

**ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ
ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ****Светлана Ивановна ПРОТАСЕНЯ**

аспирантка кафедры государственных и муниципальных финансов,
Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Санкт-Петербург, Российская Федерация
protasenia@mail.ru

История статьи:

Получена 13.11.2017
Получена в доработанном
виде 27.11.2017
Одобрена 11.12.2017
Доступна онлайн 22.12.2017

УДК 338.47

JEL: E62, H54, H72

Аннотация

Предмет. Методология оценки эффективности использования средств дорожных фондов. Исследуются теория и действующая практика оценки эффективности бюджетных расходов на дорожную деятельность в Российской Федерации.

Цели. Развитие методологии оценки эффективности использования средств дорожных фондов, совершенствование системы финансового обеспечения дорожной деятельности.

Методология. Используется системно-пространственный подход к анализу результатов финансового обеспечения дорожной деятельности. Исследование строится на принципах модели бюджетирования, ориентированного на результат, с соблюдением регулярности, преемственности, объективности исследования. Научным инструментарием (аппаратом) исследования эффективности использования средств дорожных фондов явилась совокупность логических и формализованных методов и моделей: анализа и синтеза, индукции и дедукции, группировки и сравнения, построения аналитических таблиц, детализация, индексный, программно-целевой метод и др.

Результаты. Разработаны методы оценки эффективности использования средств дорожных фондов, дана классификация целевых индикаторов, введены новые группировки аналитических показателей, предложен алгоритм и критерии оценки бюджетной эффективности дорожной деятельности. Проведена апробация авторской системы оценочных показателей. По итогам 2014–2016 гг. отмечено снижение эффективности использования бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда, особенно в части бюджетных расходов на строительство и реконструкцию.

Область применения. Методология может выступить основой для совершенствования процесса разработки научно обоснованного бюджетирования дорожной деятельности.

Выводы. Применение полученных результатов будет способствовать повышению эффективности использования средств дорожных фондов Российской Федерации, разработке и своевременному принятию превентивно эффективных управленческих решений в системе финансового обеспечения дорожной деятельности, осуществлению эффективного контроля реализации принятых решений, повышению качества финансового управления.

Ключевые слова:

дорожные фонды,
дорожная деятельность,
бюджетная
эффективность, методы
оценки эффективности,
система аналитических
показателей

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2017

Для цитирования: Протасеня С.И. Теория и практика оценки эффективности использования средств дорожных фондов Российской Федерации // *Финансы и кредит*. – 2017. – Т. 23, № 48. – С. 2903 – 2915.
<https://doi.org/10.24891/fc.23.48.2903>

Реализация приоритетов и целей государственной политики в сфере социально-экономического развития и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации через государственные программы обосновали необходимость формирования перечня целевых индикаторов и показателей, разработки методики оценки эффективности этих программ [1, 2]. Постановлением Правительства РФ от 02.08.2010 № 588 «Об утверждении порядка разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации» в качестве критериев предложены параметры экономической и социальной эффективности.

Проблематика методики оценки эффективности государственных программ, в частности подпрограммы «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)»¹, нашла свое отражение в приказе Министерства транспорта РФ от 02.03.2017 № 69 «Об утверждении методики оценки эффективности государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». В соответствии с п. 6 приказа «оценка степени достижения целей и решения задач подпрограмм, федеральных целевых программ и государственной программы определяется на основе оценки степени достижения плановых значений показателей (индикаторов)». Подчеркнем, что в данном случае оценка эффективности определяется степенью достижения плановых показателей. В соответствии с п. 12 приказа: «Оценка эффективности использования средств федерального бюджета рассчитывается для каждой подпрограммы (федеральной целевой программы) как отношение оценки степени реализации мероприятий подпрограммы (федеральной целевой программы) к оценке степени соответствия объемов финансирования из средств федерального бюджета подпрограммы (федеральной целевой программы) запланированному уровню расходов» [3, 4]. Таким образом, оценка эффективности бюджетных расходов строится на соотношении степени достижения плановых показателей по количеству мероприятий к степени достижения плановых показателей по бюджетным расходам, то есть не учитываются показатели результативности дорожной деятельности, не характеризуется степень достижения целей финансового обеспечения, невозможно определить тенденции и закономерности развития процессов финансирования дорожной деятельности.

Рост уровня расходов средств на дорожное хозяйство (дорожные фонды) в общем объеме консолидированного бюджета Российской Федерации с 1,7% (349,5 млрд руб.) в 2011 г.

