



Управление библиотечных фондов (Парламентская библиотека)

# БИБЛИОДОСЬЕ

---

Подготовлено по запросу  
Комитета Государственной Думы  
по земельным отношениям и строительству  
к «круглому столу» на тему

## **«Результаты проверки Генеральной прокуратурой состояния региональных дорог и меры по приведению региональных дорог в нормативное состояние»**

по информационно-библиографическим ресурсам  
Управления библиотечных фондов  
(Парламентской библиотеки)

Москва,  
октябрь 2012 г.

Предлагаемое библиодосье к «круглому столу» на тему **«Результаты проверки Генеральной прокуратурой состояния региональных дорог и меры по приведению региональных дорог в нормативное состояние»** подготовлено по запросу Комитета Государственной Думы по земельным отношениям и строительству на основе информационно-библиографических ресурсов Управления библиотечных фондов (Парламентской библиотеки).

Библиодосье состоит из четырех частей.

**Первая часть** содержит публикации в журналах, газетах и интернет-ресурсах, посвященные вопросам прокурорского надзора за соблюдением законодательства об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, результатам проверки Генеральной прокуратурой состояния региональных дорог, комплексу мер по приведению региональных дорог в нормативное состояние.

Во **второй части** представлены статистические и справочные материалы об автомобильных дорогах общего пользования регионального значения и инженерных сооружениях на них, а также статистические показатели строительства и реконструкции региональных автомобильных дорог в России.

В **третьей части** приводятся материалы социологических опросов по проблемам качества автомобильных дорог в регионах Российской Федерации.

В **четвертой части** представлен дополнительный список книг, авторефератов диссертаций, неопубликованных материалов парламентских мероприятий, публикаций в журналах, сборниках, газетах и интернет-ресурсах по указанной теме. Библиографические записи расположены в алфавитном порядке авторов или заглавий.

## СОДЕРЖАНИЕ\*

### Часть I

#### Публикации в журналах, газетах и интернет-ресурсах

- Русецкий А.Е.* Прокурорский надзор за соблюдением законодательства об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности 4
- Генеральная прокуратура Российской Федерации приняла меры по обеспечению законности в сфере дорожного строительства 7
- Буранов И.* Генпрокуратура вернулась с полдороги (о результатах проверки Генеральной прокуратурой соблюдения законодательства при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог) 9
- Алафинов И.С.* Возрождение дорожных фондов (вопросы строительства и состояния региональных дорог) 10
- Тен С.Ю.* Строить больше и прозрачнее (вопросы строительства и ремонта региональных дорог) 13
- Лютова М., Товкайло М.* Скупость портит дороги (проблемы финансирования региональных дорог) 15

### Часть II

- Статистические и справочные материалы 16

### Часть III

- Материалы социологических опросов 19

### Часть IV

#### Дополнительный список книг, авторефератов диссертаций, неопубликованных материалов парламентских мероприятий, публикаций в журналах, сборниках, газетах и интернет-ресурсах

- Книги, авторефераты диссертаций, неопубликованные материалы парламентских мероприятий 23
- Публикации в журналах, сборниках, газетах и интернет-ресурсах 24

#### Составители:

Научное редактирование - канд. филол. наук **Т.А. Москаленко** (начальник отдела библиотечно-информационного обслуживания УБФ (ПБ)).

Поиск, анализ, отбор, систематизация материалов в ресурсах УБФ (ПБ), полнотекстовых базах данных, формирование библиографических списков, подготовка материалов социологических опросов, оформление библиодосье – **О.Д. Алексеева** (ведущий консультант отдела электронных изданий УБФ (ПБ)); подготовка статистических и справочных материалов – **Е.Л. Малахова** (консультант отдела ведения баз данных и государственной библиографии по официальным документам УБФ (ПБ)).

Сканирование публикаций, подготовка электронной версии библиодосье, размещение на сайте УБФ (ПБ) в сети Интранет Государственной Думы по адресу: <http://parlib-search.duma.gov.ru/> - **С.А. Домченков** (консультант отдела электронных изданий УБФ (ПБ)).

**Контакты:** тел. 8-495-692-68-75, факс. 8-495-692-97-36, e-mail: [parlib@duma.gov.ru](mailto:parlib@duma.gov.ru)

\* В материалах, использованных для подготовки библиодосье, сохранены оригинальные тексты источников опубликования.

