

Научная статья

УДК 347.73

EDN CTSCZH

DOI 10.17150/2411-6262.2024.15(2).362-370



Ю.В. Пятковская

Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, julart@yandex.ru

К ВОПРОСУ О ФИНАНСИРОВАНИИ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (ПРАВОВОЙ АСПЕКТ)

АННОТАЦИЯ. В статье рассматриваются вопросы финансирования деятельности по строительству, ремонту и реконструкции автомобильных дорог (дорожной деятельности) как приоритетной и стратегически важной, что предопределяет актуальность их исследования. При этом предпринимается попытка с помощью формально-юридического, сравнительно-правового и сравнительно-исторического методов исследования проанализировать сложившиеся модели правового регулирования финансирования дорожной деятельности, оценить правоприменение в этой сфере. Анализируются полномочия органов государственной власти и органов местного самоуправления по финансированию дорожной деятельности в отношении тех или иных видов автомобильных дорог за счет средств соответствующего бюджета. Исследуется мировая практика финансирования дорожной деятельности, на основе чего выделяется две модели. Рассматривается традиционная модель финансирования дорожных расходов наряду с иными расходами бюджета. Отмечается отсутствие в данном случае механизма обеспечения их приоритетности при исполнении бюджета. Детальное внимание в статье уделяется второй модели, выраженной в создании дорожных фондов, призванных обеспечить преимущественное осуществление дорожных расходов. При этом сравнивается режим целевых бюджетных фондов и иных фондов в составе бюджета, конструкции которых в разное время использовались при формировании дорожных фондов. Подробно анализируются проблемы, возникающие в ходе правоприменительной практики. Делается вывод об ошибочности привлечения к юридической ответственности за неполное использование средств дорожного фонда.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Расходы бюджета, дорожный фонд, целевой фонд, фонд в составе бюджета, целевое использование бюджетных средств.

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ. Дата поступления 15 апреля 2024 г.; дата принятия к печати 21 июня 2024 г.; дата онлайн-размещения 30 июня 2024 г.

Original article

Yu.V. Pyatkovskaya

Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, julart@yandex.ru

ON THE ISSUE OF FINANCING ROAD ACTIVITY (LEGAL ASPECT)

ABSTRACT. The article discusses the issues of financing the construction, repair and reconstruction of roads (road activities) as a priority and strategically important, which determines the relevance of their research. At the same time, an attempt is made with the help of formal-legal, comparative-legal and comparative-historical research methods to analyze the existing models of legal regulation of road financing, to assess law enforcement in this area. The powers of state authorities and local governments to finance road activities in relation to certain types of roads at the expense of the relevant budget are analyzed. The world practice of financing road activities is being investigated, on the basis of which two models are distinguished. The traditional model of financing travel expenses along with other budget expenditures is being considered. There is no mechanism in this case to ensure their

© Пятковская Ю.В., 2024

priority in budget execution. Detailed attention in the article is paid to the second model, expressed in the creation of road funds designed to ensure the predominant implementation of travel costs. At the same time, the regime of target budget funds and other funds within the budget, the designs of which were used at different times in the formation of road funds, is compared. Problems arising in the course of law enforcement practice are analyzed in detail. It is concluded that it is erroneous to bring to legal responsibility for the incomplete use of road fund funds.

KEYWORDS. Budget expenditures, road fund, trust fund, budget fund, targeted use of budget funds.

ARTICLE INFO. Received April 15, 2024; accepted June 21, 2024; available online June 30, 2024.

Автомобильные дороги для России с учетом целого ряда географических и социально-экономических факторов являются объектом стратегической инфраструктуры. От их наличия и качества зависит не только комфортное передвижение людей, но и успешное развитие всего государства. Однако в России по сравнению с другими странами отмечается низкое качество автомобильных дорог, лишь немногим более половины дорог отвечают нормативным требованиям [1]. Поэтому перед публичными органами всегда очень остро стоят вопросы строительства, ремонта, реконструкции автомобильных дорог. Особую актуальность при этом приобретают вопросы финансирования обозначенной сферы.

Источник финансирования автомобильных дорог зависит от отнесения их к тем или иным видам. Согласно положениям Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹ (далее по тексту — Федеральный закон) автомобильные дороги подразделяются на дороги общего пользования, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц, и необщего, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд. Наряду с этим автомобильные дороги в зависимости от их значения подразделяются на дороги федерального, регионального, межмуниципального, местного значения, а также частные автомобильные дороги.