до 4,5% (1 209,3 млрд руб.) в 2015 г.² обосновывает необходимость повышения бюджетной эффективности.

В условиях недостаточной проработанности методологии оценки эффективности использования средств дорожных фондов, незакрепленности ее основ в нормативных правовых актах, представляются важными и актуальными формирование единых подходов к методам оценки эффективности бюджетных расходов, направляемых на осуществление дорожной деятельности, разработка перечня оценочных показателей и методики их расчета [5, 6].

В целях объективной и полной оценки эффективности бюджетных расходов для достижения результатов дорожной деятельности и их численной характеристики первоначальным является вопрос о наборе важнейших целевых показателей и их достаточности [7, 8]. Автор предлагает при разработке целевых показателей руководствоваться тем, что они должны отражать и быть связаны с системой показателей дорожной деятельности [9, 10], то есть характеризовать степень достижения целей финансового обеспечения дорожной деятельности, и использовать основной инструмент бюджетного планирования – программно-целевой метод.

Поскольку бюджетная эффективность выражается относительными показателями, рассчитываемыми исходя из абсолютных характеристик полученных результатов дорожной деятельности и бюджетных расходов, обусловивших получение результатов, то для ее расчета автор будет использовать прямые, рассчитываемые как отношение результата дорожной деятельности к бюджетным расходам, и обратные, рассчитываемые как отношение расходов к результатам, способы расчета. Чем выше будет уровень прямого показателя бюджетной эффективности, тем выше результативность дорожной деятельности. Чем выше будет уровень обратного показателя эффективности,

¹ Подпрограмма «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)», утверждена постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848.

² Социально-экономические показатели Российской Федерации в 1991–2015 гг.
URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b16_13_p/Main.htm

тем ниже результативность дорожной деятельности.

Принцип эффективности использования бюджетных средств установлен ст. 34 Бюджетного кодекса РФ и означает, «что при составлении и исполнении бюджетов участники бюджетного процесса в рамках установленных им бюджетных полномочий должны исходить из необходимости достижения заданных результатов с использованием наименьшего объема средств (экономности) и (или) достижения наилучшего результата с использованием определенного бюджетом объема средств (результативности)». Это позволило автору сформулировать формализованные критерии оценки эффективности бюджетных расходов [11, 12]. Такими критериями выступают:

- минимизация расхода бюджетных средств на единицу результата дорожной деятельности;
- максимизация результата дорожной деятельности на единицу расхода бюджетных средств.

Такой авторский подход при разработке системы аналитических (оценочных) показателей обеспечит возможность поиска направлений повышения эффективности использования средств дорожных фондов, повышение качества финансового управления дорожной деятельностью³ [13].

Поскольку цели дорожной деятельности многозначны, то в процессе оценки необходимо использовать несколько индикаторов (показателей) [14–17]. Классификацию целевых индикаторов в системе достижения целей дорожных фондов предлагается провести по четырем категориям:

- 1) продуктивность дорожной деятельности (индикаторы продуктивности);
- 2) стоимость (расходы) на дорожную деятельность (индикаторы стоимости);

3) результативность дорожной деятельности (индикаторы результативности);

4) эффективность использования средств для осуществления дорожной деятельности (индикаторы эффективности).

Индикаторы эффективности представляют собой следующую группировку аналитических показателей оценки эффективности использования средств дорожных фондов.

1. Показатели бюджетной эффективности, рассчитываемые прямым способом.

1.1. Операционные показатели оценки бюджетной эффективности дорожной деятельности: соотношение изменения общей протяженности автомобильных дорог федерального (регионального, местного) значения к изменению израсходованных средств на автомобильные дороги федерального (регионального, местного) значения; соотношение изменения ввода дорог в эксплуатацию после строительства к изменению израсходованных средств на строительство дорог; соотношение изменения ввода в эксплуатацию дорог после реконструкции к изменению израсходованных средств на реконструкцию дорог; соотношение изменения ввода в эксплуатацию дорог после капитального ремонта и ремонта к изменению израсходованных средств на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог; соотношение изменения ввода дорог в эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта искусственных сооружений на дорогах к изменению израсходованных средств на капитальный ремонт и ремонт искусственных сооружений на дорогах.

