# Интернет-газета «Реальное время»

# Померимся дорожными фондами: на один километр Татарстан может потратить в 20 раз меньше Москвы

[07:00, 30.10.2017](https://realnoevremya.ru/articles/archive/30.10.2017) 3

Кто виноват — Антон Силуанов, невысокий трафик или дорогой бензин?

Аналитическая служба «Реального времени» подсчитала, что в 2016 г. владельцы 54 млн автотранспортных средств в России потратили на топливо 2,4 трлн рублей. Однако сборы с этих трат не очень пополнили региональные дорожные фонды: с прошлого года Москва — в первую очередь финблок правительства РФ — старательно перераспределяла топливные акцизные сборы в «федеральную» пользу. По нашим расчетам, регионы в 2016 году должны были получить около 700 млрд рублей акцизных сборов, но досталось им максимум 600 млрд. При этом доля региональных дорог, находящихся в нормативном состоянии, не превышает сегодня 40%.

## 2,4 триллиона рублей на топливо

Аналитическая служба «Реального времени» исследовала положение дел в транспортной отрасли, сравнив, в частности, активность дорожного трафика, объемы направляемого в региональные бюджеты транспортного налога и состояние самих дорог. И задалась вопросом: отражаются ли на их качестве эти самые объемы налоговых отчислений и активность автовладельцев?

Для начала — общие данные. Всего на 1 января 2017 года в России, по данным ГИБДД, было зарегистрировано более 54 млн автотранспортных средств (без прицепов и полуприцепов). Для них построено 1,6 млн км автомобильных дорог (это уже данные Росстата и Росавтодора), из которых почти треть — 500 тыс. км — дороги с грунтовым покрытием. За 2016 год автомобилисты потратили на топливо астрономическую сумму в 2,4 трлн рублей. Наибольшая ее доля пришлась на бензин — 1,8 трлн рублей, остальное — на дизельное топливо (514,8 млрд рублей) и газомоторное топливо (57,4 млрд). По итогам прошлого года по всем регионам РФ был начислен транспортный налог в размере 161,7 млрд рублей (см. наше недавнее [исследование](https://realnoevremya.ru/analytics/77744-krizis-udaril-po-vladelcam-malomoschnyh-avto-v-tatarstane) ситуации с транспортным налогом в регионах России).

## Как Силуанов отнимал у регионов топливные акцизные сборы

По [данным](https://autoreview.ru/articles/v-zerkale-zadnego-vida/kak-dorozhaet-toplivo-i-kuda-idut-benzinovye-den-gi) компании VYGON Consulting за 2015 год, в структуре розничной цены бензина марки АИ-92 акциз составлял 12,3% (4,1 рубля при цене 33,3 рубля за литр), в структуре цены дизельного топлива — 8,3% (2,9 рубля при цене 34,9 рубля за литр). С начала 2016 года ставка акциза по бензину выросла на 36,1% (до 6,1 рубля), по дизтопливу — на 20,3% (до 4,15 рубля). Весной прошлого года акцизы на топливо были вновь увеличены — по бензину с каждого литра на 2 рубля, по ДТ — на рубль.

Однако повышение акцизов, по мнению экспертов, вряд ли сказалось на улучшении качества дорог. Это повышение связывали с выпадением из бюджета налогов госкомпаний, продающих половину топлива на внутреннем рынке. При том, что акцизы в полном объеме идут в региональные дорожные фонды на ремонт и строительство дорог, правительство РФ предложило изменить механизм так, чтобы в дорожные фонды уходило 77% акцизов, а 23% (весенняя прибавка) шло в федеральный бюджет. По расчетам аналитиков рынка, благодаря этому на закрытие дыр федерального бюджета ушло бы 90 млрд рублей. Позднее президент РФ предложил акцизную прибавку поделить пополам, но и в этом случае дополнительные 45 млрд рублей на дороги ждать не стоило (бюджет Росавтодора был урезан примерно на ту же сумму, без сокращения оставались проекты строительства моста через Керченский пролив и оплата работы системы «Платон»).

Летом прошлого года команда Дмитрия Медведева умерила аппетиты федералов, и пропорция между федеральным бюджетом и региональными дорожными фондами по акцизным сборам составила 12 на 88%. Впоследствии «внезапно» [выяснилось](http://tass.ru/ekonomika/4358540), что «в результате изменений бюджетного кодекса» лишь 61% из собранных акцизов поступал в региональные дорожные фонды, а в 2018 году эта доля урежется до 57%. И это при том, что в 2015 году 65 регионам [пришлось](https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2016/04/21/638537-aktsizi-benzin-dolzhni-poiti-tsentr-regioni) из собственного кармана добавлять в региональные дорожные фонды почти 240 млрд рублей. Нормативам в то же время соответствовало лишь 40% региональных дорог (и 77% дорог федеральных). Главным лоббистом перераспределения акцизных сборов в пользу федерального бюджета [является](http://tass.ru/ekonomika/4358540), судя по всему, глава финансового блока правительства Антон Силуанов.