Соответственно за счет средств бюджетной системы Российской Федерации могут финансироваться автомобильные дороги общего пользования, а также необщего, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований). При этом за счет средств федерального бюджета финансируются лишь дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог федерального значения (статья 32 Федерального закона); из бюджетов субъектов Российской Федерации могут финансироваться автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения (статья 33 Федерального закона), а при наличии соответствующих соглашений и дороги федерального значения (статья 32.1 Федерального закона); из местного бюджета финансируются лишь дороги местного значения (статья 34 Федерального закона).

¹ Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон от 8 нояб. 2007 г. № 257-ФЗ : (с последн. изм. от 14 нояб. 2023 г.) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5553.

Финансирование расходов бюджетов бюджетной системы Российской Федерации регламентируется бюджетным законодательством. В мировой бюджетной практике используются различные модели финансирования дорожной деятельности. Так, дорожное хозяйство может финансироваться в общем порядке наряду со всеми иными расходами бюджета в соответствии с принципом общего (совокупного) покрытия расходов бюджета (статья 35 Бюджетного кодекса Российской Федерации) и с учетом сложившихся на момент исполнения бюджета приоритетов. Однако подобная модель финансирования не обеспечивает в условиях кризисных в экономике государства явлений преимущественного осуществления таких расходов, а также возможно их существенное сокращение в ходе финансового года.

Для обеспечения финансирования расходов на строительство, ремонт и реконструкцию автомобильных дорог в мировой практике широко используется модель создания специального дорожного фонда. При этом правовые конструкции таких фондов могут значительно различаться. Довольно распространенной является практика создания целевых внебюджетных дорожных фондов. Такие фонды характеризуются аккумулярованием на основе специально утверждаемого финансового плана (например, закона о бюджете дорожного фонда) на отдельных банковских или казначейских счетах доходов целевого назначения, как правило к таковым относят акцизы на бензин, транспортный налог, всевозможные дорожные сборы. Режим целевого внебюджетного фонда обеспечивает приоритет дорожных расходов и позволяет их финансирование по мере поступления обозначенных целевых доходов. Нередко для управления средствами внебюджетных фондов публичные органы соответствующего уровня создают отдельную административную структуру, содержание которой требует осуществления дополнительных накладных расходов. Кроме того, как показывает мировая практика, нередко допускается масса финансовых нарушений при использовании средств целевых внебюджетных дорожных фондов, что служит причиной их ликвидации [2].

Альтернативной конструкцией целевого дорожного фонда, используемой в мировой практике, является конструкция целевого бюджетного фонда (например, дорожные фонды в Республике Беларусь, система которых была организована на основании Закона Республики Беларусь от 23 декабря 1991 года «О дорожных фондах в Республике Беларусь» [3]. Отличительной чертой таких фондов является их утверждение в составе бюджета. Вместе с тем, такие фонды, равно как и целевые внебюджетные, формируются за счет доходов целевого назначения и учитываются на отдельных счетах. Такая конструкция, в свою очередь, позволяет гарантировать осуществление так называемых дорожных расходов при поступлении доходов целевого назначения. Соответственно эти доходы не подлежат изъятию и направлению на иные цели, что в условиях перманентных экономических кризисов не устраивает органы, управляющие бюджетом.

В России в разное время для финансирования дорожной деятельности использовались все обозначенные модели. Впервые решение о создании дорожного фонда было принято в 1914 г. с подачи Императорского русского технического общества и купеческих клубов Москвы и Санкт-Петербурга [4]. Однако в полной мере реализовать это решение не удалось из-за вступления России в Первую мировую войну и революции 1917 года. В последующем вплоть до 1991 года финансирование строительства и содержания автомобильных дорог осуществлялось в общем порядке наряду с иными расходами бюджета.

В 1991 году принимается Закон РСФСР «О дорожных фондах в Российской Федерации»², которым предусматривается «образование финансовых ресурсов для

² О дорожных фондах в РСФСР : Закон РСФСР от 18 окт. 1991 г. № 1759-1 // Ведомости СНД и ВС РСФСР. 1991. № 44. Ст. 1426. Документ утратил силу.