1.2. Коэффициенты опережения результативности дорожной деятельности: соотношение темпа роста общей протяженности дорог к темпу роста общей суммы израсходованных средств; соотношение темпа роста ввода в эксплуатацию после строительства дорог к темпу роста израсходованных средств на строительство дорог; соотношение темпа роста ввода в эксплуатацию после реконструкции дорог к темпу роста

³ Протасеня С.И. Методология оценки эффективности дорожных фондов // Архитектура финансов: антикризисные финансовые стратегии в условиях глобальных перемен: сборник материалов VII Международной научно-практической конференции. СПб: СПб ГЭУ, 2016. С. 580–583.

израсходованных средств на реконструкцию дорог; соотношение темпа роста ввода в эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта к темпу роста израсходованных средств на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог.

2. Показатели бюджетной эффективности, рассчитываемые обратным способом.

2.1. Динамические показатели оценки бюджетной эффективности дорожной деятельности: соотношение изменения израсходованных средств на автомобильные дороги федерального (регионального, местного) значения к изменению общей протяженности автомобильных дорог федерального (регионального, местного) значения; соотношение изменения израсходованных средств на строительство дорог к изменению ввода дорог в эксплуатацию после строительства; соотношение изменения израсходованных средств на реконструкцию дорог к изменению ввода в эксплуатацию дорог после реконструкции; соотношение изменения израсходованных средств на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог к изменению ввода в эксплуатацию дорог после капитального ремонта и ремонта; соотношение изменения израсходованных средств на капитальный ремонт и ремонт искусственных сооружений на дорогах к изменению ввода дорог в эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта искусственных сооружений на дорогах.

2.2. Коэффициенты роста бюджетных расходов на 1% роста результативности: соотношение темпа роста общей суммы израсходованных средств к темпу роста общей протяженности дорог; соотношение темпа роста израсходованных средств на строительство дорог к темпу роста ввода в эксплуатацию после строительства дорог; соотношение темпа роста израсходованных средств на реконструкцию дорог к темпу роста ввода в эксплуатацию после реконструкции дорог; соотношение темпа роста израсходованных средств на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог к темпу роста ввода в

эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта.

Для создания комплексной оценки эффективности бюджетных расходов с учетом законодательно закреплённого принципа эффективности на основании предложенных критериев и подходов автором разработан алгоритм определения бюджетной эффективности дорожной деятельности, который включает следующую последовательность расчетов:

- расчет эффективности использования бюджетных средств;
- расчет эффективности финансового обеспечения процессов дорожной деятельности;
- расчет эффективности использования средств дорожных фондов для достижения результатов дорожной деятельности;
- расчет уровня воздействия бюджетных расходов на рост результативности дорожной деятельности.

Далее рассмотрим предлагаемые показатели.

Прямые показатели бюджетной эффективности.

1. Операционные показатели оценки бюджетной эффективности дорожной деятельности отражают результативность дорожной деятельности (км), приходящуюся на 1 руб. бюджетных средств, и характеризуют интенсивность использования средств. Они рассчитываются:

$$\pm \mathcal{E} = \frac{P}{C},$$

где P – изменение общей протяженности (ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции, после капитального ремонта) дорог;

C – изменение общей (на строительство и реконструкцию дорог, на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог) суммы израсходованных средств.

2. Коэффициент опережения результативности K_{OP} дорожной деятельности устанавливает

закономерности и тенденции финансового обеспечения процессов дорожной деятельности – необходимость опережающего роста уровня результативности дорожной деятельности в сравнении с уровнем ее стоимости. Если значение этого коэффициента больше единицы, то закон опережающего роста выполняется. Если коэффициент меньше единицы – нет. Коэффициенты рассчитываются:

$$K_{OP} = \frac{П_{ТР}}{C_{ТР}},$$

где $П_{ТР}$ – темп роста общей протяженности (ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции, после капитального ремонта) дорог;

$C_{ТР}$ – темп роста общей (на строительство и реконструкцию дорог, на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог) суммы израсходованных средств.

Обратные показатели бюджетной эффективности.

1. Динамические показатели оценки бюджетной эффективности дорожной деятельности отражают сумму израсходованных бюджетных средств (руб.) приходящуюся на 1 км результативности дорожной деятельности, и характеризуют экстенсивность использования средств. Они рассчитываются так:

$$\pm \Xi = \frac{C}{П},$$

2. Коэффициент роста бюджетных расходов $K_{БР}$ на 1% роста результативности дорожной деятельности отражает долю роста бюджетных расходов в каждом проценте роста результативности дорожной деятельности и характеризует уровень воздействия стоимости на рост результативности. При росте результативности доля роста бюджетных расходов должна быть менее единицы. Коэффициенты рассчитываются так:

$$K_{БР} = \frac{C_{ТР}}{П_{ТР}}.$$

Все перечисленные показатели следует анализировать в динамике с использованием метода сравнения (характерная черта оценки эффективности). Для оценки степени выполнения плана, проверки обоснованности плановых показателей, контроля за расходами бюджетных средств и результатами дорожной деятельности, выявления резервов необходимо сравнивать фактические бюджетные расходы и результаты дорожной деятельности с плановыми бюджетными расходами и результатами. Для оценки определения тенденций и закономерностей развития дорожной деятельности необходимо сравнивать расходы бюджетных средств и результаты дорожной деятельности за отчетный период с бюджетными расходами и результатами за прошлые периоды.

