



Финансирование
Европейского Союза



IPRE
Institute for European
Policies and Reforms
ipre.md



Отчет о мониторинге исполнения бюджета

ДОРОЖНЫЙ ФОНД И НЕЭФФЕКТИВНОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЕГО СРЕДСТВ НА ЦЕНТРАЛЬНОМ УРОВНЕ И В АТОГ

2024



Заявление об ограничении ответственности

Данная публикация составлена при финансовой поддержке Европейского союза и Фонда Фридриха Эберта (FES). Ее содержание относится к исключительной ответственности проекта «Гражданское общество за европейскую интеграцию», финансируемого Европейским союзом и софинансируемого Фондом Фридриха Эберта. Содержание публикации принадлежит авторам и не отражает в обязательном порядке видение Европейского союза и Фонда Фридриха Эберта. Исключительная ответственность за выводы и информацию, включенные в этот отчет, принадлежит Общественной ассоциации „Шаг за Шагом Южный регион”.

Авторы:

Анна НЕДЕЛКУ, ОО „Шаг за Шагом Южный регион”

Виталий РАПЧА, Независимый аналитический центр „Expert Grup”.

«ГРАЖДАНСКОЕ ОБЩЕСТВО ЗА ЕВРОИНТЕГРАЦИЮ»

Проект финансируется Европейским Союзом и софинансируется Фондом имени Фридриха Эберта

www.euromonitor.md

Содержание

I. КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ	3
II. АНАЛИЗ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ДОРОЖНОГО ФОНДА	5
2.1. Анализ распределения средств дорожного фонда на центральном уровне в динамике	5
2.2. Анализ распределения средств дорожного фонда в АТОГ в динамике	14
III. АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ОТЧИСЛЕНИЙ ОТ АКЦИЗОВ НА ГОРЮЧЕЕ В СРАВНЕНИИ С ДИНАМИКОЙ ОТЧИСЛЕНИЙ В ДОРОЖНЫЙ ФОНДА И ДИНАМИКОЙ ЦЕНЫ НА БИТУМ	18
IV. АНАЛИЗ ДИНАМИКИ СОСТОЯНИЯ ДОРОГ, ФИНАНСИРУЕМЫХ ИЗ ДОРОЖНОГО ФОНДА	20
V. СЕКТОРАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ — ГАРАНТИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ДОРОЖНОГО ФОНДА?	25
5.1. Внедрение стратегии логистики и транспорта: цели и результаты	25
5.2. Стратегический план развития дорожной инфраструктуры в АТО ГАГАУЗИЯ	27
VI. ВЫВОДЫ	29
Выводы для органов власти центрального уровня	29
Выводы для органов власти местного уровня (II)	32
VII. РЕКОМЕНДАЦИИ	34
Для центральных органов публичной власти	34
Для органов местного публичного управления II уровня АТОГ	35
ПРИЛОЖЕНИЯ	36

I. КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ

Хотя дорожный фонд регулируется специальным законом, тем не менее он не более чем простая графа расходов в государственном бюджете. Принципы, закрепленные в Законе о дорожном фонде, все больше ослабевают, а идея эффективного менеджмента дорожных активов проваливается при каждом утверждении нового годового закона о госбюджете. Цель настоящего исследования — провести сопоставительный анализ порядка распределения средств дорожного фонда на протяжении последних 10 лет как на центральном, так и на местном уровне. Принимая во внимание деятельность, осуществляемую организацией *Pas si Pas* в южном регионе и, главным образом, в АТО Гагаузия, настоящий анализ фокусируется на порядке распределения средств для содержания дорог, также в нем сформулированы рекомендации как для центральных органов власти, так и для органов власти в рамках автономии.

К основным выводам анализа относятся следующие:

Дорожный фонд Республики Молдова недофинансируется по сравнению с уровнем, запланированным в соответствии со Стратегией транспорта и логистики на 2013 – 2022 годы. Уровень финансовых ресурсов, фактически выделяемых ежегодно, ниже запланированного примерно на 1 млрд леев (30%). Динамика его объема непредсказуемая и полностью зависит от усмотрения политиков, утверждающих годовой бюджет. Структура расходов средств дорожного фонда по типам работ показывает, что как на центральном уровне, так и на местном наибольший удельный вес приходится не на работы по периодическому содержанию, как это было обозначено, а на работы по капитальному строительству либо на работы по текущему содержанию.

На центральном уровне удельный вес работ по периодическому содержанию и ремонту в совокупном объеме ресурсов дорожного фонда гораздо ниже, чем предполагалось стратегией, а в отдельные периоды удельный вес иных расходов достигает и 25%, хотя в стратегическом документе обозначены приоритетные направления дорожного фонда: текущее содержание, периодическое содержание и ремонт. Ежегодно свыше 1,3 млрд леев, выплачиваемых дорогопользователями при приобретении горючего, не поступают на обслуживание дорог, а это приводит к увеличению издержек самих дорогопользователей и не позволяет обеспечить надлежащий менеджмент дорожных активов.

Хроническое недофинансирование дорожного фонда вкупе со значительным ростом цен на стройматериалы полностью подрывает цели, обозначенные в стратегических документах насчет обеспечения хорошего состояния дорог в Республике Молдова. Цены на битум выросли более чем в два раза в 2022 году и продолжают сохраняться на том же уровне.

Динамику состояния автомобильных дорог невозможно проанализировать за более длительный временной период, поскольку имеющиеся данные несопоставимы и вызывают сомнения относительно достоверности соответствующей информации.

Состояние дорог ухудшается по всем типам национальных автомобильных дорог в 2023 году, вместе с тем самое плачевное состояние наблюдается по региональным — в их случае удельный вес дорог в плохом и очень плохом состоянии достигает порядка 60%. Наличие отличной секторальной стратегии не служит в обязательном порядке гарантией соблюдения этого документа.

Программы распределения средств дорожного фонда как на центральном, так и на местном уровне используют различные классификации расходов и разный уровень их разбивки, поэтому анализировать динамику расходов по категориям весьма затруднительно. Тот же вывод применим и к отчету об исполнении программы распределения средств дорожного фонда, в случае которой структура и детализация каждый год разная.

Отсутствие методологии планирования ассигнований на местном уровне ограничивает эффективность действий и усилий местных органов власти.

Управление дорожным фондом в условиях ограниченности средств сказывается и на деловой среде в данном секторе — бизнес не может надлежащим образом планировать свои инвестиции, накапливать нужный опыт для участия в торгах за закупку работ по реабилитации автомобильных дорог, которые финансируются за счет кредитных средств, полученных от международных финансовых институций.

II. АНАЛИЗ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ДОРОЖНОГО ФОНДА

2.1. Анализ распределения средств дорожного фонда на центральном уровне в динамике

Хотя по замыслу дорожный фонд призван обеспечивать содержание дорог и предупреждение резкого ухудшения их состояния, тем не менее, его средства используются и для многочисленных статей расходов, которые в гораздо меньшей степени соответствуют заявленной цели. Дорожный фонд создали с целью гарантировать, что национальные автомобильные дороги общего пользования и дороги районного (муниципального) значения будут содержаться надлежащим образом для продления жизненного цикла этих дорожных активов, повышения их качества и улучшения эффективности использования публичных денег. Со временем средства фонда во все большей степени идут и на приобретение оборудования для предприятий с государственным капиталом, принадлежащим АО Drutimig, оплату арбитражных расходов и решений, выносимых арбитражными судами на счет договоров о реабилитации дорог, которые финансируются за счет внешних средств, на финансирование расходов, сопутствующих функционированию госпредприятия, обеспечивающего внедрение государственной политики в области содержания дорог, на строительство новых объектов и пр.

Вопреки нормам Закона о дорожном фонде, дороги районного (муниципального) значения финансируются за счет трансфертов специального назначения из государственного бюджета, что не позволяет использовать данные средства в соответствии с положениями указанного закона.

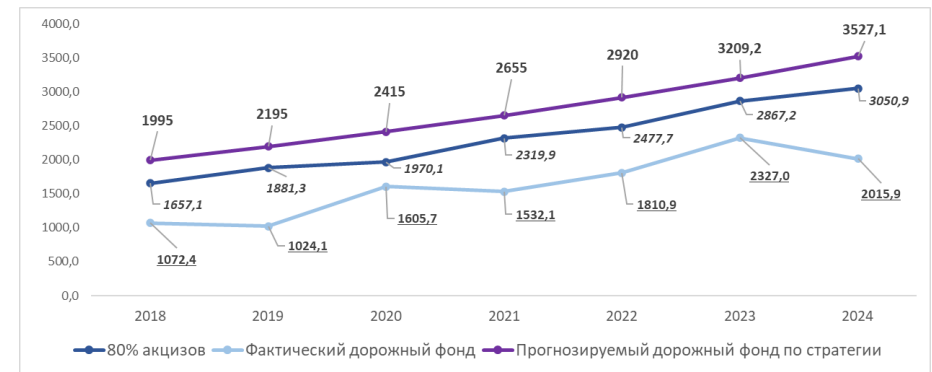
Когда принимают годовой закон о госбюджете, утверждают и размер дорожного фонда на соответствующий год. Хотя ч. а) ст. 1 Закона о дорожном фонде предусматривает, что он предназначен для финансирования национальных автомобильных дорог общего пользования и автомобильных дорог районного (муниципального) значения, в него включают только сумму, предназначенную для национальных автомобильных дорог общего пользования. Таким образом, дороги районного (муниципального) значения финансируются за счет трансфертов специального назначения (согласно приложению № 7 проекта закона о госбюджете). В таких условиях органы местного публичного управления II уровня не могут использовать полученные средства, чтобы финансировать расходы, сопутствующие управлению дорожной инфраструктурой, прием на работу в рамках райсоветов инженеров-строителей автомобильных дорог и оплату их труда, приобретение необходимого оборудования для содержания дорог или мониторинга их качества и пр. Тем самым, нарушаются нормы Закона о дорожном фонде, а отношение к местному публичному управлению дискриминирующее в сравнении с центральным.

Включение дорожного фонда в состав госбюджета подрывает осуществление многолетних инвестпроектов. Ввиду принципа ежегодного утверждения бюджета средства дорожного фонда планируются на год и, соответственно, должны осваиваться тоже в течение календарного года. Подобный подход не дает возможность инициировать рассчитанные на много лет инвестиционные проекты с финансированием из дорожного фонда, как то: i) договоры на реабилитацию более крупных дорожных участков, что позволило бы осваивать эффект масштаба и повысить эффективность использования публичных денег, ii) или же многолетние опирающиеся на результаты договоры на содержание автомобильных дорог и пр. Невозможность финансировать многолетние договоры за счет средств дорожного фонда вкупе с недостаточным финансированием этого самого дорожного фонда мешает отечественным предпринимателям накапливать схожий опыт, нужный для участия в организуемых торгах на выполнение работ по реабилитации дорог, которые финансируются за счет средств, выделяемых международными финансовыми учреждениями.

Наблюдается значительное недофинансирование дорожного фонда как исходя из накоплений от акцизов на горючее, так и исходя из целей, предусмотренных в соответствии со Стратегией транспорта и логистики на 2013 – 2022 годы.¹

Размер дорожного фонда составил в 2017 году 1,094 млрд леев, а в 2024 году он равен 1,635 млрд леев. Вместе с тем, 25 июля 2024 года, то есть в канун предстоящих в октябре президентских выборов, парламент утвердил изменения в годовой закон о госбюджете и увеличил размер фонда до 2,016 млрд леев. Если не принимать в расчет повышения размера дорожного фонда, связанные с выборами, то с 2017 года по 2024 год его величина увеличилась всего на 49,5%. Учитывая, что уровень инфляции в 2022 году составил 28%, а в 2023 году был равен около 13%, то увеличение дорожного фонда с 2017 года по сегодняшний день не покрывает даже годовой рост инфляции. Если бы соблюдались нормы стратегии насчет финансирования дорожной инфраструктуры и были бы обеспечены ежегодные темпы роста в размере порядка 10%, то объем дорожного фонда должен был достигнуть 3,5 млрд леев в 2024 году (фигура 1),

что составляет 322% по отношению к его величине в 2017 году. Как показывают расчеты насчет поступлений от акцизов на горючее, с 2018 года по 2024 год только за счет того, что не было перечислено 80% сумм, накопленных от акцизов на горючее, дорожный фонд недополучил финансирование в размере 5 864 млн леев. А если говорить о целях, обозначенных Стратегией транспорта и логистики, то дорожный фонд недополучал финансирование на уровне около 1 млрд леев в год. Поскольку каждый лей, своевременно не инвестированный в содержание дорожной инфраструктуры, обходится в 3 – 6 леев при выполнении работ по реабилитации и реконструкции, можно подытожить, что недофинансирование дорожного фонда на уровне 1 млрд леев в год в течение 2017 – 2024 годов обернется впоследствии издержками в размере от 21 до 24 млрд леев, связанными с выполнением работ по реабилитации и содержанию.