## Сколько регионы получили в 2016 году?

Если взять усредненные данные, то в структуре цены на бензин (экспертами бралась в [расчет](http://fedpress.ru/article/1743287) розничная стоимость литра бензина в Новосибирской области — 35,4 рубля) в 2016 году доля акциза составила около 10 рублей или 35%. Учитывая [ставки](http://kcbux.ru/Nalogi/akziz/11_akziz-02-stavka.html) акциза на дизельное топливо в 5,2 тыс. рублей за тонну, среднюю цену ДТ, [колеблющуюся](https://www.petrolplus.ru/fuelindex/?period=years) в районе 35—36 рублей за литр, и упрощенный расчет Минпромэнерго РФ (в одной тонне, согласно [формуле](http://www.diesel-terminal.ru/o-toplive/article_17.html), около 1 190 литров), получается, что доля акциза в цене ДТ составляла в 2016 году в среднем 12,5% (4,44 рубля из 35,5 рублей за литр).

Выходит, за 2016 год государство должно было получить акцизов по бензину на 636,6 млрд рублей, по дизтопливу — на 64,35 млрд. Итого — около 700 млрд рублей. По самым оптимистичным расчетам (88% акцизов — регионам, остальное — Антону Силуанову) региональным дорожным фондам в прошлом году должно было достаться порядка 616 млрд рублей. По пессимистичным расчетам (только 61% остается регионам) дорожным фондам должно было достаться всего 427 млрд рублей. Если приплюсовать к этой примерной сумме транспортный налог на наземный транспорт (161,7 млрд рублей), на дороги в 2016 году могло быть аккумулировано в регионах от 588 млрд до 864 млрд рублей. Которые должны были пойти на улучшение состояния дорог.

## А что у нас с дорогами?

Больше всего дорог с твердым покрытием в Башкортостане: 48,9 тыс. км (в Татарстане — 32 тыс. км). Доля таких дорог у соседей составляет 88,9%, грунтовых — 11,1%. При этом автотранспортных средств в РБ больше, чем в РТ (1,6 млн против 1,25 млн), соответственно по объему проданного бензина Башкортостан также опережает, хотя и ненамного: 53,2 млрд рублей против 51,7 млрд. Любопытно, что политика татарстанского правительства по внедрению газомоторного топлива дает свои плоды: если в РБ в 2016 году его было продано на 50,5 млн рублей, то в РТ — почти на 3 млрд. Другое дело, что газомоторное топливо пока неподакцизное (хотя отдельные главы субъектов РФ уже который год хотели бы «доить» и этот сегмент рынка), и на дорожных фондах его продажа не сказывается. Зато рынок грузоперевозчиков, судя по всему, в Татарстане развит лучше — здесь в 2016 году продали ДТ на 15 млрд рублей, тогда как в РБ — лишь на 11,3 млрд.

Если приложить вышеприведенные расчеты к этим цифрам, то Татарстан по итогам 2016 года должен был получить на развитие дорожной системы не 19,7 млрд рублей (как было бы, получай регионы все 100% акцизов), а максимум 17,3 млрд. С учетом транспортного налога в размере начисленных 4,8 млрд рублей дорожно-транспортная активность должны была принести дорожному фонду РТ почти 21 млрд рублей. Сколько в действительности в него «упало», неизвестно. Известны лишь цифры бюджетных ассигнований: согласно бюджету РТ на 2016 год, дорожный фонд был [профинансирован](http://docs.cntd.ru/document/430663246) из регионального «кошелька» на 16,8 млрд рублей, в 2017 году этот объем [сократился](https://rg.ru/2016/12/20/tatarstan-zakon93-reg-dok.html) до 11 млрд рублей. «Бюджетные ассигнования» означают, что попавших в фонд денег не хватает. Другое дело, что крупные инфраструктурные проекты финансируются в том числе и из федерального бюджета.

## По доле дорог с твердым покрытием Татарстан уступает Башкортостану

Башкортостан, для сравнения, в 2016 году должен был собрать топливных акцизов примерно столько же — 20 млрд рублей. Осталось бы у него около 17,6 млрд рублей с учетом транспортного налога (который, напомним, в полном объеме регион может получить только в 2018 году) – в дорожный фонд РБ попало бы 20,6 млрд рублей. В целом, наши расчеты недалеки от истины: согласно официальным данным, объем дорожного фонда Башкортостана (соседи, в отличие от нас, их не скрывают) по итогам 2016 года составил 15,5 млрд рублей (очевидно, из акцизов и налогов прошлых лет), при этом почти 3 млрд рублей были профинансированы из федерального бюджета. Расходы в 2016 году составили 16,275 млрд рублей, с ростом к предыдущему году на 5%.