содержания и устойчивого развития сети автомобильных дорог» — Федерального дорожного фонда и территориальных дорожных фондов. Первоначальная редакция указанного закона не устанавливала четкую правовую конструкцию таких фондов. Во исполнение данных положений создавались дорожные фонды как в форме внебюджетных (например, федеральный внебюджетный дорожный фонд просуществовал до 1995 года), так и в форме целевых бюджетных фондов, существование которых было возможно в России до 1 января 2008 года. Соответственно с данного момента финансирование строительства, ремонта и реконструкции автомобильных дорог стало осуществляться из бюджета в общем порядке. Итогом ликвидации дорожных фондов стало недофинансирование дорожного хозяйства и рост проблем при строительстве новых автомобильных дорог общего пользования [5].

С 2011 года по настоящее время в России наблюдается новый весьма специфичный этап финансирования дорожной деятельности. Федеральным законом от 6 апреля 2011 года³ Бюджетный кодекс Российской Федерации⁴ дополнен статьей 179.4, предусматривающей создание в составе бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации дорожных фондов. В научной литературе высказываются суждения о том, что указанная норма императивна и публично-правовые образования могут самостоятельно решать вопрос о создании соответствующих фондов и включении их в бюджет [6]. обозначенная позиция представляется ошибочной, положения данной нормы не проявляет возможности не принимать решения о создании дорожного фонда в случае, если есть полномочия в сфере дорожной деятельности, порождающие соответствующие расходы.

Характеризуя конструкцию современных дорожных фондов особо следует подчеркнуть, что они не являются целевыми бюджетными фондами в значении не действующей ныне статьи 17 Бюджетного кодекса Российской Федерации. Иными словами, конструкция современных дорожных фондов не предполагает обособление на отдельном счете целевых поступлений. Конкретный виды поступлений перечисляются в статье 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации лишь для того, чтобы расчетным путем на основе прогнозируемого объема таких поступлений определить общий размер дорожного фонда — размер потенциальных годовых ассигнований на дорожную деятельность. Финансирование таких расходов осуществляется в общем порядке санкционирования расходов и не привязано к динамике поступлений в течение, перечисленных в статье 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации. Как совершенно справедливо отмечает С.В. Рыбакова, «взаимосвязь между объемами доходов, поступающих от определенных источников, и расходованием данных объемов денежных средств на определенные цели обусловлена величиной объемов поступлений, но не самими конкретными поступлениями» [7].

Дорожный фонд будущего периода корректируется на разницу между фактически поступившим и прогнозированным объемом доходов бюджета, учитываемых при формировании соответствующего дорожного фонда, а также подлежит увеличению на размер неиспользованных в течение года бюджетных ассигнований. Следует отметить, что переносить такие неиспользованные бюджетные ассигнования можно из года в год. Таким образом, используемая в настоящее время конструкция дорожного фонда не способствует обеспечению дорожных расходов в приоритетном порядке.

³ О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон от 6 апр. 2011 г. № 68-ФЗ : (с последн. изм. от 14 дек. 2015 г.) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 15. Ст. 2041.

⁴ Бюджетный кодекс Российской Федерации : Федер. закон от 31 июля 1998 г. № 145-ФЗ : (с последн. изм. от 26 фев. 2024 г.) // Собрание законодательства РФ. 1998. № 31. Ст. 3823.

Вместе с тем в последние годы появилась весьма спорная судебная о привлечении к административной ответственности за нецелевое использование бюджетных средств (статья 15.14 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях⁵) глав муниципальных образований в случае недоиспользования средств дорожного фонда. Так, Решением Думы муниципального образования «Хадахан» № 38 от 28.12.2021 года «О бюджете муниципального образования «Хадахан» на 2022 год и плановый период 2023 и 2024 годы» на 2022 год первоначально утверждены бюджетные ассигнования по подразделу «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)» в сумме 2 164 554,63 р. В течение 2022 года в указанное Решение вносились изменения, в результате чего бюджетные ассигнования на дорожную деятельность были увеличены до 2 344 200 р. Общий объем «фактических целевых расходов» за 2022 год составил 1 263 882 р. (что составило 53,9 %) от утвержденного размера дорожного фонда.