Основной информационной базой для расчета аналитических показателей бюджетной эффективности дорожной деятельности являются плановые и отчетные показатели и другие источники информации федеральных министерств и ведомств Российской Федерации.

В целях апробации авторской группировки аналитических показателей проведем анализ эффективности использования бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда по данным сводной годовой отчетности об использовании бюджетных ассигнований, размещенным на официальном интернет-сайте Министерства транспорта РФ в динамике за 2014–2016 гг.⁴ (табл. 1–4).

Данные табл. 1 позволяют сделать вывод о том, что снижение общей протяженности дорог на 10,97 км (39%) на 1 руб. бюджетных расходов и снижение ввода в эксплуатацию дорог после строительства и реконструкции на 140,1 км (96%) на 1 руб. бюджетных расходов свидетельствует о неэффективном использовании бюджетных средств. Положительным результатом является рост ввода в эксплуатацию дорог после капитального ремонта и ремонта на 136,8 км (855%) на 1 руб. бюджетных расходов, что

⁴ Сводный годовой отчет об использовании бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда.
URL: https://www.mintrans.ru/upload/iblock/da0/otchet2_dorogi_2016.pdf

свидетельствует о наметившейся тенденции к выполнению критерия максимизации результата на единицу расхода бюджетных средств.

Все коэффициенты опережения результативности дорожной деятельности, рассчитанные в табл. 2, меньше единицы, что свидетельствует о неэффективном использовании бюджетных средств и о невыполнении критерия максимизации результата на единицу расхода бюджетных средств. Тем не менее следует отметить наметившуюся положительную тенденцию по соотношению темпа роста общей протяженности дорог к темпу роста общей суммы израсходованных средств (коэффициент опережения общей протяженности дорог увеличился на 0,034) и по соотношению темпа роста ввода в эксплуатацию дорог после капитального ремонта и ремонта к темпу роста израсходованных средств на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог (коэффициент опережения ввода в эксплуатацию дорог после капитального ремонта и ремонта увеличился на 0,095).

Данные табл. 3 позволяют сделать вывод о том, что прирост бюджетных расходов на 0,022 млрд руб. (63%) на 1 км общей протяженности дорог и прирост бюджетных расходов на 0,176 млрд руб. (более 2 000%) на строительство и реконструкцию 1 км дороги свидетельствует о неэффективном использовании бюджетных средств. Положительным результатом является снижение расхода средств на 0,053 млрд руб. (88%) на капитальный ремонт, ремонт и содержание 1 км дороги, то есть о наметившейся тенденции к выполнению критерия минимизации бюджетных расходов на единицу результата.

Все коэффициенты роста бюджетных расходов на 1% роста результативности, рассчитанные в табл. 4, больше единицы, что свидетельствует о неэффективном использовании бюджетных средств и о невыполнении критерия минимизации расходов на единицу результата. Тем не менее следует указать на наметившуюся положительную тенденцию по

соотношению темпа роста общей суммы израсходованных средств к темпу роста общей протяженности дорог (коэффициент роста бюджетных расходов на 1% роста общей протяженности дорог снизился на 0,036) и соотношению темпа роста израсходованных средств на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог к темпу роста ввода в эксплуатацию дорог после капитального ремонта и ремонта (коэффициент роста бюджетных расходов на 1% роста ввода в эксплуатацию дорог после капитального ремонта и ремонта снизился на 0,115).

Проведенное исследование с использованием авторской системы оценочных показателей позволяет сделать общий вывод о недостаточно эффективном использовании бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда, особенно в части бюджетных расходов на строительство и реконструкцию дорог ($K_{OP}=0,659$ при норме $K_{OP} \geq 1$, $K_{РБР}=1,518$ при норме $K_{РБР} \leq 1$) и о необходимости использования результатов анализа в ходе планирования финансового обеспечения дорожной деятельности.