Фигура 1. Динамика поступлений от акцизов на горючее, размер дорожного фонда, фактический и запланированный в соответствии со СТЛ, (млн леев)³

Источник: разработано авторами на основе данных из программ распределения средств дорожного фонда, Стратегии транспорта и логистики на 2013 – 2022 годы и собственных расчетов насчет 80% от накоплений от акцизов на горючее. Размер накоплений за счет акцизов на горючее на 2024 год примерный.

Динамика бюджетных ассигнований в дорожный фонд непредсказуемая, она полностью зависит от политического решения тех, кто утверждает годовой бюджет, а это сказывается как на способности планировать на многолетний срок, так и на планировании частных инвестиций, что не стимулирует экономических агентов планировать свои производственные мощности. Чтобы обеспечить безопасность финансирования содержания дорог, с 2010 года Закон о дорожном фонде стал предусматривать обязательное отчисление определенной части поступлений за счет акцизов на горючее. А с 2012 года 80% поступлений от акцизов на горючее следует выделять на содержание дорог, тогда как ремонт дорог предстояло осуществлять за счет зарубежных займов, привлекаемых на эти цели. Начиная с 2015 года правительство перестало отчислять в дорожный фонд собранные средств в размере, установленном Законом о дорожном фонде, и профильной стратегией. Более того, правительство даже стало накапливать просроченные долги, что еще больше подорвало усилия, нацеленные на улучшение качества дорожной инфраструктуры, и эффективность использования публичных средств. Чтобы не соблюдать положения Закона о дорожном фонде, с 2016 года годовой закон о госбюджете продвигали с отступлением от Закона о дорожном фонде. А с 2018 года, чтобы не обременять себя отступлениями, парламент изменил Закон о дорожном фонде и исключил из ч. (1) ст. 2 норму об обязательном отчислении в дорожный фонд 80% поступлений от акцизов на горючее и ввел следующую синтагму: «в размере, установленном законом о государственном бюджете на соответствующий год.⁴

¹ Стратегия транспорта и логистики на 2013 – 2022 годы, утвержденная Постановлением Правительства № 827 от 28.10.2013.

² Coment Concert Civil Engineering Home Highway (Road) Maintenance, Repair, and Rehabilitation

³ Расчеты по 2023 году и по 2024 году производились с учетом средних темпов изменения в размере 9,9%, подсчитанных в 2013 – 2022 годы.

⁴ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=105529&lang=ro

После отмены нормы об обязательном отчислении в дорожный фонд 80% поступлений от акцизов на горючее финансирование дорог стало очень непредсказуемым и зависимым от других незамедлительных приоритетов, на счет которых принимаются решения политического характера. Ежегодный утверждаемый размер дорожного фонда не соответствует ни Бюджетному прогнозу на среднесрочный период (БПСР). К примеру, Бюджетный прогноз на среднесрочный период на 2023 – 2025 годы предусматривал, что в 2024 году размер дорожного фонда будет равен 2,9 млрд леев. В Бюджетном прогнозе на среднесрочный период на 2024 – 2026 годы уровень дорожного фонда уже изменили до величины, утвержденной в Законе о госбюджете на 2024 год: 1,67 млрд леев, 1,88 млрд леев на 2025 год и 2,12 млрд леев на 2026 год. Ввиду изменений, утвержденных в Законе о госбюджете на 2024 год, и повышения размера дорожного фонда до новой отметки — в 2,016 млрд леев, придется опять пересмотреть Бюджетный прогноз на среднесрочный период. Принимая все это во внимание, бизнес не может доверять Бюджетному прогнозу на среднесрочный период для планирования инвестиций в наращивание производственных мощностей и в развитие, а польза от данного инструмента стратегического планирования становится спорной.

Приходится констатировать, что в 2017 и в 2019 годах фактический размер дорожного фонда был меньше утвержденного. Это связано с тем, что в структуру расходов дорожного фонда было включено и погашение долгов за объемы ранее выполненных работ по содержанию национальных автомобильных дорог общего пользования. В 2017 году величина просроченных долгов составила 219 млн леев или 20% от объема выделенных фонду средств. В 2019 году размер долгов за предыдущие периоды был равен 102 млн леев или 10% объема ресурсов фонда. Вероятно, просроченные долги есть и в 2024 году. Так, в пояснительной записке к проекту постановления о внесении изменений в программу дорожного фонда на 2024 год отмечается, что увеличение на 74,6 млн леев расходов на содержание национальных автомобильных дорог общего пользования в зимнее время «необходимо и для покрытия расходов за зимний период 2023-2024 годов».

Программа распределения средств дорожного фонда терпит изменения, каждый раз у нее разная структура и разные статьи расходов, поэтому анализировать и сопоставлять данные крайне сложно. Кроме того, на портале открытых данных нет представленной в виде таблиц информации насчет накоплений в дорожный фонд, насчет программы дорожного фонда или насчет отчетов об исполнении программ дорожного фонда. Сравнивая программы распределения средств дорожного фонда, отраженные в постановлениях о дорожном фонде, можно заметить отсутствие связности в последовательном отражении статей расходов. Так, названия полей (статей расходов) каждый год разные, также изменяется и уровень их разбивки, поэтому анализировать динамику расходов по категориям весьма затруднительно. Более того, и отчеты об исполнении программ распределения средств дорожного фонда в каждом году разные — как по объему, так и по структуре, а в некоторых случаях отличается и статистика, представленная по предыдущим периодам.

В этом смысле стоит также отметить отсутствие методологической документации, разъясняющей порядок разработки как программы распределения средств дорожного фонда, так и отчета об исполнении данной программы.

Договоры по текущему содержанию заключаются АО Drumuri непосредственно, а не на конкурсной основе, следовательно, проверять качество работ и включенное в отчеты количество крайне сложно.

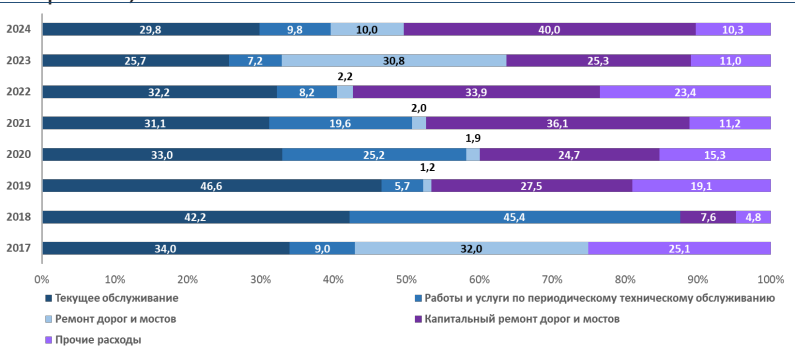
Поскольку дорожный фонд предназначен для содержания дорожных активов, большинство его средств должно быть направлено на периодическое содержание. В свою очередь периодическое содержание предполагает проведение масштабных мероприятий по содержанию структурного состояния дорог. Это означает профилактические и реабилитационные меры. Примеры периодического содержания включают герметизацию/заливку трещин, фрезерование и наклеивание новых слоев покрытия (к примеру, в случае износа), выполнение битумной обработки для сохранения качества дорожного покрытия и продления его жизненного цикла и пр. Работы по периодическому содержанию оказывают самое большое воздействие на продление жизненного цикла дорожных активов. Договора о выполнении таких работ заключаются в конкурентных условиях, что позволяет получать рыночные цены, к тому же объемы и качество работ легко проверить.

Эффективный менеджмент дорожного фонда обеспечивается не только за счет надлежащего финансирования, но и за счет выделения как можно большей пропорции его средств на работы по периодическому содержанию и за счет закупки работ по содержанию, руководствуясь принципами конкуренции, в том числе в том, что касается работ по текущему содержанию. **Структура расходов средств дорожного фонда по типам работ показывает, что в 2020 – 2024 годы наибольший удельный вес приходился на капитальный ремонт дорог и мостов, а в 2017 – 2019 годы наибольшая часть расходов дорожного фонда шла на текущее содержание.** Динамика структуры дорожного фонда неоднородная, а четкой тенденции к уменьшению удельного веса работ по текущему содержанию и росту удельного веса работ по периодическому содержанию не наблюдается.

В соответствии со Стратегией транспорта и логистики на 2013 – 2022 годы, величина ресурсов, выделяемых на текущее содержание, должна оставаться относительно стабильной, а удельный вес текущего содержания должен снизиться с тем, чтобы в 2022 году он не превысил 21,9%. Вместе с тем, фактические данные показывают, что удельный вес работ по текущему содержанию достиг 32,2% в 2022 году, а в следующем году снизился до 25,7 % и увеличился на 4,1 % в 2024 году, когда достиг 29,8 % в 2024 году (фигура 2).

В этом же смысле нами выявлена пагубная практика, когда в течение бюджетного года на текущее содержание дополнительно выделяются ресурсы — через решения внести изменения в программу распределения средств дорожного фонда. Так, в 2017 году в дополнение к уже выделенным 216 млн леев выделили еще 135 млн леев на текущее содержание⁶, а в 2020 году к 371 млн леев выделили еще около 45 млн леев. И в нынешнем году, когда пройдут выборы (2024), в результате изменений в Закон о госбюджете на 2024 год размер дорожного фонда увеличили на 380 млн леев, а из данной суммы, в соответствии с проектом программы распределения средств дорожного фонда, 144,3 млн леев предстоит выделить на работы по текущему содержанию⁷ при том, что ассигнования

на работы по периодическому содержанию, как планируется, увеличатся только на 12,2 млн леев. **На долю работ по периодическому содержанию и капремонту в общем объеме ресурсов дорожного фонда приходится гораздо меньше, чем предполагалось в стратегии.** Согласно Стратегии транспорта и логистики, уровень ресурсов, выделяемых на периодическое содержание и капитальный ремонт, должен увеличиваться пропорционально увеличению дорожного фонда и достигнуть около 78% в 2022 году. Вместе с тем эти работы отличаются неоднобразной динамикой, а их удельный вес составил только 44,3 % в 2022 году, 63,3 % в 2023 году и порядка 60% в 2024 году.



Фигура 2. Динамика структуры дорожного фонда по типам работ и расходов, %

Источник: разработано автором на основе программ распределения средств дорожного фонда

Стратегией транспорта и логистики предусматривалось разделение финансирования из дорожного фонда только на: текущее содержание, периодическое содержание и текущий ремонт, однако в структуре ассигнований из дорожного фонда выявлены и другие расходы, на которые приходится значительная доля, — в некоторые бюджетные годы она достигает от 5% до 25% в общем объеме.

Ежегодно на управление автомобильными дорогами общего пользования выделяются ресурсы из дорожного фонда, которые используются ГП «Государственная администрация дорог». Они составляли от 20 млн леев (2017) до 157 млн леев (2022), а в последние годы их уровень колебался от 70 млн леев в 2023 году до 80 млн леев в 2024 году. Также стоит отметить, что управляет национальными автомобильными дорогами Государственное предприятие «Государственная администрация дорог» (ГАД), а данные расходы покрываются из дорожного фонда (выделенная в программе строка расходов), тогда как местные власти финансируют управление автомобильными дорогами местного значения за счет средств местных бюджетов, поскольку трансферты в пользу ОМПУ II уровня не осуществляются из дорожного фонда, а через трансферты специального назначения из госбюджета. В соответствии с отчетами за 2022 год, ГАД получила из дорожного фонда 1,63 млрд леев на содержание и ремонт национальных автомобильных дорог, из которых 147,9 млн леев или около 9% из дорожного фонда⁸ — на осуществление функции по управлению.