Как отмечается в постановлении по делу об административном правонарушении⁶, в ходе проведения контрольного мероприятия выявлены факты расходования средств дорожного фонда на сумму 1 635 221,2 р. на цели, не связанные с осуществлением дорожной деятельности. Муниципальным образованием «Хадахан» в течение финансового года средства дорожного фонда «неоднократно были заимствованы» на выплату заработной платы (размере 1 306 383,6 р.) и на платежи по коммунальным услугам (328 837,6 р.). В целом в 2022 году по мнению мирового судьи по состоянию на 31.12.2022 г. В бюджет возвращено 923 949,86 р., сумма не восстановленных средств составила 711 271,37 р.

Учитывая то, что современные дорожные фонды не являются целевыми бюджетными фондами, обособленно учитываемыми на отдельных счетах, средства, за счет которых финансируется дорожная деятельность в общем порядке поступает на единый счет бюджета и в общем же порядке санкционирования платежей расходуются, говорить о каких-либо заимствованиях представляется некорректным. Нецелевыми средствами, направленными из местного бюджета на выплату заработной платы и коммунальные услуги будут только в том случае, если указанные расходы не были запланированы в решении муниципального образования о бюджете (в нарушении закрепленного в статье 32 Бюджетного кодекса Российской Федерации принципа полноты отражения доходов, расходов и источников финансирования дефицитов бюджетов). Соответственно, если обозначенные расходы в необходимом объеме отражены в решении о бюджете и (или) в сводной бюджетной росписи (на основании статьи 217 Бюджетного кодекса Российской Федерации), наряду с ассигнованиями дорожного фонда, признать их некими заимствованиями либо нецелевым использованием бюджетных средств не представляется возможным, поскольку они реализованы в рамках предусмотренной главой 24 Бюджетного кодекса Российской Федерации процедуры. Однако данная информация в постановлении о привлечении к административной ответственности не отражена.

Следует также учитывать положения пункта 5 статьи 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации о направлении бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда, не использованных в текущем финансовом году, на увеличение бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда в очередном финансовом году⁷. В данном случае законодатель не называет ситуацию недо-

⁵ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : Федер. закон от 30 дек. 2001 г. № 195-ФЗ : (с последн. изм. от 22 апр. 2024 г.) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1, ч. 1. Ст. 1.

⁶ Постановление по делу об административном правонарушении от 15 августа 2023 года в отношении главы муниципального образования «Хадахан». Документ официально не опубликован.

⁷ Как следует из письма Минфина России от 25 июня 2015 года № 02-03-10/36865 (доступ СПС «КонсультантПлюс», документ официально опубликован не был) в соответствии со статьями 179.4,

использования средств дорожного фонда нецелевым использованием бюджетных средств и устанавливает некий, хотя и весьма призрачный механизм обеспечения осуществления финансирования дорожной деятельности (переносить таким образом бюджетные ассигнования из года в год можно бесконечно). Таким образом, представляется, что анализируемая норма исключает возможность привлечения лиц, ответственных за надлежащее исполнение бюджет к ответственности за нецелевое использование бюджетных при неполном использовании средств дорожного фонда на дорожную деятельность.

В тексте постановления о привлечении к административной ответственности содержатся и иные весьма спорные обороты. Например, при установлении итогового размера дорожного фонда, который составил 234 4200 р., указано, что эта сумма «с учетом переходящего остатка акцизов на ГСМ по состоянию на 01.01.2022 года в размере 997 154,63 р.». С учетом положений пункта 5 статьи 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации письма Минфина России от 25.06.2015 № 02-03-10/36865 следует говорить не о переходящем остатке и тем более привязывать его к конкретному источнику доходов (доходы в данном случае не носят целевого характера, а лишь предопределяют размер бюджетных ассигнований дорожного фонда), а о необходимости увеличения размера дорожного фонда в следующем финансовом году на неиспользованный размер бюджетных ассигнований.