По сути, именно на такую сумму — 16—17 млрд рублей — и могут сегодня рассчитывать Татарстан с Башкортостаном. В этом смысле, в свете примерно одинаковых объемов доходов и расходов, Татарстан может «похвастаться» лишь большей протяженностью дорог с грунтовым покрытием (9,8 тыс. кв. м, доля — 23,6%) и наличием ледовых переправ общей протяженностью 6 километров: сюда, видимо, вошли открытые в прошлом году переправы через Волгу и Каму (Зеленодольск — Нижние Вязовые, село Соколка — н. п. Новозакамский, Аракчино — Верхний Услон). Интересно, что при относительно лучших дорогах (мы берем в расчет не качество покрытия, а его материал), Башкортостан получает меньше транспортного налога, чем Татарстан: 3 млрд рублей против 4,8 млрд. По объему собранного налога РТ входит в пятерку регионов РФ (Башкортостан лишь замыкает десятку). И это единственная пятерка, в которую Татарстан смог войти.

По всем показателям обе республики вполне сопоставимы. РБ по тратам на бензин на 7-м месте в РФ, Татарстан – на 8-м, по тратам на ДТ Башкортостан на 11-м месте, Татарстан – на 7-м. Особенно болезненный разрыв проходит именно по доле дорог с твердым покрытием (понятно, что на величину протяженности влияет и площадь региона — Башкортостан в два раза больше, чем Татарстан): в РБ таковых, повторим, 88,9%, в РТ — 76,4%. Работы в этом смысле в Татарстане — непочатый край.

Наибольшая протяженность дорог с твердым покрытием — в больших и/или богатых регионах России: помимо РБ и РТ, это Краснодарский, Алтайский и Красноярский края, Московская область. По доле таких дорог в лидерах, в чем нет ничего удивительного, Москва (почти 100%), Питер (65,4%) и Севастополь (92,6%). Однако если учитывать и величину протяженности, и долю дорог с твердым покрытием, что требует от региональных бюджетов больших затрат, то с Башкортостаном и Татарстаном могут соперничать лишь вышеприведенные регионы с протяженностью таких дорог более 20 тыс. км и долей более 80%. По зимникам и ледовым переправам, разумеется, лидируют северные и дальневосточные регионы: Якутия (более 16 тыс. км), Красноярский край (13,2 тыс.), «нефтяной» ХМАО (3,7 тыс.), Иркутская область (3,1 тыс.), Чукотка (2,7 тыс. км).

## Татарстан в топ-3 по объему проданного газомоторного топлива

При этом наибольший дорожный трафик, если судить по объему продажи бензина, приходится на Московскую область и Москву, где сконцентрированы крупнейшие логистические центры и хабы. Здесь в 2016 году бензина было продано на 191 млрд и 146,4 млрд рублей соответственно. На третьем месте — Краснодарский край (напомним, находящийся также на третьем месте по числу налогоплательщиков транспортного налога и количеству наземных транспортных средств), где в 2016 году купили бензина на сумму 119,5 млрд рублей. По этому показателю Татарстан уступает не только тройке лидеров и Башкортостану, но также Свердловской и Ростовской областям и Санкт-Петербургу. По объему проданного газомоторного топлива, что свидетельствует в том числе об активности «Газпрома» в этих регионах, Татарстан (без малого 3 млрд рублей) уступает лишь Краснодарскому краю (6,2 млрд) и, как ни странно, Дагестану (4,1 млрд) — единственному субъекту РФ, который не предоставил данных по продаже ДТ за 2016 год.

Объем продажи ДТ свидетельствует косвенно и о развитости рынка грузоперевозок, поэтому естественно, что первое место принадлежит Московской области (куплено ДТ на 43,4 млрд рублей). На втором месте — Краснодарский край (35,3 млрд), на третьем — Москва (25,5 млрд). Татарстан, занимая седьмое место (15 млрд), уступает Ростовской, Воронежской и Свердловской областям.

## Московский дорожный фонд в три с лишним раза больше татарстанского

Если суммировать все финансовые потоки в федеральный и региональный бюджеты, Татарстан займет седьмое место, опередив Башкортостан. В тройке лидеров почти без изменений: 2016 год должен был принести Московской области 88,1 млрд рублей (по факту, не больше 77,5 млрд), Москве 80,4 млрд (в дорожный фонд не больше 70,7 млрд), Краснодарскому краю — 52,8 млрд (46,5 млрд попало бы в дорожный фонд региона). Затем идут с большим отрывом Питер (33 и 29 млрд рублей), Свердловская (29,6 и 26 млрд) и Ростовская (27,5 и 24,2 млрд рублей) области. Фактически дорожный фонд Москвы и Московской области в три с лишним раза больше татарстанского и башкортостанского.