То есть АТОГ и остальные районные управляют автомобильными дорогами за счет расходов на функционирование органов местного публичного управления, тогда как правительство управляет национальными автомобильными дорогами через ГП «ГАД» и финансирует деятельность данного учреждения не из государственного бюджета, а из дорожного фонда. Хотя ГП «ГАД» выполняет функции, свойственные ведомству, оно организовано как государственное предприятие, а в те годы, когда ГП получают прибыль, не менее 50% от полученной прибыли следует отчислять в госбюджет⁹. В таких условиях ресурсы дорожного фонда, собираемые за счет взносов пользователей автомобильных дорог, используются в конечном счете не на содержание и ремонт автомобильных дорог, а перечисляются в государственный бюджет. Подобное положение дел вызывает вопросы насчет организации «Государственной администрации дорог» в качестве государственного предприятия, а не публичного органа, который занимается внедрением политики государства в области дорожной инфраструктуры.

⁶ Правительства № 72 о внесении изменений в Программу распределения средств дорожного фонда для национальных автомобильных дорог общего пользования на 2017 год от 23.01.2018 <https://www.legis.md/cautare/getResults?docid=102103&lang=ro>

⁷ <https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectul-de-hotarare-a-guvernului-cu-privire-la-modificarea-programului-privind-repartizarea-mijloacelor-fondului-rutier-pentru-drumurile-publice-nationale-pe-anul-2024-2024> aprobat prin hotararea guvernului nr-902024/13033

⁸ <https://www.asd.md/wp-content/uploads/2023/10/Darea-de-seama-anuala-2022-.pdf>

⁹ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=142024&lang=ro

Кроме того, дорожный фонд включает и ресурсы для софинансирования проектов по реабилитации дорог, выделяемые ежегодно, за исключением 2018 года; они составили от 5,1 млн леев (0,46 %) в 2017 году до 183 млн леев в 2022 году (10,1%). Ежегодно от 20 млн леев (1,87%) до 75 млн леев (5,04%) выделяются на: разработку и утверждение нормативных документов, положений и технических спецификаций и др., выполнение работ по проектированию, оценке дорог и мостов, приобретение земель; выполнение научно-исследовательских работ, передачу технологий, применяемых к экспериментальным участкам дорог и мостов.

Дополнительно ежегодно из дорожного фонда выделяются ресурсы на приобретение и техобслуживание техники и оборудования — до 15 млн леев (1%), за исключением 2018 и 2019 годов, когда под эту категорию расходов ресурсы не выделялись. В 2024 году выделено 15,6 млн леев на развитие производственной базы подразделений, выполняющих работы по содержанию автомобильных дорог (АО Drumuri), а также на закупку машин и оборудования для них. Важно отметить здесь, что через эту меру пользователи дорог непосредственно участвуют в инвестировании в государственные предприятия, занимающиеся содержанием дорог, поэтому интересно, каким образом Совет по конкуренции еще не обратил внимание на государственную помощь, оказываемую АО Drumuri из дорожного фонда, и не принял соответствующие меры.

В 2017 – 2019 годы порядка 8 млн леев были выделены на приобретение информационной системы выдачи, управления, мониторинга и контроля электронной виньетки, а в 2017 и в 2019 года около 320 млн леев выделено на оплату долгов за объемы освоенных работ по содержанию национальных автомобильных дорог общего пользования (просроченных долгов, которые привели к фактическому уменьшению размера дорожного фонда).

Вопреки правовым нормам¹⁰, в работы по содержанию, ремонту и реконструкции включены и работы по дорожному строительству и искусственным сооружениям. Так, с 2017 года ресурсы выделяются ежегодно — с 15,6 млн леев в 2017 году до 256,9 млн леев в 2023 году и до 175,2 млн леев в 2024 году. Удельный вес таких строительных работ в ресурсах, выделяемых под периодическое содержание, текущий и капитальный ремонт, достигает 26,8 % в 2022 году, 17,4 % в 2023 году и 14,5 % в 2024 году, что, по сути, составляет от 9% до 12% в общем объеме дорожного фонда (фигура 3).

Выделенные на строительство 797,6 млн леев были направлены на следующие проекты:

- Строительство моста и перехода через железную дорогу (Кишинев-Дубэсарь-Полтава) – 46,5 млн леев в период 2017-2019 гг.;
- Строительство пешеходного моста Кишинев-Унгень-Скулень-граница с Румынией – 12,8 млн леев в 2017-2019 гг.;
- Строительство моста и перехода через железную дорогу на границе с Румынией – Леушень – Кишинэу – Дубэсарь – граница с Украиной – 228,2 лея в 2020-2024 годах;
- Строительство дороги Р-30, Новые Анений-Каушаны-Штефан-Водэ-граница с Украиной (объездная дорога Тройца-Нова) - 184,9 млн леев;
- Строительство подъездной дороги от пункта пересечения государственной границы Леова – Бумбэта до национальной дороги G99 в обход города Леова – 325,2 млн леев.



Фигура 3. Динамика ассигнований из дорожного фонда на работы по дорожному строительству и искусственным сооружениям

Источник: разработано автором на основе программ распределения средств дорожного фонда

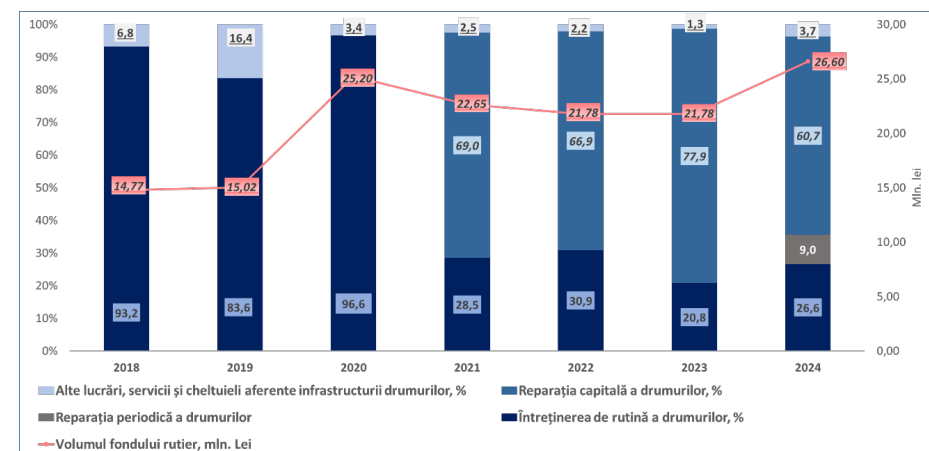
¹⁰ Закон о дорожном фонде, ст. 1 https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=137562&lang=ro#

2.2. Анализ распределения средств дорожного фонда в АТОГ в динамике

Трансферты под инфраструктуру автомобильных дорог общего пользования районного значения, предназначенные органу публичного управления II уровня в АТОГ, составляют в 2024 году 26,6 млн леев, что на 22% больше, чем в предыдущем году, и на 80% больше, чем в 2018 году. В 2018 – 2024 годы размер трансфертов под инфраструктуру автомобильных дорог общего пользования районного значения для АТОГ изменялся неоднообразно, в среднем, рост составил 10,3%, а данная тенденция объясняется прямо пропорциональной зависимостью размера трансфертов от изменения объема ассигнований дорожному фонду. Суммы трансфертов специального назначения местным бюджетам второго уровня под инфраструктуру дорог местного значения исчисляются в зависимости от числа эквивалентных километров дорог местного значения, находящихся в их ведении, и будут актуализированы после доработки ассигнований для дорожного фонда на основе предложений Министерства инфраструктуры и регионального развития.¹¹

Трансферты под инфраструктуру автомобильных дорог, предназначенные АТОГ, распределялись в 2018 – 2020 годы преимущественно на текущие работы (83% – 96%), а впоследствии преимущественно на капитальный ремонт, но не на работы по периодическому содержанию.

В 2018 году 13,7 млн леев выделено на текущие работы, а для их осуществления орган публичного управления провел процедуру закупок, в отличие от органов центрального публичного управления, присуждающих работы непосредственно АО Drumuri без организации какого-либо конкурса. Также в 2018 году Государственному предприятию Sud-A-Con (которое в настоящее время ликвидировано) выделили 1 млн леев на услуги технадзора, исполнение проектной документации, погашение долгов по технической документации и на управление инфраструктурой дорог местного значения. В 2019 году 12,5 млн леев выделены под текущие работы, 2,3 млн леев — на погашение долгов по объемам выполненных работ и около 160 тыс. леев — на услуги по технадзору. В 2020 году увеличение трансфертов из дорожного фонда также было использовано для работ по текущему содержанию, а на эти цели были выделены аж 24,3 млн леев, тогда как остальные 0,85 млн леев покрыли следующее: услуги по технадзору – 223 тыс. леев, услуги по лабораторному тестированию – 20 тыс. леев, выполнение проектных работ – 314 тыс. леев, погашение долгов по содержанию в зимнее время – 298 тыс. леев (фигура 4).



Фигура 4. Динамика объема и структуры распределения трансфертов специального назначения для дорожной инфраструктуры в АТОГ на 2018-2024 годы

Источник: разработано автором на основе данных, предоставленных Главным управлением строительства и инфраструктуры АТОГ (ПРИЛОЖЕНИЕ 2)

В 2021-2024 годы трансферты в дорожный фонд распределялись в основном на капремонт (60,7% – 77,9%). В 2021 году 15,6 млн леев выделено на капитальный ремонт автомобильных дорог, 6,4 млн леев на текущие работы и 278 тыс. леев на услуги по технадзору и лабораторному тестированию, также 292 тыс. леев выделено на погашение долгов по содержанию в зимнее время. В 2022 году 14,5 млн леев выделено на капитальный ремонт автомобильных дорог, 6,7 млн леев на текущие работы, 211 тыс. леев на услуги по технадзору и лабораторному тестированию, 271 тыс. леев покрыли выполнение работ по проектированию, оценке дорог и приобретение земель. В течение 2023 года 16,9 млн леев выделено на капитальный ремонт, а остальные 4,7 млн леев покрыли следующее: работы по текущему содержанию – 4,5 млн леев, услуги по технадзору и лабораторному тестированию – 213 тыс. леев и выполнение работ по проектированию – 80 тыс. леев. В 2024 году 16,1 млн леев распределено на капремонт, 2,4 млн леев – на периодический ремонт, а остальные 8 млн леев — на другие работы и услуги (фигура 4).

¹¹ Circulara bugetară 2024-2026 (Бюджетный циркуляр на 2024 – 2026 годы)

И только в 2024 году за счет трансфертов специального назначения, выделенных органам публичного управления II на инфраструктуру автомобильных дорог, в АТОГ выделяются ресурсы на периодический ремонт. В 2018 – 2024 годы средства на периодическое содержание не выделялись. В 2024 году 9% дорожного фонда, то есть около 2,4 млн леев, были выделены на периодическое содержание с целью обеспечить дорожную безопасность, а это предполагает выделение средств для поставку и установку новых дорожных указателей, консолей, порталов, сигнализирующих устройств, металлических шлагбаумов, светоотражающих элементов, пешеходных переходов, дорожной разметки и пр

В 2024 году на ямочный ремонт, ремонт щебеночных автомобильных дорог и реабилитацию асфальтового покрытия из дорожного фонда выделено 4,8 млн леев, тогда как в 2020 году — аж 22,6 млн леев. В 2018 – 2020 годы размер финансовых ресурсов из дорожного фонда, выделенных на ямочный ремонт, ремонт щебеночных автомобильных дорог и реабилитацию асфальтового покрытия, составил от 10,7 млн леев до 22,6 млн леев. После направления ресурсов на капитальный ремонт с 2021 года объем ресурсов на ямочный ремонт, ремонт щебеночных автомобильных дорог и реабилитацию асфальтового покрытия значительно сократился и варьировал с 3,3 млн леев до 5,2 млн леев.