Некорректным видятся в указанном постановлении ссылки на главы 29, 30 Бюджетного кодекса Российской Федерации, которыми определяются бюджетные правонарушения и бюджетные меры принуждения. В целях привлечения к административной ответственности понятие нецелевого использования бюджетных средств раскрывается в статье 15.14 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Настораживает также отдельная практика уголовного судопроизводства, где в судебных решениях делаются аналогичные изложенным выше ошибочные суждения: «средства дорожного фонда имеют целевое назначение и не подлежат расходованию на нужды, не связанные с обеспечением дорожной деятельности ... при полном фактическом исполнении плановых показателей по доходам, изменение объемов бюджетных ассигнований муниципальных дорожных фондов в сторону уменьшения не допускается»⁸. Таким образом, учитывая, что современные дорожные фонды не являются целевыми бюджетными фондами, подобные решения недопустимы.

Наряду с этим обращает на себя внимание тот факт, что размер дорожного фонда фиксируется через определение прогнозируемого объема доходов бюджета, прямо или косвенно связанных с дорожной деятельностью (акцизов на автомобильный бензин, транспортного налога, всевозможных дорожных сборов и т.п.), что в общем обеспечивает соблюдение принципа «кто ездит, тот и платит». В связи с этим следует отметить наметившуюся в мировой практике тенденцию к коммерциализации в финансировании дорожного хозяйства и переводу дорожного хозяйства «на самофинансирование». Так, например, в Новой Зеландии обсуж-

242 Бюджетного кодекса Российской Федерации направление не использованных в текущем финансовом году бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда на увеличение аналогичных бюджетных ассигнований в очередном финансовом году не означает продление действия бюджетных ассигнований текущего финансового года, а означает увеличение бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда в очередном финансовом году на сумму, равную остатку не использованных в текущем финансовом году бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда, прекративших свое действие 31 декабря текущего финансового года.

8 Приговор Горномарийского районного суда Республики Марий Эл от 08.06.2016 по делу N 1-253/2016 // СПС «КонсультантПлюс». Документ опубликован не был.

дается возможность перехода на полностью коммерческую модель организации дорожной отрасли, при которой все дорожные активы будут переданы одной или нескольким управляющим коммерческим организациям. При этом возмещение затрат на содержание автомобильных дорог будет полностью возложено на их пользователей, а строительство новых автомобильных дорог — за счет капитализации активов управляющих организаций, то есть по сути также за счет средств в той или иной форме затраченных пользователями автомобильных дорог⁹.

Даже в более консервативных с точки зрения организации бюджетной деятельности странах широко используются элементы коммерциализации при финансировании дорожного хозяйства. Так, в Германии при бюджетном финансировании сети автомобильных дорог за счет средств федерального и региональных бюджетов активно применяются различные формы государственно-частного партнерства. Так, на основе концессионных соглашений осуществляется финансирование строительства и содержания как автомобильных дорог, так и мостов, тоннелей с возмещением инвестору соответственно сборов в транспортных средств либо платы за проезд [8]. Вместе с тем ряд исследователей отмечают неэффективность использования в мировой практике инструментов государственно-частного партнерства при строительстве автомобильных дорог, поскольку стоимость таких дорог возрастает на четверть [9].

Аналогичные процессы наблюдаются и в Российской Федерации. Федеральным законом предусматривается возможность заключения концессионных соглашений при осуществлении дорожной деятельности (статьи 38, 39 Федерального закона). В Российской Федерации такая практика получила распространение [10], с 2009 по 2019 год заключено 13 концессионных соглашений по строительству и эксплуатации автомобильных дорог протяженностью 625,2 км на общую сумму 867,6 млрд р., или 14 % от капитальных вложений, предусмотренных дорожными фондами¹⁰. Практическая реализация обозначенных норм выявила целый пласт проблем, связанных с несовершенством земельного, градостроительного законодательства [11]. Счетная палата Российской Федерации указывает, что нерешение земельных вопросов до момента заключения концессионных соглашений, равно как и качество самих соглашений не дают достичь поставленные цели (оптимизации бюджетных расходов и привлечения частных инвестиций в экономику) и реализовать потенциал «дорожной концессии» в полном объеме¹¹. В целом же концессионные соглашения способствуют формированию нового подхода к строительству и эксплуатации автомобильных дорог, где органы публичной власти и концессионер должны задумываться не только о том, как построить, но и как в долгосрочной перспективе эксплуатировать этот объект, делая его удобным для пользователя.

⁹ Road Funds and Road Maintenance / Asian Development Bank. Manila, Philippines, 2003. 112 p.