## Часть I

### Публикации в журналах, газетах и интернет-ресурсах

#### **ПРОКУРОРСКИЙ НАДЗОР ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ И О ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ\***

---

*А.Е. Русецкий, начальник отдела по надзору за исполнением законов о промышленной и транспортной безопасности Главного управления по надзору за исполнением федерального законодательства Генеральной прокуратуры Российской Федерации*

---

Проведенный Генеральной прокуратурой Российской Федерации анализ состояния законности и практики прокурорского надзора показал, что Федеральное дорожное агентство (далее — Росавтодор), органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления повсеместно не исполняют законодательство об автомобильных дорогах и дорожной деятельности.

Прокурорскими проверками установлено, что вопреки требованиям Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" подавляющее большинство дорог регионального и местного значения не соответствует требованиям технических регламентов и государственных стандартов в области безопасности дорожного движения, а связанная с ними деятельность осуществляется с нарушением закона.

В связи с этим прокуроры активно используют предоставленные ст. 45 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации полномочия по обращению в суды с заявлениями о возложении на органы государственной власти или органы местного самоуправления обязанностей по принятию в собственность автомобильных дорог и производству их ремонта.

Практика прокурорского надзора доказала востребованность этой работы и ее положительную оценку со стороны населения страны.

Прокурорами выявлялись автомобильные дороги, не имеющие собственника, что влекло их невключение в реестр имущества соответствующих уровней и невыделение бюджетных средств на их содержание. Органами прокуратуры принимались меры по обращению в суды с заявлениями о возложении обязанности принять в собственность автомобильные дороги и произвести их ремонт.

Результаты прокурорских проверок свидетельствуют об отсутствии контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог, о непроведении мероприятий по их содержанию и ремонту, непринятии мер по финансированию данных работ.

В 2010 году из-за неудовлетворительного состояния дорог впервые за последние несколько лет почти на 10% увеличилось количество ДТП, число пострадавших в них граждан составило более 41,8 тыс. человек. В 2011 году тенденция роста названной категории аварий продолжилась, достигнув 42,3 тыс.

Анализ состояния законности в рассматриваемой сфере позволил выявить грубейшие нарушения земельного законодательства, ставящие под угрозу интересы государства как собственника автомобильных дорог федерального значения и занятых ими земельных участков.

В результате проведенного Генеральной прокуратурой Российской Федерации анализа выявлено несоответствие данных Росавтодора об общей протяженности автомобильных дорог федерального значения и площади занятых ими земельных участков сведениям, внесенным Федеральным агентством по управлению государственным имуществом (далее — Росимущество) в реестр федерального имущества.

В нарушение требований законодательства в реестре федерального имущества не учтено свыше 1,8 млрд. кв. м земельных участков, занятых автомобильными дорогами федерального

---

\* Русецкий А.Е. Прокурорский надзор за соблюдением законодательства об автомобильных дорогах и дорожной деятельности / А.Е. Русецкий // Президентский контроль. - 2012. - № 4. - С. 34-37

значения. При этом разница между данными Росавтодора и Росимущества о протяженности данных дорог составила 361 тыс. км.

Так, по данным Росимущества, в реестре федерального имущества учтены автомобильные дороги общего пользования федерального значения протяженностью 411,6 тыс. км, площадь занятых ими земельных участков составляет 134 млн. кв. м.

Однако согласно статистической отчетности Росавтодора протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения равна 50,5 тыс. км, а площадь занятых ими, а также дорожными сооружениями и зданиями земельных участков — 1,9 млрд. кв. м.

По данным Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии, государственная регистрация права собственности Российской Федерации на автомобильные дороги федерального значения осуществлена не во всех случаях.

Выявленные нарушения способствуют посягательствам третьих лиц на объекты транспортной инфраструктуры федерального значения и актам незаконного вмешательства на этих объектах, что не только нарушает право собственности Российской Федерации на указанные объекты, но ставит под угрозу обеспечение транспортной безопасности.

В 2011 году с целью устранения выявленных нарушений закона Генеральной прокуратурой Российской Федерации министрам транспорта Российской Федерации и экономического развития Российской Федерации направлена информация о мерах по защите права собственности Российской Федерации на автомобильные дороги федерального значения.

В рамках реализации предложений Генеральной прокуратуры Российской Федерации вышеназванными министерствами организована сверка данных единого государственного реестра автомобильных дорог и реестра федерального имущества в части полноты и достоверности внесенных в них сведений об автомобильных дорогах федерального значения.