Таким образом, для целей разработки научно обоснованного бюджетирования дорожной деятельности, принятия управленческих решений, комплексной оценки эффективности использования средств дорожных фондов автором разработана методология оценки эффективности использования средств дорожных фондов. Под методом оценки бюджетной эффективности дорожной деятельности автором предлагается понимать системное, комплексное изучение взаимосвязи и взаимозависимости системы финансового обеспечения процессов дорожной деятельности, измерение и обобщение влияния бюджетных расходов на результаты дорожной деятельности путем обработки специальными приемами и способами (неформализованными (логическими) и формализованными (математизированными)) показателей плана и отчетности, а также других источников информации.

В соответствии с законодательно закрепленным принципом эффективности использования бюджетных средств автором

формализованы критерии оценки бюджетной эффективности дорожной деятельности.

Для поиска направлений повышения эффективности использования средств дорожных фондов, качества системы финансового управления дорожной деятельностью автором проведена классификация целевых индикаторов по четырем категориям.

Для характеристики степени достижения целей финансового обеспечения дорожной деятельности автором разработана и обоснована новая группировка аналитических (оценочных) показателей, предложен алгоритм расчета бюджетной эффективности.

Основным направлением проведения оценки эффективности использования средств дорожных фондов является комплексность

использования разработанной системы аналитических показателей. Полученные оценки бюджетной эффективности стимулируют повышение результативности дорожной деятельности, например, это позволит сократить сроки строительства (реконструкции, капитального ремонта и ремонта) дорог и искусственных сооружений на дорогах, снизить стоимость вводимых и реконструируемых объектов, а также эффективно их эксплуатировать (полноценное использование проектных мощностей и т.д.).

В целях апробации авторской группировки аналитических показателей проведен анализ эффективности использования бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда по фактическим данным в динамике за 2014–2016 гг. Определены тенденции и закономерности развития финансового обеспечения дорожной деятельности.

Таблица 1

Операционные показатели оценки бюджетной эффективности дорожной деятельности

Table 1

Operational performance for assessing the financial efficiency of road activities

Группы показателей	Отклонения			
	2014 г. от 2013 г.	2015 г. от 2014 г.	2016 г. от 2015 г.	2016 г. от 2014 г.
Соотношение изменения общей протяженности дорог к изменению общей суммы израсходованных средств, км/млрд руб.	28,43	2,31	17,46	–10,97
Соотношение изменения ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции дорог к изменению израсходованных средств на строительство и реконструкцию дорог, км/млрд руб.	–146	10,41	–5,9	140,1
Соотношение изменения ввода в эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта дорог к изменению израсходованных средств на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог, км/млрд руб.	16	73,85	152,8	136,8

Источник: рассчитано автором по данным Сводного годового отчета об использовании бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда. URL: https://www.mintrans.ru/upload/iblock/da0/otchet2_dorogi_2016.pdf

Source: Authoring, based on the Consolidated Annual Report on the use of budgetary allocations of the Federal Road Fund. URL: https://www.mintrans.ru/upload/iblock/da0/otchet2_dorogi_2016.pdf

Таблица 2**Коэффициенты опережения результативности дорожной деятельности****Table 2****Road activity performance gap ratio**

Группы показателей	Отклонения			
	2014 г. от 2013 г.	2015 г. от 2014 г.	2016 г. от 2015 г.	2016 г. от 2014 г.
Соотношение темпа роста общей протяженности дорог к темпу роста общей суммы израсходованных средств	0,961	0,873	0,995	0,034
Соотношение темпа роста ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции дорог к темпу роста израсходованных средств на строительство и реконструкцию дорог	1,151	0,694	0,659	–0,492
Соотношение темпа роста ввода в эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта к темпу роста израсходованных средств на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог	0,862	0,891	0,957	0,095

Источник: рассчитано автором по данным Сводного годового отчета об использовании бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда. URL: https://www.mintrans.ru/upload/iblock/da0/otchet2_dorogi_2016.pdf

Source: Authoring, based on the Consolidated Annual Report on the use of budgetary allocations of the Federal Road Fund. URL: https://www.mintrans.ru/upload/iblock/da0/otchet2_dorogi_2016.pdf

Таблица 3**Динамические показатели оценки бюджетной эффективности дорожной деятельности****Table 3****Dynamic indicators of assessment of the road activities financial efficiency**