¹⁰ Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка эффективности применения и реализации Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» концессионных соглашений «Строительство скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург на участке км 15 — км 58» и «Строительство нового выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва — Минск (обход г. Одинцово) в 2015–2019 годах и истекшем периоде 2020 года». URL: <https://ach.gov.ru/checks/schetnaya-palata-predlagaet-peresmotret-usloviya-kontsessionnykh-soglasheniy-na-stroitelstvo-dorog> (дата обращения: 17.05.2024).

¹¹ Счетная палата предлагает пересмотреть условия концессионных соглашений на строительство дорог. URL: <https://ach.gov.ru/checks/schetnaya-palata-predlagaet-peresmotret-usloviya-kontsessionnykh-soglasheniy-na-stroitelstvo-dorog> (дата обращения: 17.05.2024).

Список использованной литературы


1. Ануфриева А.А. Разработка и реализация государственных программ и региональных проектов Иркутской области в сфере дорожного хозяйства / А.А. Ануфриева, М.В. Шиенков. — DOI 10.17150/2411-6262.2023.14(2).595-606. — EDN HOUGPK // *Baikal Research Journal*. — 2023. — Т. 14, № 2. — С. 595–606.
2. Николаева М.В. История развития дорожных фондов в России и Великобритании / М.В. Николаева. — EDN TRWBUZ // Актуальные проблемы теории и практики развития экономики региона : материалы 2-й межвуз. науч.-практ. конф., Калуга, 21 апр. 2015 г. — Калуга, 2015. — С. 15–20.
3. Табакова К.В. Проблемы формирования эффективных дорожных фондов / К.В. Табакова. — EDN YPSLDJ // Белорусский государственный университет. Научная конференция студентов и аспирантов : сб. работ 74-й науч. конф., Минск, 15–24 мая 2017 г. — Минск, 2017. — С. 456–459.
4. Костикова Е.Г. Дорожные фонды. Продолжение истории / Е.Г. Костикова. — EDN NDLSWP // *Финансовое право*. — 2011. — № 11. — С. 23–28.
5. Афанасьев Р.С. Финансовое обеспечение дорожных фондов в Российской Федерации / Р.С. Афанасьев. — EDN WYJYPF // *Проблемы современной науки и образования*. — 2016. — № 32 (74). — С. 51–54.
6. Бабошкин Д.С. Правовое регулирование деятельности бюджетных фондов / Д.С. Бабошкин. — EDN YVTMHZ // *Налоги*. — 2018. — № 3. — С. 33–36.
7. Рыбакова С.В. Об использовании понятия «фонд» в понятийном аппарате финансового права / С.В. Рыбакова. — DOI 10.34076/20713797_2023_4_143. — EDN TFTQXJ // *Российский юридический журнал*. — 2023. — № 4. — С. 143–150.
8. Протасеня С.И. Современные тенденции в формировании дорожных фондов: мировой опыт / С.И. Протасеня. — EDN XZNUIF // *Управление общественными финансами: актуальные проблемы, новые решения и стратегии развития*. — Санкт-Петербург, 2016. — С. 129–134.
9. Мерзлов И.Ю. Государственно-частное партнерство в мировой экономике: возможные негативные последствия / И.Ю. Мерзлов. — DOI 10.17150/2411-6262.2020.11(3)11. — EDN PZEXWX // *Baikal Research Journal*. — 2020. — Т. 11, № 3. — С. 11.
10. Чистякова О.В. Концессия как инструмент реализации региональных инвестиционных проектов // О.В. Чистякова, С.В. Чупров. — DOI 10.17150/2411-6262.2023.14(4).1396-1406. — EDN KJFMGK // *Baikal Research Journal*. — 2023. — Т. 14, № 4. — С. 1396–1406.
11. Патрин Д. Концессионные соглашения позволили сформировать новый подход к строительству и эксплуатации дорог / Д.Патрин // Росинфа. — 2020. — 23 нояб. — URL: <https://rosinfra.ru/news/koncessionnye-soglasenia-pozvolili-sformirovat-novyyj-podhod-k-stroitelstvu-i-ekspluatacii-dorog>.