Результаты сверки показали, что основной причиной разночтений данных Росавтодора и Росимущества стали технические ошибки, допущенные при внесении данных в реестр федерального имущества. Например, в реестр федерального имущества дважды была внесена как объект учета автомобильная дорога общего пользования федерального значения М-20 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель до границы с Республикой Беларусь. При этом суммарная протяженность указанных объектов учета составила 362 626 км, тогда как действительная протяженность данной автомобильной дороги равна 514 км.

Бездействие должностных лиц Федерального дорожного агентства и подведомственных ему государственных учреждений во многом обуславливает аварийное состояние автомобильных дорог федерального значения. Игнорирование норм закона ставит под угрозу жизнь и здоровье граждан, приводит к нарушениям прав хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозку грузов.

Например, в ходе проведенных Генеральной прокуратурой Российской Федерации, прокуратурами Краснодарского края и Иркутской области проверок деятельности Федерального дорожного агентства и подведомственных ему ФГУ Упрдор "Прибайкалье" и ФГУ Упрдор "Кубань" выявлены нарушения закона, в том числе установлено ненадлежащее содержание участков федеральных автодорог: М-53 "Байкал", проходящей по территории Иркутской области, и М-27 "Джубга — Сочи" в Краснодарском крае.

Неисполнение работниками Росавтодора и вышеназванных учреждений норм закона об автомобильных дорогах привело к тому, что в 2008 году на часть федеральной трассы М-53 "Байкал" было зарегистрировано право собственности муниципального образования.

Нарушения законодательства, допущенные Росавтодором и подведомственными ему организациями, непринятие своевременных мер к надлежащему содержанию и обеспечению соответствия указанных автодорог существующим стандартам и нормативным документам стали причиной их аварийного состояния. В результате на отдельных участках автодороги М-27 "Джубга — Сочи" было ограничено движение транспортных средств.

В 2011 году Генеральной прокуратурой Российской Федерации проведена проверка соблюдения законодательства об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в подведомственных Росавтодору ФГУ ДСД "Центр" и ФКУ "Центравтомагистраль", которые осуществляют строительство и эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения в нескольких субъектах Российской Федерации.

Результаты прокурорской проверки выявили нарушения вышеназванного законодательства при осуществлении указанными организациями функций по строительству, реконструкции, содержанию и эксплуатации федеральных трасс.

Проверка показала, что строительство и реконструкция участков автомобильных дорог федерального значения во Владимирской, Воронежской, Липецкой, Московской, Ростовской и Тульской областях осуществлялись с нарушением гражданского, градостроительного и земельного законодательства.

Прокуроры совместно с представителями экспертных организаций, участвовавшими в проверке, установили, что в вышеназванных регионах часть введенных в эксплуатацию участков автодорог федерального значения, реконструированных ФГУ ДСД "Центр", не отвечает требованиям государственных стандартов и проектной документации.

Например, по результатам проведенных исследований автодороги М-3 "Украина" в Московской области выявлены отклонения от строительных нормативов и правил по толщине слоев дорожного полотна, а также их несоответствие требованиям стандартов.

В связи с выявленными нарушениями закона материалы проверки направлены прокурорами в органы внутренних дел для принятия решения в порядке, предусмотренном уголовно-процессуальным законодательством.

В ходе проверки, проведенной Генеральной прокуратурой Российской Федерации с участием сотрудников ГИБДД, выявлены нарушения законов о безопасности дорожного движения при содержании и ремонте автодорог федерального значения, находящихся в оперативном управлении ФКУ "Центравтомагистраль".

Так, должностными лицами ГИБДД были повсеместно выявлены следующие нарушения: отсутствие горизонтальной разметки и дорожных знаков, занижение обочины, несоответствие дорожной разметки и дорожных знаков требованиям государственных стандартов. На автодорогах зачастую отсутствуют переходно-скоростные полосы у автобусных остановок.

Остановочные площадки, заездные карманы, полосы разгона и торможения от автобусных павильонов не соответствуют нормативным требованиям или вовсе отсутствуют. Нередко сотрудниками ГИБДД, выявляются неровности бетонного покрытия проезжей части, повреждения обочины, превышающие допустимые значения.