Программа распределения средств из дорожного фонда АТОГ не указывает четко участки автомобильных дорог местного значения по каждому отдельно взятому виду работ. Так, приходится констатировать, что на некоторых автомобильных дорогах в этот период проводятся несколько типов работ и, как выяснилось, на тех же участках дороги: L623 (R28 – подъездная дорога к мун. Комрат), L634 (M3 – Вулкэнешть – R32.1), L635 (M3 – подъездная дорога к станции Вулкэнешть), L637 (M3 – Вулкэнешть – Вадул луй Исак), L638 (M3 – Чишмикей – Етулия) – ямочный ремонт и реабилитация асфальтового покрытия; L627 (R29 – Жолтай – Бешгёз – R36) – ямочный ремонт и реабилитация асфальтового покрытия, затем ямочный ремонт и капремонт.

Работы по содержанию, текущему ремонту искусственных сооружений (мостов, мостиков) были профинансированы всего в размере 60 тыс. леев в 2024 году, что в 10 раз меньше, чем в 2019 году. Бюджет под эти текущие работы в проанализированный период варьировал неоднобразно и снизился в среднем на 29,5%. За 2018 – 2021 годы на текущий ремонт мостов выделялось от 381,3 тыс. леев до 700 тыс. леев. С 2022 года величина ресурсов, направляемых под эти работы, снизилась до 102,6 тыс. леев, в 2023 году составила 66,2 тыс. леев, а в 2024 году — 60 тыс. леев.

Из около 30 автомобильных дорог местного значения, находящихся в ведении АТОГ, только на трех в течение анализируемого периода проводился капитальный ремонт. Автомобильной дороге местного значения L624 (M3 – подъездная дорога к селу Бешалма) году были выделены ресурсы на текущий ремонт и реабилитацию асфальтового покрытия в 2019 году (700 тыс. леев) и в 2020 году (5334,76 тыс. леев), а в 2021 году выделили 2154,86 тыс. леев на капремонт. Автомобильной дороге местного значения 625 (подъездная дорога к селу Котовское) в 2020 году выделено 850,92 тыс. леев на текущий ремонт и реабилитацию асфальтового покрытия, а на капремонт были выделены 3298,53 тыс. леев в 2021 году и 1850,71 тыс. леев в 2023 году.

Автомобильной дороге местного значения L627 (R29 – Жолтай – Бешгёз – R36) из дорожного фонда АТОГ выделили ресурсы для 4 видов работ:

- на текущий ремонт и реабилитацию – 1770,82 тыс. леев в 2018 году, 1600 тыс. леев в 2019 году, 914,53 тыс. леев в 2020 году;
- на капитальный ремонт – 7397,36 тыс. леев в 2021 году, 14569 тыс. леев в 2022 году, 14824,8 тыс. леев в 2023 году;
- на содержание и ремонт щебеночных дорог – от 177 тыс. леев до 256 тыс. леев в 2018 – 2021 годы;
- на ямочный ремонт – от 11 тыс. леев до 340 тыс. леев в 2020 – 2023 годы.

80% договоров на выполнение работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог местного значения в АТОГ присваивались Акционерным обществом Drumuri Comrat после процедур открытых торгов. Главное управление строительства и инфраструктуры АТОГ провело 11 процедур закупок, в них победителем 9 раз выбирали АО Drumuri Comrat по критерию «самая низкая цена (8 процедур), а один раз применялся критерий «лучшее соотношение цены и качества».

III. АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ОТЧИСЛЕНИЙ ОТ АКЦИЗОВ НА ГОРЮЧЕЕ В СРАВНЕНИИ С ДИНАМИКОЙ ОТЧИСЛЕНИЙ В ДОРОЖНЫЙ ФОНД И ДИНАМИКОЙ ЦЕНЫ НА БИТУМ

Дорожный фонд образуется в основном за счет ежегодных отчислений от общего объема акцизов на подакцизные нефтепродукты, за исключением сжиженного газа. Кроме того, источники финансирования фонда включают: взимаемые дорожные сборы (виньетка для незарегистрированных в Республике Молдова автотранспортных средств и другие дорожные сборы), за исключением сбора за пользование автомобильными дорогами автомобилями, зарегистрированными в Республике Молдова; сборы за выдачу разрешений на осуществление международных автотранспортных перевозок грузов и, по случаю, пассажиров; штрафы, налагаемые за несоблюдение правил пассажирских перевозок, порчу автомобильных дорог, дорожных сооружений и оборудования, насаждений вдоль дорог, сбор за реализацию природного газа, предназначенного для использования в качестве горючего для автотранспортных средств, сбор за размещение объектов в зоне автомобильной дороги общего пользования и пр. С 2023 года сбор за пользование автомобильными дорогами, выплачиваемый владельцами зарегистрированных в Республике Молдова автотранспортных средств, не является целевым, поэтому не направляется на дорожную инфраструктуру, а перечисляется в полном размере в пользу ОМПУ I уровня и имеет общее назначение. В результате возникает парадокс: деньги, собираемые за пользование дорогами, не идут в обязательном порядке на содержание дорог.

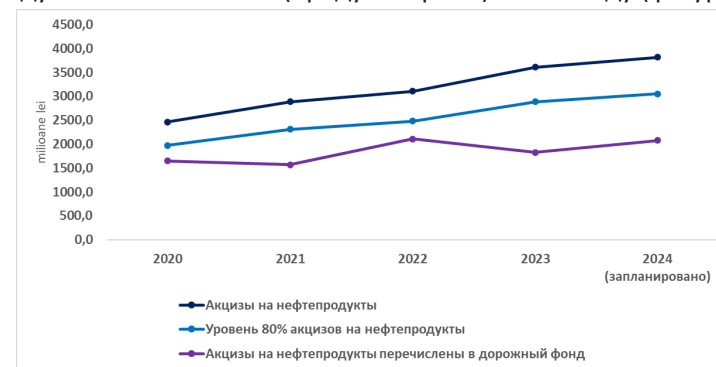
Деньги, выплачиваемые дорогопользователям при приобретении горючего, не поступают в дорожный фонд.

В редакции Закона о дорожном фонде за 2010 год предусматривалось, что «не менее 50 процентов в 2010 году, 65 процентов – в 2011 году, 80 процентов – в 2012 году и в последующие годы от общего объема акцизов на подакцизные нефтепродукты» будут перечисляться в дорожный фонд. С учетом этих норм было разработано стратегическое планирование объема ресурсов дорожного фонда.

Вместе с тем, в 2018 году в Закон о дорожном фонде¹² внесли серьезное изменение. В итоге, синтагму «80 процентов собранных акцизов» заменили на «в размере, установленном законом о государственном бюджете на соответствующий год». В результате данного изменения перечисление средств в дорожный фонд оказалось политизированным, поправка сказалась на объеме фактически выделяемых дорожному фонду финансовых средств.

В 2020 – 2024 годы удельный вес акцизов на подакцизные нефтепродукты, выделяемых дорожному фонду, не превысил 67,01% (2020), а в следующие годы только снижался — до 54,5% в 2021 году, 58% в 2022 году, 50,67% в 2023 году и до 54,45% в 2024 году.

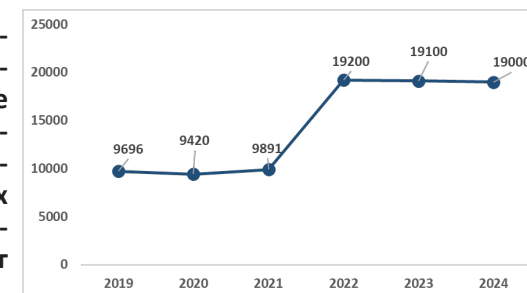
Объем акцизов, собираемых от подакцизных нефтепродуктов, увеличивается, следовательно, разрыв между фактически выделяемым дорожному фонду уровнем и первоначально предусмотренным в Законе о дорожном фонде до внесенного в 2018 году изменения все больше увеличивается. Так, дорожный фонд недофинансировали на 326 млн леев в 2020 году, на 739 млн леев в 2021 году, на 377 млн леев в 2022 году, на 1057 млн леев в 2023 году и на 974 млн леев (предусмотрено) в 2024 году (фигура 5).



Фигура 5. Динамика акцизов на нефтепродукты (всего собранных, перечисленных в дорожный фонд, 80% от общего объема)

Источник: разработано автором на основе данных, доступных на <https://date.gov.md/>

Недофинансирование дорожного фонда вкuppe со значительным ростом цен на сырье (битум) и материалы полностью подрывает цели, обозначенные в стратегических документах насчет обеспечения хорошего состояния дорог в Республике Молдова.



Фигура 6. Динамика цены на битум (за 1 тонну), в леех

Источник: разработано автором на основе данных, доступных на <https://achizitii.md/>

Анализ динамики цен на битум в 2019 – 2024 годы выявил значительный рост стоимости этого сырья в 2022 году. Чрезмерно высокая цена на битум сохраняется и в настоящее время. В 2022 году средняя цена за тонну битума выросла с 9,8 тыс. леев в 2021 году до 19 тыс. леев. Такая динамика объясняется проявлением внешних рисков геополитического и экономического свойства, влияние которых следует учитывать при принятии решений насчет недофинансирования дорожного фонда. Так, в представленных условиях финансирование дорожного фонда показывает, что упущена возможность обеспечивать хорошие дороги по более низкой цене¹³, а это приводит к еще большому запозданию по срокам на стратегических объектах в том, что касается реабилитации, модернизации, ремонта и надлежащего содержания всех автомобильных дорог общего пользования в Республике Молдова.

¹² https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=105529&lang=ro

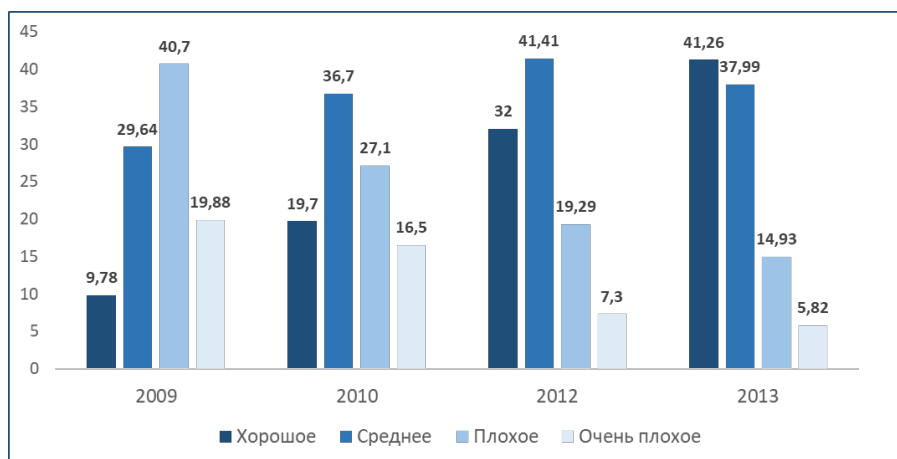
¹³ <https://achizitii.md/>

IV. АНАЛИЗ ДИНАМИКИ СОСТОЯНИЯ ДОРОГ, ФИНАНСИРУЕМЫХ ИЗ ДОРОЖНОГО ФОНДА

Динамика состояния дорог — важный показатель оценки эффективности работ по содержанию и реабилитации. Если состояние дорог улучшается, а удельный вес дорог в категориях «плохое состояние» и «очень плохое состояние» снижается, тогда можно говорить о хорошем менеджменте дорожных активов.

Анализировать динамику состояния дорог мешает качество данных, которые предоставляют ответственные учреждения.

