачей.

Республика Беларусь считается одной из наиболее развитых в дорожном отношении стран СНГ. Она имеет вполне разветвленную сеть автодорог, общая протяженность которых составляет 65 тыс. км. Все они являются объектом общего пользования и находятся в государственной собственности.

Всего в республике 15,5 тыс. км дорог относятся к дорогам республиканского значения, являющимся республиканской собственностью, остальные – к дорогам местного значения, которые находятся в коммунальной собственности. Помимо этого, в Беларуси насчитывается 24 тыс. км дорог ведомственных – это внутрихозяйственные транспортные артерии колхозов, совхозов и предприятий. Наиболее напряженно эксплуатируется республиканская дорога, по которой перевозится до 85 % грузов и пассажиров.

На сегодняшний день состояние автомобильных дорог в республике назвать удовлетворительным сложно.

Острой является проблема внутрихозяйственных дорог. Чаще всего они представляют собой грунтовые проезды, которые отвечают своему назначению преимущественно в сухое время года. Правительством республики была одобрена в 1997 году государственная программа «Дороги Беларуси», действие которой рассчитано на период до 2005 года. Согласно программе внутрихозяйственные дороги передаются на баланс дорожным организациям и постепенно включаются в сеть транспортных дорог общего пользования. Таким образом предполагается поддерживать их в надлежащем состоянии и обеспечивать их развитие.

Состояние дорог общего пользования также зачастую в полной мере не отвечает ни предъявляемым к ним нормативным требованиям, ни потребностям народного хозяйства. Свыше 24 тыс. км дорог общего пользования (почти каждый второй километр) эксплуатируются с превышением сроков



между капитальными и более 9 тыс. км – с превышением сроков между средними ремонтами.

Две тысячи автомобильных мостов и путепроводов (почти половина имеющихся) не отвечают нормативным требованиям.

Таким образом, сеть дорог республики работает на исчерпание своей несущей способности.

Причин создавшегося положения несколько. Одна из них состоит в том, что на предприятиях страны до сих пор не освоено производство битума надлежащего качества, из-за чего асфальтобетонные покрытия выходят из строя значительно чаще принятых межремонтных сроков.

Создавшаяся ситуация усугубляется постоянным ростом нагрузок на дорожные покрытия, обусловленных быстрым увеличением числа транспортных средств. При этом растет доля тяжеловесного транспорта. В связи с этим в последнее время между транспортниками и дорожниками возникают противоречия. Перевозчики грузов заинтересованы в доставке большего количества грузов одним транспортным средством и не учитывают, какой будет нанесен при этом ущерб дорогам. Особенно серьезны, а иногда и непоправимы последствия воздействия тяжеловесных крупногабаритных транспортных средств (ТКТС) на мосты. Данный факт подтверждают и российские специалисты. В Российской Федерации установлена осевая допустимая нагрузка для строенных осей в 7 тонн, а плата взимается за превышение нагрузки на каждую ось. По предложению Минтранса Республики Беларусь у нас плата взимается за суммарное превышение осевых нагрузок, кроме того, в настоящее время в Комитете по автомобильным дорогам пошли навстречу транспортникам и увеличили допустимую нагрузку до 24 тонн.

В 1998 году объем поступления платы компенсировал затраты на ремонтные нужды основных маршрутов ТКТС на 28 %, а в 1999 году лишь на 12 %. Только за 1999 год более чем на 1100 км основных маршрутов появилась колеиность, что больше чем в 1998 году на 24 %. Для восстановления дорог такой протяженности потребуется около 17 миллиардов денонмированных рублей.

Но главной причиной является нехватка финансовых средств. Необходимо отметить, что на фоне упомянутой интенсификации эксплуатации автомобильных магистралей инвестиции в дорожную отрасль уменьшились начиная с 1992 года более чем в 2 раза. Затраты на дорожное хозяйство на душу населения в Республике Беларусь в 9-10 раз меньше, чем в развитых странах Европы.

Недофинансирование дорожной отрасли ведет к материальным убыткам в самых разных сферах: увеличивается стоимость перевозок, возрастает расход горючего, ухудшается экологическая обстановка.

Кроме того, от технического состояния дорог зависит безопасность дорожного движения. А в условиях существующих финансовых ограничений



техническое состояние дорог продолжает ухудшаться и имеется реальная опасность того, что часть дорожной инфраструктуры, находящаяся в удовлетворительном состоянии, будет стремительно уменьшаться, что может привести к негативным последствиям.

К началу 1991 года сеть автомобильных дорог в республике увеличилась в 1985 году с 40,5 до 48,9 тыс. км. Ежегодный прирост объемов дорожных работ за этот период составлял 4 – 5 %. Но перспективы дальнейшего развития оказались малоутешительными. 6 апреля 1991 года Совет Министров республики принял постановление «О дополнительных мерах по социальной защите населения в связи с повышением розничных цен». Данное постановление предусматривало снижение в 2 раза средств на строительство и ремонт автодорог. Это в свою очередь означало, что дорожники не смогут не только завершить запланированные к вводу в эксплуатацию стройки, но и выполнить в необходимых объемах ремонтные работы. Сложилась неблагоприятная ситуация для дорожной отрасли, появилась угроза оттока высококвалифицированных специалистов. Чтобы как-то поправить положение, на заседании Совмина было принято решение изыскать в бюджете средства для финансирования дорожного хозяйства. Средства были найдены, и обстановка стабилизировалась. Но стало понятно, что необходим закон о дорожных фондах, которые носили бы целевой характер и позволили дорожникам иметь достаточные средства независимо от бюджета. Такой закон был принят 23 декабря 1991 года и введен в действие с 1 января 1992 года.