Группы показателей	Отклонения			
	2014 г. от 2013 г.	2015 г. от 2014 г.	2016 г. от 2015 г.	2016 г. от 2014 г.
Соотношение изменения общей суммы израсходованных средств к изменению общей протяженности дорог, млрд руб./км	0,035	0,432	0,057	0,022
Соотношение изменения израсходованных средств на строительство и реконструкцию дорог к изменению ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции дорог, млрд руб./км	–0,007	0,096	0,169	0,176
Соотношение изменения израсходованных средств на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог к изменению ввода в эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта, млрд руб./км	0,06	–0,014	0,007	–0,053

Источник: рассчитано автором по данным Сводного годового отчета об использовании бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда. URL: https://www.mintrans.ru/upload/iblock/da0/otchet2_dorogi_2016.pdf

Source: Authoring, based on the Consolidated Annual Report on the use of budgetary allocations of the Federal Road Fund. URL: https://www.mintrans.ru/upload/iblock/da0/otchet2_dorogi_2016.pdf

Таблица 4

Коэффициенты роста бюджетных расходов на 1% роста результативности

Table 4

Growth coefficients of budgetary expenses per one percent of efficiency growth

Группы показателей	Отклонения			
	2014 г. от 2013 г.	2015 г. от 2014 г.	2016 г. от 2015 г.	2016 г. от 2014 г.
Соотношение темпа роста общей суммы израсходованных средств к темпу роста общей протяженности дорог	1,041	1,146	1,005	–0,036
Соотношение темпа роста израсходованных средств на строительство и реконструкцию дорог к темпу роста ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции дорог	0,868	1,439	1,518	0,65
Соотношение темпа роста израсходованных средств на капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог к темпу роста ввода в эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта дорог	1,16	1,124	1,045	–0,115

Источник: рассчитано автором по данным Сводного годового отчета об использовании бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда. URL: https://www.mintrans.ru/upload/iblock/da0/otchet2_dorogi_2016.pdf

Source: Authoring, based on the Consolidated Annual Report on the use of budgetary allocations of the Federal Road Fund. URL: https://www.mintrans.ru/upload/iblock/da0/otchet2_dorogi_2016.pdf

Список литературы

1. Шаюк Е.И., Степанова Е.А., Шманев С.В. Необходимость оценки эффективности государственных программ как элемент государственного регулирования инновационного развития // Муниципальная академия. 2017. № 3. С. 28–32.
URL: http://www.ros-ma.ru/images/rma_3_2017.pdf
2. Ялунер Е.В., Гашико Д.В. Оценка эффективности государственных программ // Глобальный научный потенциал. 2017. № 9. С. 141–143.
URL: [http://globaljournals.ru/assets/files/journals/global-scientific-potential/78/g-n-p-9\(78\)-main.pdf](http://globaljournals.ru/assets/files/journals/global-scientific-potential/78/g-n-p-9(78)-main.pdf)
3. Овисян Ц.М. Принципы и критерии оценки эффективности целевых программ дорожного фонда // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. 2015. № 2-1. С. 120–125.
4. Савельев И.И., Никифорова С.В. Интегральная оценка эффективности реализации государственных программ // Экономика и управление: проблемы, решения. 2017. Т. 4. № 6. С. 15–17.
5. Чернявский О.И. Финансовый контроль за формированием и использованием бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов Российской Федерации // Вестник АКСОР. 2017. № 3-4. С. 209–219.
6. Максимов В.В. Показатель бюджетной эффективности инвестиционных проектов в автодорожной отрасли // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2008. № 8. С. 77–83.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pokazatel-byudzhethnoy-effektivnosti-investitsionnyh-proektov-v-avtodorozhnoy-otrasli>
7. Пислюкова Е.В. Проблемы формирования отечественной системы финансового менеджмента в общественном секторе // Иванова Н.Г. и др. Управление общественными финансами: актуальные проблемы, новые решения и стратегии развития: монография. СПб.: СПбГЭУ, 2016. С. 99–107.