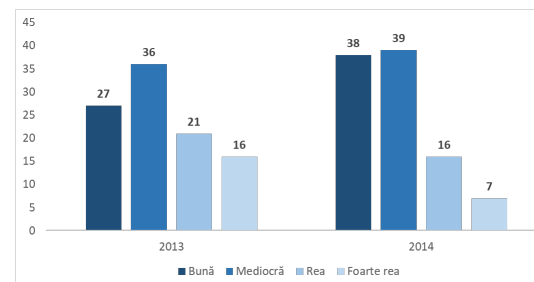
Информация о состоянии дорог представлена в относительных показателях, то есть как удельный вес категорий дорог в зависимости от их состояния. Вместе с тем, протяженность дорог, по которым измерялся средний индекс ровности, в разные периоды разная. Так, впервые такая информация появляется в отчете об использовании средств дорожного фонда в течение 2012 года, в нем представлена сопоставительная ситуация за 2009, 2010 и 2012 год по 1600 километрам автомобильных дорог национального значения. Отчет за 2013 год дополнили информацией и относительно отчетного года. Таким образом, выясняется, что в 2009 – 2013 годы состояние дорог значительно улучшилось, а удельный вес дорог в «хорошем» состоянии увеличился с 9,78% до 41,26% (фигура 7).



Фигура 7. Динамика состояния автомобильных дорог национального значения в 2009 – 2013 годы, %

Источник: разработано автором на основе Отчета об использовании средств дорожного фонда в 2013 году //Официальный монитор № 53-59/311 от 07.03.2014¹⁴

¹⁴ https://www.asd.md/storage/topic/thumbs/files/R_MO_13.pdf



Фигура 8. Динамика состояния автомобильных дорог национального значения за 2013–2014 годы, %

Источник: Отчет об использовании средств дорожного фонда в 2014 году //Официальный монитор № 124-130/805 от 22.05.2015¹⁵

В 2015 году техническое состояние сети дорог согласно среднему международному индексу ровности IRI было представлено по 3058 километрам автомобильных дорог, при этом указывалось, что состояние дорог улучшилось в сравнении с предыдущим годом, хотя приводились данные только на счет весны и осени 2015 года¹⁶. В отчете за 2016 год указанные оценки относительно состояния дорог уже представлены по 3139 километрам автомобильных дорог за два года подряд (2015 год и 2016 год). В этом отчете появляется новая категория состояния дорог — «превосходное состояние». Данные указывают на несущественный рост удельного веса дорог в превосходном состоянии — на 0,83% (с 11,57% до 12,40%), зато удельный вес дорог в хорошем состоянии значительно уменьшился — на 9,39%.

Также приходится констатировать, что удельный вес дорог в плохом и очень плохом состоянии существенно увеличился — на 8,06% и, соответственно, на 6,66%. В отчете за 2017 год указывается на улучшение состояния дорог, увеличение на 6% удельного веса дорог в превосходном и хорошем состоянии, однако начиная с того года в отчетах об использовании средств дорожного фонда больше не уточняется протяженность дорог, по которым подсчитывался оценивался средний индекс ровности¹⁷. За 2018 и за 2019 год отчеты об использовании средств дорожного фонда не разрабатывались и не публиковались, чем были нарушены правовые нормы, а расходы фонда становятся непрозрачными, следовательно, не исключено, что средства фонда используются неэффективно¹⁸.

¹⁵ https://www.asd.md/storage/topic/thumbs/files/R_MO_14.pdf

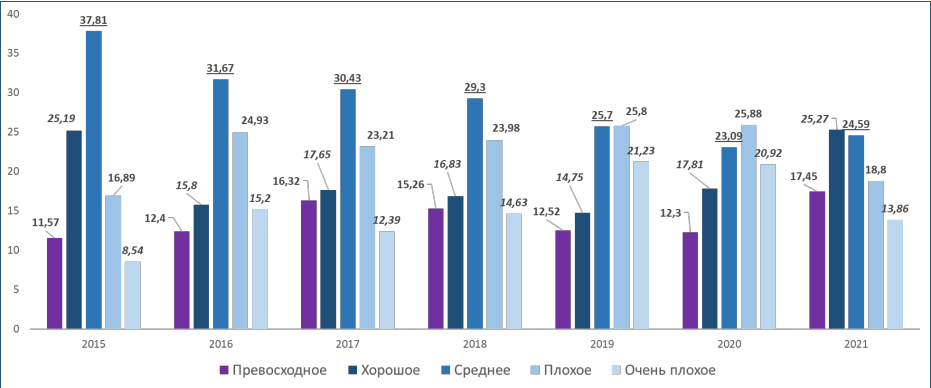
¹⁶ Отчет об использовании средств дорожного фонда в 2015 году //Официальный монитор № 114-122/700 от 29.04.2016, доступен на: https://www.asd.md/storage/topic/thumbs/files/R_MO_15.pdf

¹⁷ Отчеты об использовании средств дорожного фонда. Доступны на : <https://www.asd.md/fondul-rutier/>

¹⁸ Не доступны на веб-странице Государственной администрации дорог в разделе «Отчеты», также их не удалось найти в «Официальном мониторе»

Информация о состоянии национальных автомобильных дорог общего пользования, приведенная в отчетах об использовании средств дорожного фонда в 2020 – 2023 годы, вызывает сомнения насчет достоверности данных.

В отчете за 2020 год представлена динамика состояния автомобильных дорог на протяжении 6 лет (2015 – 2020 годы), при этом отмечается, что «состояние национальных автомобильных дорог общего пользования в 2017, 2018 и 2019 году подсчитывалось как средневзвешенная средняя величина состояния скоростных и республиканских автомобильных дорог, что позволяет сравнивать состояние национальных автомобильных дорог общего пользования на протяжении 6 лет — с 2015 года».

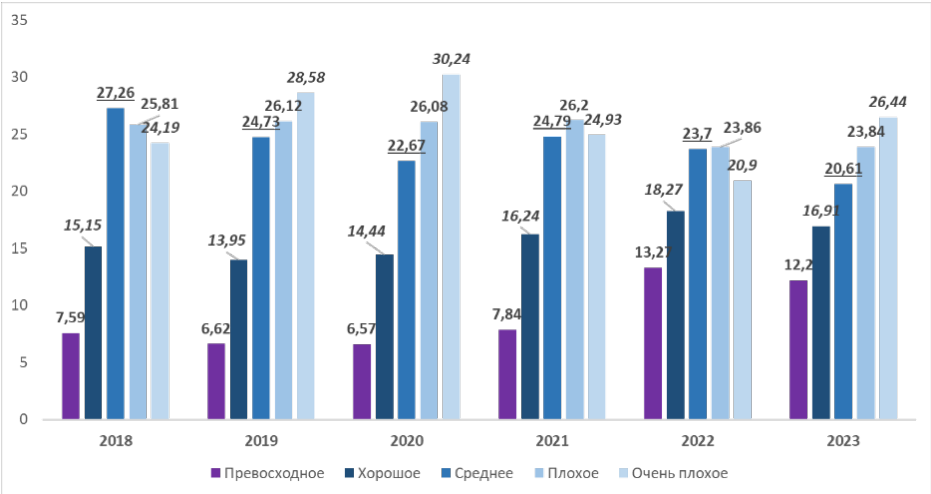


Фигура 9. Динамика состояния автомобильных дорог национального значения за 2015 – 2021 годы, %

Источник: Отчет внедрении Программы распределения средств дорожного фонда для национальных автомобильных дорог общего пользования на 2021 год //Официальный монитор № 129-133 (8173-8177) от 22.04.2022¹⁹

В отчете за 2021 год только добавили данные по 2021 году, при этом не внесли ясность относительно используемой методологии либо измеренной протяженности дорог. В отчетах за 2022 год и за 2023 год состояние дорог представили в сравнении — начиная с 2018 года, при этом отмечается, что «репрезентативное сравнение технического состояния сети дорог можно сделать в соответствии с данными, собираемыми с 2017 года, после реконфигурации сети автомобильных дорог общего пользования».

Так, в отчетах за 2020 год и за 2021 год и в отчетах за 2022 год и за 2023 год приведена разная информация о состоянии дорог в 2018, 2019, 2020 и 2021 году (фигуры 9 и 10). В отчетах за 2022 год и за 2023 год уровень удельного веса дорог в отличном и хорошем состоянии заметно ниже. Отсутствие последовательности и ясности насчет выборки и шкалы классификации результатов тестов ровности сильно подрывает достоверность данных.

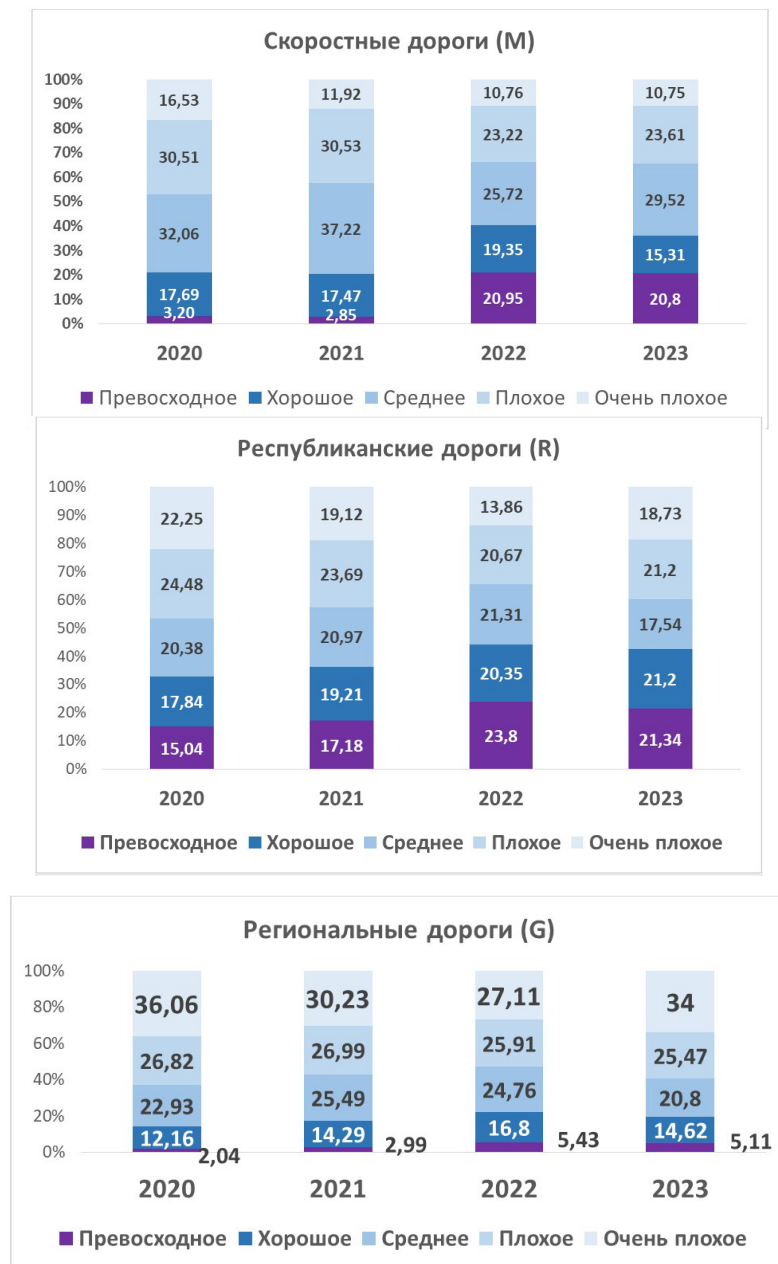


Фигура 10. Динамика состояния национальных автомобильных дорог в 2018 – 2023 годы, %

Источник: Отчет об использовании средств дорожного фонда в 2023 году // Официальный монитор № 219-222/(9157-9160) от 23.05.2024

Состояние дорог ухудшается по всем типам национальных автомобильных дорог в 2023 году, а самая плохая ситуация отмечается по региональным дорогам, в случае которых удельный вес дорог в плохом и очень плохом состоянии достигает около 60%. Особый упор был сделан на скоростных автомобильных дорогах. Так, в 2022 году удельный вес дорог в отличном состоянии увеличился с 2% до 20% благодаря завершению работ по реабилитации 210 км из внешних и бюджетных средств. Другие существенные изменения в плане состояния национальных автомобильных дорог не наблюдаются, они продолжают деградировать — главным образом это относится к региональным (фигура 11).