References


1. Anufrieva A.A., Shienkov M.V. Development and Implementation of Irkutsk Region's State Programs and Regional Projects in Road Management. *Baikal Research Journal*, 2023, vol. 14, no. 2, pp. 595–606. (In Russian). EDN: HOUGPK. DOI: 10.17150/2411-6262.2023.14(2).595-606.
2. Nikolaeva M.V. The History of the Development of Road Funds in Russia and the UK. *Actual Problems of Theory and Practice of Regional Economy Development. Materials of the 2nd Interuniversity Scientific and Practical Conference, Kaluga, April 21, 2015*. Kaluga, 2015, pp. 15–20. (In Russian). EDN: TRWBUZ.
3. Tabakova K.V. Problems of Forming Effective Road Funds. *Belarusian State University. Belarusian State University. Scientific Conference of Students and Postgraduates. Collection of Works of the 74th Scientific Conference, Minsk, May 15–24, 2017*. Minsk, 2017, pp. 456–459. (In Russian). EDN: YPSLDJ.
4. Kostikova E.G. Road Funds. A Continuation of the Story. *Finansovoe pravo = Financial Law*, 2011, no. 11, pp. 23–28. (In Russian). EDN: NDLSWP.
5. Afanasev R.S. Financial Support for Road Funds in the Russian Federation. *Problemy sovremennoi nauki i obrazovaniya = Modern Problems of Science and Education*, 2016, no. 32, pp. 51–54. (In Russian). EDN: WYJYPF.

6. Baboshkin D.S. Legal Regulation of the Budget Fund Activities. *Nalogi = Taxes*, 2018, no. 3, pp. 33–36. (In Russian). EDN: YVTMHZ.
7. Rybakova S.V. On the Use of the Concept of "Fund" in the Conceptual Apparatus of Financial Law. *Rossiiskii yuridicheskii zhurnal = Russian Law Journal*, 2023, no. 4, pp. 143–150. (In Russian). EDN: TFTQXJ. DOI: 10.34076/20713797_2023_4_143.
8. Protasenya S.I. Modern Trends in the Formation of Road Funds: World Experience. *Public Finance Management: Current Problems, New Solutions and Development Strategies*. Saint Petersburg, 2016, pp. 129–134. (In Russian). EDN: XZNUIF.
9. Merzlov I.Yu. Public-Private Partnership in the World Economy: Possible Negative Consequences. *Baikal Research Journal*, 2020, vol. 11, no. 3, pp. 11. (In Russian). EDN: PZEXWX. DOI: 10.17150/2411-6262.2020.11(3)11.
10. Chistyakova O.V., Chuprov S.V. Concession as a Tool for the Implementation of Regional Investment Projects. *Baikal Research Journal*, 2023, vol. 14, no. 4, pp. 1396–1406. (In Russian). EDN: KJFMGK. DOI: 10.17150/2411-6262.2023.14(4).1396-1406.
11. Patrin D. Concession Agreements Allowed to Form a New Approach to the Construction and Operation of Roads. *Rosinfra*, 2020, November 23. Available at: <https://rosinfra.ru/news/koncessionnye-soglasenia-pozvolili-sformirovat-novyy-podhod-k-stroitelstvu-i-ekspluatatsii-dorog>. (In Russian).

Автор

Пятковская Юлия Валерьевна — доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры предпринимательского и финансового права, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, julart@yandex.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-4971-7761>, SPIN-код: 6542-4326, AuthorID РИНЦ: 261816.

Author

Yulia V. Pyatkovskaya — D.Sc. in Law, Associate Professor, Professor of the Department of Business and Financial Law. Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, julart@yandex.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-4971-7761>, SPIN-Code: 6542-4326, AuthorID RSCI: 261816.

Для цитирования

Пятковская Ю.В. К вопросу о финансировании дорожной деятельности (правовой аспект) / Ю.В. Пятковская. — DOI 10.17150/2411-6262.2024.15(2).362-370. — EDN CTSCZH // Baikal Research Journal. — 2024. — Т. 15, № 2. — С. 362–370.

For Citation

Pyatkovskaya Yu.V. On the Issue of Financing Road Activity (Legal Aspect). *Baikal Research Journal*, 2024, vol. 15, no. 2, pp. 362–370. (In Russian). EDN: CTSCZH. DOI: 10.17150/2411-6262.2024.15(2).362-370.