8. Немчинов М.В., Райгородская В.С. Анализ системы финансирования дорожного хозяйства России // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). 2015. № 2. С. 55–61.
9. Решетова Е.М. Механизмы финансирования дорожной инфраструктуры в России и в мире: история развития, современное состояние, лучшие мировые практики. М.: ВШЭ, 2015. 551 с. URL: <https://id.hse.ru/data/2016/02/16/1139250861/Решетова-текст-сайт.pdf>
10. Маркович А.В., Полосухина А.В. Финансовое обеспечение дорожной отрасли в РФ // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. № 10-9. С. 91–94.
11. Иванова Н.Г., Кацюба И.А. Бюджетная политика и экономический рост // Иванова Н.Г. и др. Управление общественными финансами: актуальные проблемы, новые решения и стратегии развития: монография. СПб: СПбГЭУ, 2016. С. 6–18.
12. Майбуров И.А., Леонтьева Ю.В. Реализация концепции налоговых расходов в Российской Федерации: методология оценки эффектов и эффективности // Экономика в промышленности. 2014. № 1. С. 5–16.
URL: http://www.econindustry.org/arhiv/html/2014/1_65_4.pdf
13. Грудина Е.П., Бурачинская Ю.В. Основные проблемы финансирования автодорог // Экономика и социум. 2016. № 6-1. С. 671–676.
URL: <http://docplayer.ru/33740727-Osnovnye-problemy-finansirovaniya-avtodorog.html>
14. Николаева М.В. К вопросу о совершенствовании механизма финансового обеспечения дорожной инфраструктуры // Финансы и управление. 2016. № 1. С. 81–90.
URL: http://e-notabene.ru/flc/article_15434.html
15. Лисиченко А.В. Развитие системы финансирования дорожных фондов Российской Федерации // Бухгалтерский учет в бюджетных и некоммерческих организациях. 2014. № 18. С. 22–27.
16. Афанасьев Р.С. Финансовое обеспечение дорожных фондов в Российской Федерации // Проблемы современной науки и образования. 2016. № 32. С. 51–54.
URL: <https://ipil.ru/images/PDF/2016/74/PMSE-32-74.pdf>
17. Сергиенко Н.С., Николаева М.В. Дорожные фонды: новый механизм функционирования // Новая экономика и региональная наука. 2016. № 1. С. 108–112.

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

**ASSESSMENT OF THE EFFICIENCY OF USE OF ROAD FUNDS
OF THE RUSSIAN FEDERATION: THEORY AND PRACTICE****Svetlana I. PROTASENYA**Saint-Petersburg State Economic University, St. Petersburg, Russian Federation
protasenia@mail.ru**Article history:**Received 13 November 2017
Received in revised form
27 November 2017
Accepted 11 December 2017
Available online
22 December 2017**JEL classification:** E62, H54,
H72**Keywords:** road fund, road
activities, budget
effectiveness, efficiency
evaluation method, analytical
indicator**Abstract****Importance** This article examines the theory and current practice of assessing the efficiency of budget expenditures for road activities in the Russian Federation.**Objectives** The article aims to develop a methodology of estimation of the efficiency of use of road funds, and improve the system of financial support for road activities.**Methods** The research is based on a set of logical and formalized methods and models: analysis and synthesis, induction and deduction, grouping and comparison, detailing, the index method, etc.**Results** The article presents developed methods of efficiency assessment of road funds use, a classification of target indicators, new groups of analytical indicators, an algorithm and criteria of estimation of budget efficiency of road activities. The developed system of estimates has been tested.**Conclusions and Relevance** The use of the obtained results will help to improve the efficiency of the Russian Federation road funds use, develop and timely adopt preventive and effective management decisions in the financial support for road activities, effective monitoring of the implementation of the decisions made, and improve the quality of financial management. The developed methodology for estimating the efficiency of road funds use can be the basis for improving the development of scientifically based budgeting of road activities.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2017

Please cite this article as: Protasenia S.I. Assessment of the Efficiency of Use of Road Funds of the Russian Federation: Theory and Practice. *Finance and Credit*, 2017, vol. 23, iss. 48, pp. 2903–2915.
<https://doi.org/10.24891/fc.23.48.2903>**References**

1. Shayuk E.I., Stepanova E.A., Shmanev S.V. [The necessity of assessment of the effectiveness of State programs as an element of the State regulation of innovative development of the country]. *Munitsipal'naya akademiya = Municipal Academy*, 2017, no. 3, pp. 28–32.
URL: http://www.ros-ma.ru/images/rma_3_2017.pdf (In Russ.)
2. Yaluner E.V., Gashko D.V. [Evaluation of the Effectiveness of State Programs in Regional Budgets]. *Global'nyi nauchnyi potentsial = Global Scientific Potential*, 2017, no. 9, pp. 141–143.
URL: [http://globaljournals.ru/assets/files/journals/global-scientific-potential/78/g-n-p-9\(78\)-main.pdf](http://globaljournals.ru/assets/files/journals/global-scientific-potential/78/g-n-p-9(78)-main.pdf) (In Russ.)
3. Ovikyan Ts.M. [Principles and criteria of efficiency evaluation of road fund target programs]. *Vektor nauki Tol'yatinskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2015, no. 2-1, pp. 120–125. (In Russ.)
4. Savel'ev I.I., Nikiforova S.V. [Integral assessment of efficiency of realization of State programs]. *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya*, 2017, vol. 4, iss. 6, pp. 15–17. (In Russ.)
5. Chernyavskii O.I. [Financial control over the formation and using of budgetary road fund allocation of the Russian Federation subjects]. *Vestnik AKSOR = AKSOR Bulletin*, 2017, no. 3-4, pp. 209–219. (In Russ.)