¹⁹ <https://www.asd.md/wp-content/uploads/2023/01/Raport-fondul-rutier-2021.pdf>



Фигура 11. Динамика состояния скоростных (М), республиканских (R) и региональных (G) автомобильных дорог в 2020 – 2023 годы, %
 Источник: разработано на основе отчетов об использовании средств дорожного фонда в 2020 – 2023 годы

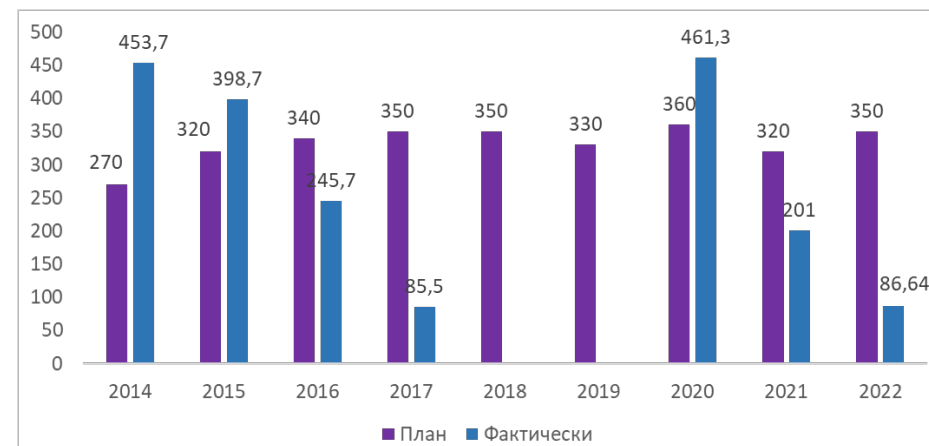
V. СЕКТОРАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ — ГАРАНТИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ДОРОЖНОГО ФОНДА?

5.1. Внедрение Стратегии логистики и транспорта: цели и результаты

Утверждение стратегического плана не служит гарантией выполнения закрепленных целей. Красноречивый тому пример — Стратегия логистики и транспорта на 2013 – 2022 годы, которая хотя и предусматривает достижение важнейших для развития дорожной инфраструктуры целей, не была внедрена.

Предполагалось реабилитировать не менее 310 км национальных автомобильных дорог в год для завершения реабилитации других национальных автомобильных дорог к 2022 году.

Стратегия логистики и транспорта предусматривала реабилитацию около 3 тыс. км в 2014 – 2022 годы, однако отчеты об использовании средств дорожного фонда указывают на неоднообразную динамику физического объема работ по реабилитации. За 2018 год и за 2019 год не были опубликованы отчеты об использовании средств дорожного фонда, поэтому невозможно включить информацию за эти годы в совокупный объем работ по реабилитации. Тем не менее данные показывают порядка 1,9 тыс. км национальных автомобильных дорог (фигура 12).



Фигура 12. Динамика физического объема капитального ремонта дорог, км
 Источник: разработано на основе отчетов об использовании средств дорожного фонда в 2014 – 2022 годы

Все национальные автомобильные дороги должны быть, по крайней мере, в удовлетворительном состоянии до 2022 года. Данные о состоянии дорог за 2022 год показывают, что около 44% национальных автомобильных дорог находятся в плохом и очень плохом состоянии, а положение в 2023 году еще хуже — состояние 50% национальных автомобильных дорог плохое и очень плохое.

Наращивание финансирования, выделяемого дорожной инфраструктуре, — обязательное условие, которое позволит обеспечить достижение закрепленных в Стратегии целей относительно реабилитации дорог и улучшения их состояния. На 2022 год размер дорожного фонда утвердили на уровне 1,48 млрд леев, а на основании Закона № 260/2022 от 08.09.2022 объем фонда увеличили до 1,81 млрд леев. В 2023 году фонд утвердили в размере 1,48 млрд леев, а в течение года его изменили до 2,32 млрд леев. В большинстве случаев внесенные изменения обусловлены политическими решениями насчет выделения средств дорожному фонду (к примеру, ремонт трассы в направлении села Булбоака в связи с саммитом Европейского политического сообщества, состоявшегося 1 июня 2023 года, или строительство дороги и понтонного моста Леова – Бумбэца и пр.).

Стратегия мобильности на 2023 – 2030 годы признает системные недостатки в развитии транспортной системы и зависимость дорожного фонда от бюджетного процесса. Недавно была одобрена Стратегия мобильности, которая перенесет цели развития дорожной инфраструктуры до 2030 года. В этом стратегическом документе утверждается, что именно «зависимость дорожного фонда от ежегодного бюджетного процесса привела к непредвиденным обстоятельствам и недостаткам в плане объема финансовых ресурсов, необходимых для ремонтных работ» и что «годовой дорожный фонд в Республике Молдова по-прежнему принадлежит первому поколению дорожных фондов, не обладающих финансовой автономией».

Стратегия мобильности на 2023-2030²⁰ годы предлагает в качестве цели обеспечение предсказуемости и устойчивости финансирования транспортной инфраструктуры, которая будет сообразована с потребностями населения.

В соответствии с видением стратегии, дорожный фонд уже не должен быть частью госбюджета, а собираемые в нем средства следует выделять в качестве целевых под дорожную инфраструктуру. Дорожный фонд должен стать фондом нового поколения, чтобы обеспечить достижение целей насчет дорожной инфраструктуры, то есть он должен обладать гораздо большей автономией от ежегодных бюджетных процессов правительства, отличаться многолетним подходом к финансированию, составлению бюджета и ведению бухгалтерского учета, чтобы, таким образом, расходы средств дорожного фонда приносили больше пользы.

В стратегии также отмечается, что улучшение менеджмента дорожных активов посредством политики в области стратегического планирования, повышения эффективности мероприятий дорожного фонда как на центральном, так и на местном уровнях вкупе с улучшением качества собираемых данных о дорожном сообщении должны стать приоритетными целями для устойчивого развития дорожной инфраструктуры и данной области в целом.

²⁰ Стратегия мобильности на 2023-2030 годы, утвержденная Постановлением Правительства № 589 от 28.08.2024

5.2. Стратегический план развития дорожной инфраструктуры в АТО Гагаузия

Средства дорожного фонда в АТО Гагаузия использовались до настоящего времени без стратегического планирования. Ресурсы из национального дорожного фонда, полученные в результате распределения исходя из эквивалентного километра находящего в ведении региональных властей дорог, освобождались в соответствии с ежегодной программой использования средств дорожного фонда. В ноябре 2023 года Народное собрание Гагаузии утвердило местный Закон № 32 об использовании средств на дорожную инфраструктуру (от 17 ноября 2023 года)²¹.

Согласно данному закону, финансирование средств для инфраструктуры автомобильных дорог районного (муниципального) значения должно осуществляться Исполнительным Комитетом на основании Программы финансирования инфраструктуры местных автомобильных дорог общего пользования, разработанной Исполнительным комитетом и утвержденной Народным собранием Гагаузии в срок до 1-го марта текущего бюджетного года. При этом Программа ежегодного финансирования инфраструктуры автомобильных дорог районного (муниципального) значения составляется в соответствии со стратегическим планом развития дорожной инфраструктуры, разработанным Исполнительным комитетом Гагаузии и утвержденным Народным собранием Гагаузии.

Программу распределения средств дорожного фонда в АТОГ на 2024 год²² утвердили с опозданием — после утверждения стратегического плана. Проект решения об утверждении стратегического плана распределения средств на 2024 год включили в повестку дня заседания, назначенного на 29 марта текущего года, однако затем его сняли с повестки под предлогом того, что стратегический план развития дорожной инфраструктуры не разработан и не утвержден. Непоколебимая позиция депутатов привела к тому, что на назначенное на 3 мая заседание к утверждению предложили как стратегический план, так и годовую программу.

Стратегический план развития дорожной инфраструктуры на территории автономии закрепляет условие насчет более жесткого распределения финансовых ресурсов из средств дорожного фонда, выделяемых АТОГ²³. Программа АТОГ насчет использования средств дорожного фонда на 2024 год предусматривает — впервые с 2018 года — распределение финансовых средств на содержание и периодический ремонт. Так, около 60% ресурсов отведены на капремонт, 9% — на периодическое содержание и порядка 26% — на текущее содержание.

²¹ <https://halktoplushu.md/archives/14499>

²² <https://halktoplushu.md/archives/15310>

²³ <https://halktoplushu.md/archives/15308>

Ввиду разработки стратегического плана публичные власти были вынуждены изучить состояние автомобильных дорог местного значения в АТОГ. В связи с разработкой стратегического плана публичные власти АТОГ проанализировали состояние 30 автомобильных дорог местного значения, находящихся в их ведении. Результаты показали, что у 58% местных дорог покрытие капитального и переходного типов. В документе представлены данные насчет протяженности насчет каждой автомобильной дороги местного значения по типу дорожного покрытия: 58% с асфальтобетонным покрытием, 14% с щебеночно-гравийным покрытием и 28% без твердого покрытия. Эти данные имеют значение для планирования работ по периодическому содержанию и капитальному ремонту. Кроме того, в стратегическом плане представлена и ситуация насчет состояния автомобильных дорог местного значения с асфальтобетонным покрытием: 31% находятся в плохом и очень плохом состоянии; 41,5% находятся в удовлетворительном состоянии и лишь 27,5% находятся в хорошем состоянии, а это означает, что около 25 км дорог местного значения нуждаются в срочном капитальном ремонте, а другим 37 км потребуется капитальный ремонт в среднесрочной перспективе.

В стратегическом плане обозначены показатели результативности до 2027 года. Так, планируется ежегодно обеспечивать реабилитацию около 5 км местных дорог. Наряду с этим до 2027 года состояние 100% приоритетных местных дорог (8 из 30) должно быть определено как хорошее или удовлетворительное, а состояние 100% местных дорог должно быть определено хотя бы как удовлетворительное. Планом предусматривается и сокращение на 50% количества дорожно-транспортных происшествий. Вместе с тем годовая программа использования средств дорожного фонда содержит только финансовые данные — в ней не указаны названия дорог, включенных в капитальный и периодический ремонт, а также запланированная для ремонта протяженность автомобильных дорог в км.

Осуществление стратегического плана насчет дорожной инфраструктуры опирается на изменения в плане финансирования из государственного бюджета. В стратегическом плане указаны проблемы и действия, а также сроки выполнения и показатели результативности. Так, для решения проблемы плохого состояния автомобильных дорог местного значения предусмотрено, что необходимо выделить 250 млн леев под реабилитацию приоритетных местных автомобильных дорог, а размер трансфертов из государственного бюджета под дорожную инфраструктуру АТОГ должен составить 1 млрд леев. Формулировка показателя результативности расплывчатая, поскольку не ясно, подсчитан ли размер ассигнований в совокупности для периода реализации (2024 – 2027) или же они предложены в качестве годовой величины. В то же время по другой проблеме, связанной с недостаточным финансированием коммунальных дорог и улиц, которая была обозначена в плане действий, закреплено в качестве показателя результативности 1 млрд леев в год за счет иностранных инвестиций и 100% контрибуции к этим грантам, которые должны быть обеспечены либо центральными властями, либо властями АТОГ, либо местными властями. Также насчет этой проблемы уточняется, что размер дорожного фонда АТОГ должен быть равен 1 млрд леев. В этой связи заметим, что дорожный фонд АТОГ на 2024 год составляет всего 26,59 млн леев.