Однако следует иметь в виду отношение объема дорожного фонда к общей протяженности автомобильных дорог (не считая зимники и ледовые переправы). Самым богатым регионом в этом смысле стоит считать Москву, где на один километр дорог могли бы потратить до 10 млн рублей (с другой стороны, на один километр приходится 11,5 млн рублей сборов, включая акцизы и транспортный налог). С большим отрывом от столицы РФ — Санкт-Петербург. Здесь, несмотря на то, что дорожный фонд, судя по данным о продаже топлива и начисленному транспортному налогу в два раза меньше московского, на 1 километр дорог приходится в среднем до 7 млн рублей дорожного фонда. На третьем и четвертом местах все те же Московская область и Красноярский край с 1,8 млн и 948,5 тыс. рублей дорожного фонда на километр.

Татарстан по этому показателю находится лишь на 16-м месте (Башкортостан и вовсе на 36-м): на 1 километр по итогам 2016 года должно было прийтись около 600 тыс. рублей, однако в силу «медведевского» перераспределения топливных акцизов придется 520,5 тыс. (в Башкортостане — 368,8 тыс. рублей). Это в 20 раз меньше, чем в Москве, в 13 раз, чем в Питере и в 3,5 раза, чем в Московской области. Татарстан по этому показателю уступает среднероссийскому уровню (561,7 тыс. рублей на 1 км).

Конечно, чем больше регион строит дорог, тем, казалось бы, меньше будет этот показатель. Но строительство дорог в результате (в теории) должно приводить и к росту трафика, что в итоге сказывается на росте потребления бензина и дизтоплива, увеличении количества автотранспортных средств и сборов транспортного налога. Именно благодаря всем этим показателям Москва и Питер в состоянии аккумулировать больше средств на дорожную сеть, чем, например, Татарстан. Высокий трафик и экономическая развитость московского и питерского регионов обеспечивают больший объем дорожных фондов и, как следствие, большее финансирование развития дорожной сети, что, в свою очередь, сказывается на увеличении дорожных фондов. Напротив, регионы, если федеральный центр по-прежнему будет забирать себе немалую часть акцизов, без обратной, федеральной помощи развивать свою дорожную сеть не смогут. Те самые 40% нормативных дорог окажутся в итоге заложником «вилки»: невозможность вкладываться в строительство и ремонт дорог приведет к оттоку уже существующего трафика в регионы с более качественной дорожной сетью.

## Бюджет в помощь

Справедливости ради отметим, что по показателю дорожный фонд/протяженность дорог высокие места занимают не самые развитые регионы с очень слабо развитой дорожной базой: Ненецкий автономный округ, Севастополь, Калининградская область, Камчатский край, Мурманская и Челябинская области, Дагестан и Приморский край. Фактически, если говорить о регионах с протяженностью автомобильных дорог более 30 тыс. км, Татарстан опережают Ростовская область, Московская область и Краснодарский край — именно этим регионам, включая РТ, для поддержания дорожной базы в нормальном состоянии (не говоря уже о приведении ее к нормативам и строительстве новых дорог) приходится тяжелее прочих: слишком много дорог. Если же сравнивать Татарстан с регионами, где дорог с твердым покрытием, как и в РТ, более 30 тыс. км, то единственные его конкуренты — это Московская область и Краснодарский край. Трафик в этих регионах (только бензина в МО продано больше, чем в РТ, в четыре раза, в Краснодарском крае — в два раза больше; по дизтопливу разница трех- и двукратная) позволяет им поддерживать сравнимую с татарстанской дорожную базу, тратя гораздо больше, чем может позволить себе РТ. Властям Татарстана остается надеяться, что реализация проектов по трассе М-7, мосту через Каму и проч., развитие в том числе камского кластера, приведет к росту дорожного трафика. А жители Татарстана будут больше покупать машины и тратиться на бензин (что возможно только в случае роста благосостояния татарстанцев).

Неудивительно, что пока этого не произошло, дорожный фонд РТ получает такие крупные ассигнования из бюджета (см. выше). Согласно нашим расчетам, это должно было увеличить возможность вложения в дорожную систему Татарстана с 520,5 тыс. до 921,1 тыс. рублей на километр. При таком раскладе Татарстан входит в топ-5 российских регионов.
Источник : <https://realnoevremya.ru/analytics/78444-na-kilometr-tatarstan-mozhet-potratit-v-20-raz-menshe-moskvy>