С начала 2011 года и за период проверки с целью устранения выявленных нарушений ГИБДД выдало 301 предписание. За несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог составлено 72 административных протокола по ст. 12.34 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В ходе настоящей проверки органами прокуратуры субъектов Российской Федерации начальнику ФКУ "Центравтомагистраль" внесено 16 представлений, в суды направлено 67 исков.

Генеральной прокуратурой Российской Федерации руководителю Федерального дорожного агентства внесено представление, в котором предложено взыскать в судебном порядке с подрядных организаций материальный ущерб, причиненный при строительстве и реконструкции федеральных трасс, а также создать действенную систему обеспечения соответствия федеральных дорог государственным стандартам и правилам.

Перед руководством Федерального дорожного агентства поставлен вопрос о привлечении к дисциплинарной ответственности виновных должностных лиц.

В 2011 году органами прокуратуры Российской Федерации было выявлено свыше 77,6 тыс. нарушений законодательства об автомобильных дорогах и дорожной деятельности. С целью устранения вскрытых нарушений закона прокурорами внесено 11 тыс. представлений, по результатам рассмотрения которых к дисциплинарной ответственности привлечено 5,8 тыс. человек. Для защиты прав граждан в данной сфере органами прокуратуры Российской Федерации в суды направлено 21,1 тыс. исковых заявлений. По материалам прокурорских проверок возбуждено 54 уголовных дела.

Генеральной прокуратурой Российской Федерации осуществляется системный надзор за исполнением законов в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.



## ГЕНЕРАЛЬНАЯ ПРОКУРАТУРА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПРИНЯЛА МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЗАКОННОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА\*

Генеральная прокуратура Российской Федерации завершила проверку соблюдения законодательства при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог, которая проводилась с привлечением прокуроров всех субъектов.

Проверка показала, что Росавтодор, органы государственной власти и местного самоуправления ненадлежащим образом исполняют обязанности по ремонту и содержанию автодорог, организации дорожного движения, возложенные на них федеральными законами «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» и «О безопасности дорожного движения».

Установлено, что нормативным требованиям не соответствуют более половины федеральных автодорог и большинство дорог регионального и местного значения. Характерными недостатками являются дефекты дорожного покрытия, отсутствие освещения проезжей части в темное время суток, обустроенных пешеходных переходов, конструктивно выделенных разделительных полос, дорожного ограждения, неправильная дорожная разметка.

По данным МВД РФ, каждое пятое дорожно-транспортное происшествие на территории России происходит из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог.

Длительное время владельцы дорог не реализуют предложения органов Госавтоинспекции, направленные на предупреждение ДТП на аварийно-опасных участках.

Только после прокурорского вмешательства ФКУ «Управление автомобильной магистрали «Нижний Новгород - Уфа» устранены выбоины и колеи на участке автомобильной дороги федерального значения М-7 «Волга» на территории Нижегородской области.

В Тамбовской области прокуратурой в связи с выявленными дефектами дорожного покрытия в суд направлено исковое заявление о понуждении ФКУ «Управление автомобильной магистрали «Москва-Волгоград» провести капитальный ремонт участка федеральной автомобильной дороги Р-119 «Орел - Ливны - Елец - Липецк - Тамбов».

В нарушение Закона о безопасности дорожного движения органы власти и местного самоуправления не обеспечивают разработку и утверждение проектов организации дорожного движения, а также их исполнение.

До настоящего времени не реализованы разработанные еще в 2007 г. мероприятия по организации дорожного движения на проходящих через населенные пункты участках федеральной автодороги Р-297 «Амур» в Еврейской автономной области.

На региональном и местном уровнях отсутствуют утвержденные нормативы финансовых затрат на содержание и ремонт автодорог, вследствие чего осуществление дорожной деятельности зачастую не обеспечено необходимыми финансовыми ресурсами.

В большинстве субъектов и муниципальных образований не определен порядок создания и использования парковок и парковочных мест. В 16 регионах страны не приняты предусмотренные КоАП РФ законы, регламентирующие порядок перемещения транспортных средств на специализированные стоянки.

Прокурорами выявлены многочисленные нарушения в деятельности чиновников при размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд в области дорожного строительства, связанные с ограничением конкуренции, несоблюдением установленной законом процедуры торгов и определения их победителей.

Установлены факты злоупотреблений со стороны должностных лиц, ответственных за обеспечение своевременного и качественного проведения строительных и ремонтных работ, нецелевого расходования бюджетных средств, оплаты невыполненных работ.