VI. ВЫВОДЫ

Выводы для органов власти центрального уровня:

- 1. Происходит хроническое недофинансирование дорожного фонда по сравнению с уровнем, запланированным согласно Стратегии транспорта и логистики на 2013 – 2022 годы, а также по сравнению с накоплениями в него.** Хотя накопления в дорожный фонд выше поступлений и величин, запланированных в Стратегии транспорта и логистики, уровень финансовых ресурсов, которые фактически выделяются ежегодно дорожному фонду, ниже запланированных в среднем примерно на 1 млрд леев. Источники финансирования дорожного фонда постепенно ликвидировались: в 2012 году были отменены акцизы на сжиженный газ; объем распределяемого в дорожный фонд налога за использование дорог автотранспортными средствами, зарегистрированными в Республике Молдова, сократился в 2017 году на 50%, так что с 2022 года он будет полностью исключен из источников финансирования дорожного фонда; в 2018 году был снят пункт о 80%-ной доле акцизов на нефтепродукты, за исключением сжиженного газа.
- 2. Размер дорожного фонда непредсказуем и полностью зависит от тех, кто утверждает годовой бюджет.** Решения об утверждении размера дорожного фонда непредсказуемые, они принимаются в процессе утверждения годового национального публичного бюджета, а утверждаемые объемы не соответствуют Бюджетному прогнозу на среднесрочный период. Кроме того, в течение бюджетного года могут приниматься решения об изменении объема ресурсов, выделенных дорожному фонду в целом, а также выделенных по типам работ в частности. В этой связи следует упомянуть и о проблеме просроченных долгов, которые уменьшают фактическую величину дорожного фонда.
- 3. Структура дорожного фонда по типам работ показывает, что в 2020 – 2024 годы наибольший удельный вес приходился на капитальный ремонт, хотя данные работы не следует осуществлять за счет дорожного фонда, средства которого предназначены только для содержания. В то же время в 2017 – 2019 годы наибольший удельный вес ассигнований в дорожный фонд приходился на работы по текущему содержанию.** Однако текущее содержание не позволяет объективно измерять выполненные объемы — эти работы менее эффективные, но затратные и отличаются повышенным риском хищения финансовых средств из дорожного фонда, поскольку такого рода работы выполняются не по итогам тендеров — они присваиваются путем заключения непосредственных договоров с АО Drumuri. Таким образом, выделение более высокого объема ресурсов для выполнения работ свидетельствует о плохом планировании и неэффективном управлении дорожной инфраструктурой.

4. **Удельный вес ресурсов на периодическое содержание в общем объеме ресурсов дорожного фонда гораздо ниже запланированного в стратегии, а это не позволяет создать рынок работ по периодическому содержанию и обеспечить специализацию компаний по таким видам работ.** В соответствии со Стратегией транспорта и логистики, уровень ресурсов, выделяемых на периодическое содержание, должен увеличиваться пропорционально увеличению дорожного фонда. Однако, к сожалению, эти работы отличаются неоднобразной динамикой — на их долю приходится около 11% в совокупном объеме выделяемых дорожному фонду ресурсов.
5. **Стратегия транспорта и логистики предусматривала разделение финансирования из дорожного фонда только по двум крупным категориям расходов — текущее содержание и периодическое содержание и ремонт. Вместе с тем из дорожного фонда финансируются и другие расходы.** Анализ структуры дорожного фонда по видам работ выявил и другие категории расходов, удельный вес которых достигал даже 25%, что сказывается на способности дорожного фонда обеспечить главную цель, а именно улучшение состояния дорог. В эту категорию расходов вошли и задолженности по работам, выполненным в предыдущий период, следовательно, объем ресурсов, которые фактически были выделены на содержание дорожной инфраструктуры, еще ниже утвержденного уровня.
6. **Государственное предприятие «Государственная администрация дорог» (ГАД) ежегодно получает из дорожного фонда ресурсы на управление автомобильными дорогами общего пользования, тогда как АТОГ и остальные ОМПУ II уровня управляют автомобильными дорогами за счет расходов на функционирование органов местного публичного управления.** ГП Государственная администрация дорог получало на управление дорожной инфраструктурой от 20 млн леев (2017) до 157 млн леев (2022), а в последние годы — 70 млн леев в 2023 году и 80 млн леев в 2024 году. Ввиду того, что у этого предприятия статус государственного, получаемая им прибыль должна отчисляться в государственный бюджет²⁴, таким образом ресурсы дорожного фонда идут не на содержание и ремонт дорог, а попадают в государственный бюджет.
7. **Ежегодно свыше 1,3 млрд леев, выплачиваемых дорогопользователями при приобретении горючего, не поступают на содержание и ремонт дорог, а это приводит к увеличению издержек самих дорогопользователей.** В 2018 году в Закон о дорожном фонде внесли изменение, а именно синтагму «80 процентов собранных акцизов» заменили на «в размере, установленном законом о государственном бюджете на соответствующий год». Данная поправка серьезно сказалась на объеме фактически выделяемых дорожному фонду финансовых средств и, следовательно, на его способности обеспечить реабилитацию, модернизацию, ремонт и надлежащее содержание всех автомобильных дорог общего пользования до 2022 года и их приведение в хорошее состояние.
8. **Недофинансирование дорожного фонда, рассматриваемое с точки зрения существенного роста цен на сырье (битум), подрывает достижение целей, обозначенных в документах стратегического планирования.** Цены на битум, используемый в асфальтовых смесях, выросли в 2022 году более чем в два раза и продолжают сохраняться на этом же уровне. Ввиду роста цен на сырье и продолжающегося недофинансирования дорожного фонда увеличивается риск того, что темпы ухудшения состояния дорожных активов ускорятся.
9. **Динамику состояния автомобильных дорог невозможно проанализировать за более длительный временной период, поскольку имеющиеся данные несопоставимы, а информация о состоянии национальных автомобильных дорог общего пользования, представленная в отчетах об использовании средств дорожного фонда в 2020 – 2023 годы, вызывает сомнения относительно достоверности данных.** Отчеты за 2020 год и за 2021 год, а также отчеты за 2022 год и за 2023 год содержат разную историческую информацию о состоянии автомобильных дорог в 2018 году, 2019 году, 2020 году и 2021 году. В отчетах за 2022 год и за 2023 год уровень удельного веса дорог в отличном и хорошем состоянии заметно ниже.
10. **Состояние дорог ухудшается по всем типам национальных автомобильных дорог в 2023 году, а самое плачевное состояние наблюдается по региональным — в их случае удельный вес дорог в плохом и очень плохом состоянии достигает порядка 50%.** Особый упор был сделан на скоростные дороги. Так, в 2022 году удельный вес дорог в отличном состоянии увеличился с 2% до 20% благодаря завершению работ по реабилитации 210 км за счет внешних и бюджетных источников. Другие значительные изменения в плане состояния национальных автомобильных дорог не наблюдаются — их состояние продолжает ухудшаться; особенно это заметно в случае региональных.
11. **Стратегию транспорта и логистики на 2013 – 2022 годы по большому счету не соблюдали, так как протяженность дорог, на которых были выполнены работы по реабилитации, меньше на 1000 км, а состояние дорог хуже запланированного — автомобильные дороги национального значения, находящиеся, по крайней мере, в удовлетворительном состоянии, хотя более 50% автомобильных дорог в плохом и очень плохом состоянии.** Из года в год дорожный фонд недофинансируется, а это не позволяет обеспечить достижение целей насчет состояния дорог и степени их реабилитации.

²⁴ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=142024&lang=ro

Выводы для органов власти местного уровня (II):

1. **Цели, установленные АТО Гагаузия в местных документах стратегического планирования, недостижимы.** В соответствии со стратегическим планом, размер ассигнований из дорожного фонда в пользу АТОГ должен достигнуть 1 млрд леев, что позволит обеспечить выполнение всех целей, закрепленных в стратегии, вместе с тем в программе не указан и источник покрытия дефицита, нужных для этого средств.
2. **Анализ использования ресурсов, получаемых в качестве трансфертов специального назначения для дорожной инфраструктуры АТОГ, отражает низкую степень эффективности их использования.** Так, до 2020 года трансферты специального назначения под дорожную инфраструктуру распределялись преимущественно под текущие работы (83% – 96%). Для ямочного ремонта, ремонта щебеночных дорог и реабилитации асфальтового покрытия выделено 22,6 млн леев в 2020 году. С 2021 года более половины ресурсов выделены под капитальный ремонт и только в 2024 году, наконец, выделили ресурсы на периодическое содержание (около 9%).
3. **В программе распределения ресурсов из дорожного фонда АТОГ не указаны четко участки автомобильных дорог местного значения по каждому отдельному виду работ.** На некоторых автомобильных дорогах местного значения в один и тот же период проводятся несколько видов работ, причем, как выяснилось, даже на тех же участках: ямочный ремонт и реабилитация асфальтового покрытия, затем ямочный ремонт и капитальный ремонт.
4. **Трансферты на содержание дорог в АТО Гагаузия использовались без их включения в документ стратегического планирования, а это сказалось на эффективности использования финансовых ресурсов на дорожную инфраструктуру в АТОГ.** С утверждением в 2024 году Программы использования ресурсов дорожного фонда было обеспечено более строгое распределение финансовых средств из дорожного фонда АТОГ, так как документ впервые с 2018 года и до настоящего времени предусматривает распределение финансовых ресурсов для содержания и для периодического ремонта. Так, порядка 60% ресурсов распределены под капремонт, 9% выделяются на периодическое содержание и около 26% — на текущее содержание.
5. **Для стратегического планирования необходимо проанализировать нынешнее положение в том, что касается состояния автомобильных дорог местного значения, и утвердить многолетнее планирование.** Принимая во внимание разработку стратегического плана, органы публичной власти АТОГ проанализировали состояние 30 автомобильных дорог местного значения, находящихся в их ведении. Как показали результаты анализа, у 58% местных дорог покрытие капитального и переходного типов. Также представлены данные о протяженности каждой автомобильной дороги местного значения по типу дорожного покрытия.
6. **В стратегическом плане закреплены показатели результативности на период до 2027 года, при этом однако не объясняется, каким образом будет обеспечено их достижение.** Их достижение опирается на изменения в плане финансирования дорожного фонда из госбюджета. В случае многих целей предусматривается внушительное финансовое покрытие, а именно: дорожный фонд АТОГ в размере 1 млрд леев (из которых 25% выделяют на реабилитацию), привлекаемые иностранные инвестиции в размере 1 млрд леев в год и гарантированная контрибуция при софинансировании проектов на уровне 100% (источник покрытия не указан).

VII. РЕКОМЕНДАЦИИ

Для центральных органов публичной власти:

1. Обеспечение предсказуемости финансирования дорожного фонда путем восстановления в законе о дорожном фонде отчисления в фонд не менее 80% топливных акцизов.
2. В этом же контексте рекомендуем пересмотреть назначение дорожного фонда, который на данный момент охватывает не только содержание и ремонт дорог, но и строительство новых и управление существующими. Дорожный фонд должен быть направлен на содержание.
3. Внедрить дорожный фонд нового поколения, который будет пользоваться автономией от бюджетного процесса и располагать четкими и стабильными источниками, а динамика его объема станет предсказуемой, что позволит осуществлять долгосрочное планирование развития инфраструктуры автомобильных дорог общего пользования;
4. Улучшить управление дорожным фондом и обеспечить планирование выделения его средств, которое будет опираться на данные и на эффективность мер и действий;
5. Разработать многолетнюю программу развития и реабилитации дорожной инфраструктуры (рассчитанную на 3 – 5 лет), что позволит обеспечить однообразное улучшение состояния дорог как с географической точки зрения, так и с точки зрения категорий автомобильных дорог (скоростные, республиканские, региональные).
6. Разработать методологию планирования распределения средств дорожного фонда по неизменяющимся категориям и подкатегориям расходов, что даст возможность сопоставлять и анализировать программы за разные годы;
7. Стандартизировать содержание отчета об исполнении программы распределения средств дорожного фонда и отраженных в нем статистических данных;
8. Увеличить объем ресурсов, выделяемых под периодический ремонт, который, по сути, обеспечивает содержание дорожной инфраструктуры и улучшение состояния дорог;
9. Избегать финансирования из дорожного фонда работ по новому строительству, которые следует обеспечивать из госбюджета либо внешних займов;
10. Сократить удельный вес иных расходов, кроме содержания и ремонта автомобильных дорог, в структуре расходов дорожного фонда, обеспечивая соблюдение приоритетных направлений использования средств дорожного фонда;

11. Пересмотреть устав ГП «Государственная администрация дорог» и порядок его финансирования из дорожного фонда. Данная структура должна функционировать в качестве публичного органа с финансированием из госбюджета;
12. Отражать в программе распределения средств дорожного фонда трансферты в пользу ОМПУ II уровня в качестве трансфертов из дорожного фонда.
13. Обеспечить достижение стратегических целей путем эффективного использования средств дорожного фонда на национальном уровне; для этого следует включить анализ выполнения стратегических целей в ежегодный отчет об использовании средств дорожного фонда;
14. Разработать для ОМПУ II уровня методологические указания насчет порядка планирования ассигнований на содержание автомобильных дорог районного (муниципального) значения;
15. Оценка влияния изменения трансфертов из государственного бюджета органам местного самоуправления I уровня на дорожную инфраструктуру с трансфертов специального назначения на трансферты общего характера, выделяемых из налога за пользование дорогами, уплачиваемого владельцы транспортных средств, зарегистрированных в Республике Молдова.