6. Maksimov V.V. [The indicator of budgetary efficiency of investment projects in the road industry]. *Finansovaya analitika: problemy i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2008, no. 8, pp. 77–83. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pokazatel-byudzhethnoy-effektivnosti-investitsionnyh-proektov-v-avtodorozhnoy-otrasli> (In Russ.)
7. Pisklyukova E.V. *Problemy formirovaniya otechestvennoi sistemy finansovogo menedzhmenta v obshchestvennom sektore. Upravlenie obshchestvennymi finansami: aktual'nye problemy, novye resheniya i strategii razvitiya: monografiya* [Issues of formation of the Russian system of financial management in the public sector. Public finance management: topical issues, new decisions and development strategies: a monograph]. St. Petersburg, SPbSEU Publ., 2016, pp. 99–107.
8. Nemchinov M.V., Raigorodskaya V.S. [Examination of finance system of Russia road economy]. *Vestnik Moskovskogo avtomobil'no-dorozhnogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*, 2015, no. 2, pp. 55–61. (In Russ.)
9. Reshetova E.M. *Mekhanizmy finansirovaniya dorozhnoi infrastruktury v Rossii i v mire: istoriya razvitiya, sovremennoe sostoyanie, luchshie mirovye praktiki* [Road infrastructure financing mechanisms in Russia and in the world: History, contemporary state, and the best world practices]. Moscow, HSE Publ., 2015, 551 p.
URL: <https://id.hse.ru/data/2016/02/16/1139250861/Решетова-текст-сайт.pdf>
10. Markovich A.V., Polosukhina A.V. [Financial support of the road industry in Russia]. *Sovremennye tendentsii razvitiya nauki i tekhnologii*, 2016, no. 10-9, pp. 91–94. (In Russ.)
11. Ivanova N.G., Katsyuba I.A. *Byudzhethnaya politika i ekonomicheskii rost. Upravlenie obshchestvennymi finansami: aktual'nye problemy, novye resheniya i strategii razvitiya: monografiya* [Budgetary policy and economic growth. Public finance management: topical issues, new decisions and development strategies: a monograph]. St. Petersburg, SPbSEU Publ., 2016, pp. 6–18.
12. Maiburov I.A., Leont'eva Yu.V. [Implementation of the concept of tax expenditures in the Russian Federation: the evaluation methodology of effects and efficiency]. *Економіка Промисловості*, 2014, no. 1, pp. 5–16. URL: http://www.econindustry.org/arhiv/html/2014/1_65_4.pdf (In Russ.)
13. Grudina E.P., Burachinskaya Yu.V. [The main problems of road financing]. *Економіка і соціум*, 2016, no. 6-1, pp. 671–676.
URL: <http://docplayer.ru/33740727-Osnovnye-problemy-finansirovaniya-avtodorog.html>
14. Nikolaeva M.V. [To the Question of Improving Financial Support Mechanism of Road Infrastructure]. *Finansy i upravlenie = Finance and Management*, 2016, no.1, pp. 81–90.
URL: http://e-notabene.ru/flc/article_15434.html
15. Lisichenko A.V. [Development of the road fund financing system in the Russian Federation]. *Bukhgalterskii uchet v byudzhethnykh i nekommercheskikh organizatsiyakh*, 2014, no. 18, pp. 22–27. (In Russ.)
16. Afanas'ev R.S. [Financial support of the road funds in Russia]. *Problemy sovremennoi nauki i obrazovaniya = Modern Problems of Science and Education*, 2016, no. 32, pp. 51–54.
URL: <https://ipi1.ru/images/PDF/2016/74/PMSE-32-74.pdf>
17. Sergienko N.S., Nikolaeva M.V. [Road funds: a new mechanism of functioning]. *Novaya ekonomika i regional'naya nauka*, 2016, no. 1, pp. 108–112.

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.