Органами прокуратуры Республики Мордовия установлено, что по заключенным в 2011 г. контрактам на реконструкцию автодорог в г. Саранске работы не проводились, предусмотренные в бюджете средства в сумме 195,1 млн. руб. израсходованы на иные объекты.

---

\* Генеральная прокуратура Российской Федерации приняла меры по обеспечению законности в сфере дорожного строительства // Электронная публикация на официальном сайте Генеральной прокуратуры Российской Федерации 07.09.2012 - <http://genproc.gov.ru/news/news-77590/>

Надлежащий учет автодорог, оформление прав Российской Федерации, субъектов, муниципальных образований на автомобильные дороги и земельные участки в границах полос отвода должным образом не организованы.

Проверки показали, что не все органы власти и местного самоуправления приняли нормативные правовые акты, регулирующие проведение государственного надзора и муниципального контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог. При организации деятельности по их строительству Росавтодором, органами государственной власти не исполняются требования земельного законодательства. В ходе подготовки территорий к планируемому строительству дорог не реализуются полномочия по резервированию земель в целях изъятия участков для государственных и муниципальных нужд, что влечет увеличение стоимости изъятия таких участков и удорожание дорожного строительства.

Несвоевременное осуществление мероприятий по изъятию земельных участков, оформлению прав Российской Федерации на землю в ряде случаев приводит к тому, что федеральные автомобильные дороги располагаются на участках, находящихся в частной собственности граждан и юридических лиц.

По результатам проведенных в 2012 г. проверок органами прокуратуры Российской Федерации выявлено более 40 тыс. нарушений, для устранения которых принесено 696 протестов, в суды направлено 7797 исковых заявлений, внесено 7234 представления, по результатам рассмотрения которых 1837 должностных лиц привлечены к дисциплинарной ответственности, объявлено 290 предостережений, возбуждено 975 дел об административных правонарушениях.

С целью устранения допущенных нарушений закона Генеральной прокуратурой Российской Федерации в адрес руководителя Росавтодора внесено представление. Министру транспорта РФ направлена информация о мерах по совершенствованию нормативно-правового регулирования в сфере дорожного хозяйства.



## ГЕНПРОКУРАТУРА ВЕРНУЛАСЬ С ПОЛДОРОГИ\*

*О результатах проверки Генеральной прокуратурой соблюдения законодательства при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог*

И. Буранов

Проверка показала, что 50% дорог в России не соответствуют нормативам Генеральная прокуратура в ходе проверки выявила, что 50% федеральных и региональных дорог не соответствуют нормативам. Основные нарушения - это дефекты дорожного покрытия, отсутствие освещения, разметки и пешеходных переходов. Главе Росавтодора Анатолию Чабунину предписано устранить нарушения в течение месяца. В ведомстве говорят, что отремонтировать дороги сумеют в лучшем случае к 2018 году, если на это хватит денег.

Генпрокуратура завершила проверку "соблюдения законодательства при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог". "Росавтодор, органы государственной власти и местного самоуправления ненадлежащим образом исполняют обязанности,- заявили вчера в надзорном ведомстве.- С целью устранения нарушений закона в адрес руководителя Росавтодора (Анатолия Чабунина. - "Ъ" ) внесено представление. Министру транспорта (Максиму Соколову. - "Ъ" ) направлена информация о мерах по совершенствованию нормативно-правового регулирования в сфере дорожного хозяйства".

В ходе проверки Генпрокуратура пришла к выводу, что половина всех федеральных, региональных и местных дорог не соответствуют нормативным требованиям. Самые распространенные недостатки - это дефекты дорожного покрытия, отсутствие освещения, пешеходных переходов, ограждений, а также неправильно нанесенная дорожная разметка. Из-за плохого состояния дорог, как подчеркивают в прокуратуре, в России происходит каждое пятое ДТП.

В надзорном ведомстве привели пример трассы М7 "Волга" на территории Липецкой области, где колеи и выбоины устранили только после прокурорского вмешательства. В Тамбовской области прокуратура обратилась в суд с иском к местному управлению Росавтодора по поводу ненадлежащего состояния трассы Р-119 Орел-Тамбов. А в Мордовии в ходе проверки выяснилось, что почти 200 млн руб., выделенные на реконструкцию улиц в Саранске, были потрачены "на иные объекты". Всего за 2012 год в ходе прокурорских проверок было выявлено более 40 тыс. нарушений; 1,8 тыс. должностных лиц было привлечено к дисциплинарной ответственности; возбуждено 975 дел об административных правонарушениях.