Для органов местного публичного управления II уровня АТОГ

1. Распределять не менее 50% ресурсов за счет трансфертов специального назначения на дорожную инфраструктуру в пользу органов местного публичного управления II АТОГ под работы по периодическому содержанию и выявить иные источники финансирования в случае работ по капитальному ремонту;
2. Повысить прозрачность ассигнований и указывать в годовой программе распределения средств на содержание дорог список дорог, тип работ по каждой автомобильной дороге местного значения, а также участок, на котором выполняются работы по содержанию и ремонту;
3. Пересмотреть показатели результативности, отраженные в секторальном документе стратегического планирования;
4. Провести инвентаризацию дорожных активов и обеспечить планирование, опирающееся на данные и на эффективность мер и действий;
5. Обеспечить сопоставимость документов годового планирования ассигнований, а также отчета об исполнении программы содержания автомобильных дорог районного значения.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Таблица А 1.1. Динамика распределения средств дорожного фонда по типам работ и расходам для автомобильных дорог национального значения, тыс. леев

	Типы работ и расходов	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1	Текущее содержание национальных автомобильных дорог общего пользования в летнее время	261753	303622,5	367211,1	478477,6	421 670,80	513 952,40	499 105,30	436 400,5
2	Текущее содержание национальных автомобильных дорог общего пользования в зимнее время	110 000	148775,1	110 000	51 300	55 400	70 000	98 400,00	165000
3	Работы и услуги по периодическому содержанию	98007	486 777,70	58 160	404 366	300 404	148 888	167 851,20	196 855,0
4	Ремонтные работы на дорогах и мостах	350 327		12 000	30000	30 000	40000	717 422,80	202 231,8
5	Капитальный ремонт дорог и мостов		81 681,60	281 626	395 921	553 585	613452	588 189,50	807 035,0
6	Разработка и утверждение нормативных документов, положений и технических спецификаций и др.	2 500	5 204,10	4 100	3 000	3 000	2100	260,00	1 095,0
7	Управление автомобильными дорогами общего пользования	20 000	22 487,90	32 000	58 500	60 000	157064,5	109 717,00	80 000,0
8	Выполнение работ по проектированию, оценке дорог и мостов, приобретение земель	18 000	23 900,40	20 000	35 000	40 000	68443	101 060,00	80000
9	Развитие производственной базы единиц, выполняющих работы по содержанию дорог АО Dptumti, приобретение для них техники и оборудования	0	0	0	0	0	0	0	15 650,0
10	Выполнение научно-исследовательских работ, передача технологий, применяемых к экспериментальным участкам дорог и мостов	0	0	0	0	0	0	3 000,00	3 500,0
11	Софинансирование проектов по реабилитации дорог	5100	0	33 500	145 225	60 000	183000	39 606,60	12 600,0
12	Приобретение и обслуживание техники и оборудования	7 000	0	0	4 000	8 000	14000	2 400,00	15 579,0
13	Приобретение информационной системы выдачи, управления, мониторинга и контроля электронной винетки	2500		2 883	0	0	0	0	0
14	Погашение долгов за объемы работ, освоенных при содержании национальных автомобильных дорог общего пользования, всего	219037	0	102 609	0	0	0	0	0
	ВСЕГО	1094224	1072449,3	1024089,1	1 605 789,6	1 532 059,8	1 810 899,9	2 327 012,4	2 015 946,3

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Таблица А 2.1. Распределение средств дорожного фонда АТОГ по типам работ и расходам, тыс. леев

	Типы работ	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1	Текущее содержание автомобильных дорог (ямочный ремонт, профилирование щебеночных дорог с добавлением материала, содержание земляного полотна и водопроводных сооружений, содержание искусственных сооружений);	12019,9	10730,0	22636,7	4454,0	5238,5	3365,8	4874,674
2	Работы по обеспечению безопасности дорожного движения	531,4	400,0	566,9	572,8	487,3	672,6	1347,332
3	Работы по содержанию, текущий ремонт искусственных сооружений (мостов, мостиков)	381,3	700,0	447,2	588,5	102,6	66,2	60,0
4	Содержание дорог в зимнее время (очистка от снега, борьба с гололедом)	387,9	400,0	321,4	80,4	268,5	418,9	800,784
5	Обеспечение эстетики дороги (профилировка проезжей части, обочины, скашивание растительности и пр.)	447,2	317,3	368,8	753,7	632,0		
6	Периодический ремонт дорог							2404,789
7	Капитальный ремонт				15635,1	14569,0	16963,2	16146,267
8	Услуги технического надзора	110,4	167,4	223,8	240,0	200,0	201,6	250,0
9	Услуги по лабораторному тестированию			20,0	38,0	11,1	12,0	20,0
10	Выполнение работ по проектированию, оценке дорог и приобретению земель	571,3		313,4		271,4	80,0	510,0
11	Погашение долгов по объемам выполненных работ, разработке технической документации, по содержанию в зимнее время	124,4	2302,3	298,2	292,1			183,164
12	Управление инфраструктурой дорог местного значения (ГП Sud-A-Con)	200,8						
	ВСЕГО	14774,7	15016,9	25196,4	22654,5	21780,4	21780,4	26597,0

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Таблица А 3.1. Распределение средств дорожного фонда по автомобильным дорогам местного значения и типам работ в Комратском районе

Автомобильные дороги местного значения, находящиеся в ведении Комратского района		2018		2019		2020		2021		2022		2023	
		км	тыс. леев	км	тыс. леев	км	тыс. леев	км	тыс. леев	км	тыс. леев	км	тыс. леев
L619	R35 – Садык – Тараклия	0.00-3.40	160,51	0.00-3.40	170	0.00-3.40	260,36	0.00-3.40	208,41	0.00-3.40	91,69		
L620	R23 – подъезд к селу Чок-Майдан	0.00-4.50	452,91	0.00-4.50	500	0.00-4.50	521,01						
						0.00-4.50	871,07					0.00-3.00	142,48
L621	Чок-Майдан – Авдарма	0.00-14.00	485,689	0.00-14.0	1000	0.00-14.00	252,034						
L622	R28 – подъезд к станции Комрат	0.00-2.20	101,89	0.00-2.20	70	0.00-2.20	60,87	0.00-2.20	40,69				
L623	R28 – подъезд к станции Комрат	0.00-5.80	644,76	0.00-5.80	251,01	0.00-5.80	2223,14	0.00-5.80	1630,78	0.00-5.80	451,14	0.00-5.889	303,05
		0.00-5.80	1696,34	0.00-5.80	796,29	0.00-5.80	437,66	0.00-5.80	427,55				
		aleatoriu	1134,47	0.00-5.80	149,1	0.00-5.80	130,20						
L623.1	R23 – подъезд к мун. Комрат	0.0-1.515	177,9	0.0-1.515	150	0.0-1.515	264,02	0.0-1.70	81,44	0.0-1.70	401,88	0.00-1,515	347,02
								0.0-1.70	1431,47				
L623.2	R29 – подъезд к мун. Комрат	0.0-2,267	364,57	0.0-2,267	50	0.0-2,267	351,55	0.00-2.45	256,08	0.00-2.45	1523,13	0.00-2.267	388,82
				0.0-2.267	250			0.00-2.45	925,29				
L623.3	R35 – подъезд к мун. Комрат			0.00-2.049	300								
		0.00-2.049	98,84	0.00-2.049	50	0.0-2.049	131,62	0.00-3.70	46,66	0.00-3.70	72,01	0.0-2.049	74.43
L624	M3 – подъезд к селу Бешалма	0.00-3.20	170,08	0.00-3.20	300								
				0.00-3.20	700	0.00-3.20	5334,76	0.00-3.20	2154,86				
L625	подъезд к селу Котовское					0.00-3.50	850,92	0.00-3.50	3298,53			0.00-3.50	1850,71
		0.00-3.50	207,25	0.00-3.50	200	0.00-3.50	159,99	0.00-3.50	150,51	0.00-3.50	151,14	0.00-3.50	52,80
L626	Конгаз – Кёселия Русэ	0.00-7.00	222,59	0.00-7.00	100								
Всего Комрат			5917,83		5036,4		11849,2		10652,3		2691		3084,89

ЭКСПЛИКАЦИЯ:

Ямочный ремонт	Содержание и ремонт щебеночной дороги	Ремонт и реабилитация асфальтового покрытия	Капитальный ремонт	Очистка и восстановление канав, установка каналов	Установка прикромочных лотков и бордюров
----------------	---------------------------------------	---	--------------------	---	--

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Таблица А 4.1. Ресурсы, выделенные из расчета на 1 км для ямочного ремонта

в АТОГ в 2018 – 2024 годы

Автомобильные дороги местного значения, находящиеся в ведении АТОГ		2018	2019	2020	2021	2022	2023
L619	R35 – Садык – Тараклия	47,21	50	76,58	61,3	26,97	
L620	R23 – подъезд к селу Чок-Майдан	100,65	111,11	115,78			
L621	Чок-Майдан – Авдарма	34,69					
L622	R28 – подъезд к станции Комрат	46,31	31,82	27,67	18,5		
L623	R28 – подъезд к мун. Комрат	111,17	51,72	383,3	281,17	77,78	51,46
L623.1	R23 – подъезд к мун. Комрат	117,43	99,01	174,27	53,76	236,4	229,06
L623.2	R29 – подъезд к мун. Комрат	160,82	22,06	155,07	104,52	621,69	171,51
L623.3	R35 – подъезд к мун. Комрат	48,24	24,4	64,24	12,61	19,46	36,33
L624	M3 – подъезд к селу Бешалма	53,15	93,75				
L627	R29 – Жолтай – Бешгёз – R36			16,53	7,14	10,16	0,57
L629	R29 – подъезд к станции Чадыр-Лунга – R36			53,61	67,21	82,46	47,94
L629.1	Чадыр-Лунга – станции Чадыр-Лунга			111,63	16,75	22,14	10,54
L642	Чадыр-Лунга – Тараклия – L646			23,74		15,59	9,11
L634	M3 – Вулкэнешть – R32.1		55,56	48,84	38,67		80,89
L635	M3 – подъезд к станции Вулкэнешть	29,07	28,99	18,61	11,95	17,06	
L637	M3 – Вулкэнешть – Вадул луй Исак	40,04	10	18,61	11,95	17,06	
L637.1	Вулкэнешть – M3		71,82	31,61	41,66	100,46	34,58
L638	M 3 – Чишмикёй – Етулия	10,09	16,15	19,9	33,21	38,53	38,23
L638.1	Подъезд к границе с Украиной	64,11	100				
L639	M3 – подъезд к границе с Украиной	97,98	200				
L677	Подъезд к селу Южное				22,37	33,2	

Источник: разработано автором на основе данных из Приложения 2



«ГРАЖДАНСКОЕ ОБЩЕСТВО ЗА ЕВРОИНТЕГРАЦИЮ»

Проект финансируется Европейским Союзом и софинансируется Фондом имени Фридриха Эберта

www.euromonitor.md