После его принятия в республике наступил настоящий дорожный бум. Началась реконструкция наиболее напряженных участков автомагистралей, мостов через большие реки, строились обходы крупных городов, особенно там, где наблюдалась неблагоприятная экологическая обстановка из-за транзитного транспорта, разветвленное стала сеть сельских дорог.

Но затем объемы денежных поступлений в дорожное хозяйство резко сократились. В 1992 году расходы на финансирование дорог были предусмотрены в сумме 612,24 млн долларов, в 2000 году эта цифра сократилась до 242,12 млн долларов, т.е. более чем в 2 раза. Определенные Законом проценты отчислений в фонды не поступают, так как предприятия, которые должны их отчислять, находятся в сложном финансовом положении. Негативное влияние оказывает инфляция. В результате средства, предусмотренные Государственным бюджетом на функционирование дорожного хозяйства, направляются в основном на выполнение работ по содержанию дорог в безопасном состоянии, их восстановлению и ремонту. Что же касается нового строительства, то оно практически прекращено, и в основном ведутся работы по завершению ранее начатых объектов. Кроме того, хотя Законом о дорожных фондах предусмотрено, что средства республиканского и местных дорожных фондов имеют специальное назначение и не подлежат изъятию или расходованию на нужды, не связанные с содержанием и развитием ав-



томобильных дорог общего пользования, тем не менее, в нарушение закона Минфин не раз направлял средства дорожного фонда на другие цели. Все это ведет к тому, что Беларусь теряет свою опорную транспортную сеть.

Велика вероятность того, что госпрограмма «Дороги Беларуси», принятая в 1997 году и рассчитанная до 2005 года, не будет выполнена в запланированном объеме, поскольку финансовое обеспечение объемов работ, предусмотренных программой, составляет меньше 40 % от потребности.

На основании рассмотренного выше материала можно выделить следующие пути решения проблем финансирования автомобильных дорог:

- необходимо сформировать нормативно-законодательную базу, которая обеспечивала бы жесткое соблюдение законов и предусматривала ответственность за их нарушение. Это касается нецелевого использования средств дорожных фондов. Нельзя допускать отвлечения средств на цели, не связанные с содержанием и развитием автомобильных дорог. В период экономического кризиса строительство автодорог должно стать приоритетным направлением. Как свидетельствует мировой опыт, ни одно государство со слабо развитой сетью автодорог не добилося успехов в развитии экономики, в то же время все экономически развитые страны имеют мощную сеть дорог;
- в соответствии с Законом Республики Беларусь об инвестиционной деятельности необходимо обеспечить такие экономико-правовые отношения с зарубежьем, которые позволили бы активнее привлечь инвестиции, в том числе и в дорожную отрасль. Иностранный капитал дает возможность решать острые экономические проблемы страны в условиях недостаточности бюджетных средств. Кроме того, совместная работа со специалистами из других стран позволяет белорусским дорожникам значительно расширить свой опыт, улучшить технологию производства, повысить технологическую оснащенность. Однако привлечение иностранных инвестиций и иностранных компаний требует ответственного подхода. При проведении тендеров на строительство необходимо учитывать не только такие показатели, как заявленная минимальная стоимость контракта, но и опыт работы, приспособленность к данным условиям, знание местного рынка и т.д.;
- необходимо разработать налоговый механизм, который обеспечивал бы оптимальное поступление средств в дорожные фонды;
- поскольку основной ущерб дорогам наносят тяжеловесные крупногабаритные транспортные средства, возможно, в республике придется принимать такие же меры, как и в России. И наши, и российские дорожники считают, что никакие размеры сборов за проезд ТКТС не компенсируют ущерб, наносимый их проездом по дорогам. В настоящее время Российской дорожной ассоциацией подготовлен нормативный документ, в котором предусмотрен запрет на проезд транспортных средств с превышающими допустимые нормативными нагрузками, а для провоза неделимых грузов требуется специальное разрешение и предварительное выполнение мероприятий, предот-



вращающих разрушение покрытий дорог и искусственных сооружений. При этом в Российской Федерации на 1 км автомобильных дорог выделяется денег в 3 раза больше по сравнению с Республикой Беларусь;

- на сегодняшний день отсутствует нормативный подход к формированию тарифов на услуги автомобильного транспорта, что не стимулирует автопредприятия сокращать издержки, относимые на себестоимость. За 1999 год стоимость автомобильных перевозок возросла в 4,5 раза (стоимость железнодорожных перевозок за этот период увеличилась всего в 2,76 раз). Работа автомобильного транспорта зависит от состояния сети автомобильных дорог, но существует и обратная связь. Поэтому транспортникам необходимо серьезно заняться снижением издержек производства.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Закон «О дорожных фондах Республики Беларусь» // Ведомости Верховного Совета РБ. 1992. № 3. С.78.
- 2 Положение о порядке зачисления в бюджет в 2000 году налогов, обязательных платежей и иных поступлений, уплачиваемых юридическими и физическими лицами // Портфель бухгалтера и аудитора. 2000. № 17. С.9.
- 3 Транспорт и связь РБ: Статистический сборник. Мн., 1999. С.54.

Получено 12.01.2001

ISBN 985-6550-56-4. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).

Вып. 1. Гомель, 2001

УДК 621.396:336

А. М. Демидов, А. Н. Полевой

Белорусский государственный университет транспорта

### **ВЛИЯНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА СИСТЕМ СВЯЗИ НА ФИНАНСОВЫЕ ЗАТРАТЫ**

Рассматриваются особенности жизненного цикла систем связи, затраты на создание, эксплуатацию и модернизацию систем связи, используемых на рынке транспортных услуг, а также обосновывается необходимость применения лизинга для средств передачи данных и информационных систем.

Эффективность системы связи меняется на различных этапах ее жизненного цикла. Жизненный цикл систем связи состоит из нескольких этапов,