По закону о прокуратуре выявленные нарушения должны быть устранены в течение месяца. "Росавтодор готов исполнять предписания Генпрокуратуры,- заявили "Ъ" в Федеральном дорожном агентстве.- Приведение федеральной сети автодорог в нормативное состояние планируется к 2018 году, поскольку только с 2014 года ее содержание будет профинансировано на 100%. Сегодня работы по содержанию, эксплуатации и ремонту автодорог обеспечиваются деньгами примерно на 60%".

"Претензии Генпрокуратуры к Росавтодору не имеют никакого смысла, поскольку на восстановление магистралей уйдет минимум несколько лет,- заявил "Ъ" президент ассоциации дорожных научно-исследовательских организаций РОДОС Олег Скворцов.- Кроме того, сейчас осень, а значит, во многих регионах уже начался сезон, когда дорожные работы проводить запрещено. В мире немного стран, где состояние дорог на 100% соответствует нормативам, а в России и территория большая, и дорожная сеть очень сильно запущена". Господин Скворцов считает, что Генпрокуратура должна обратить внимание на необходимость изменить ГОСТы и нормативы, некоторые из которых были приняты 50 лет назад.

\* Буранов И. Генпрокуратура вернулась с полдороги: [о результатах проверки Генеральной прокуратурой соблюдения законодательства при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог] / И. Буранов // Коммерсант. - 2012. - 8 сент. - С. 2

## ВОЗРОЖДЕНИЕ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ\*

*Вопросы строительства и состояния региональных дорог*

---

*И.С. Алафинов, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства*

---

Об этом и о других проблемах, связанных со строительством, ремонтом и содержанием автомобильных дорог в России, рассказал "Парламентской газете" заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Иннокентий Алафинов.

*- Иннокентий Сергеевич, в последние 10 лет в России активно развивалось дорожное строительство, не было никаких проблем с финансированием отрасли, а тут - кардинальное изменение порядка выделения средств. Заработала система дорожных фондов. Нужна ли она отрасли или можно продолжать работать как и прежде?*

- Не могу согласиться с тем, что в последние 10 лет не было проблем с финансированием отрасли. Тут надо вспомнить историю. В России в 90-е годы существовали Федеральный и региональные дорожные фонды. Ликвидировали их в 2001 году в ходе отмены оборотных налогов с предприятий. Дорожные фонды были важным инструментом финансирования строительства и содержания дорожной инфраструктуры. После их ликвидации ассигнования на дорожное хозяйство сократились в разы. Например, в 2005 году общий объём финансирования автомобильных дорог в сопоставимых ценах упал по сравнению с 2000 годом почти в два раза. В последующие годы усилиями Минтранса объёмы финансирования удалось частично восстановить. Однако темпы роста бюджетных инвестиций не позволяли существенно улучшить качество дорожной сети, решить проблему пробок, ставших распространённым явлением. В некоторых регионах на содержание километра дороги ежемесячно выделялось несколько тысяч рублей. За эти деньги невозможно провести ремонт хотя бы в наиболее разрушенных местах, очищать дорогу от снега, обрабатывать её от гололёда, вовремя обновлять ограждения и дорожные знаки.

Изменения законодательства по возрождению дорожных фондов были приняты в апреле 2011 года по инициативе Министерства транспорта при активной поддержке депутатского корпуса. Однако содержание вновь созданных дорожных фондов коренным образом изменилось по сравнению с ранее существовавшими. В новых дорожных фондах основными источниками их формирования стали акцизы, заложенные в цену автомобильного топлива, и транспортный налог, которые в полной мере связаны с использованием дорогами. Подобная система финансирования автодорог используется во всём мире. Например, через дорожные фонды в США финансировалось строительство современной сети автобанов, которые позволили связать штаты и преодолеть территориальную разобщённость страны.

В 2011 году был сформирован Федеральный дорожный фонд, с нынешнего года начали функционировать региональные фонды. Кроме поправок в Бюджетный кодекс, было принято около 500 законодательных и нормативно-правовых актов в регионах.

На ваш вопрос, нужна ли новая система финансирования отрасли, или можно продолжать работать по-прежнему, можно уверенно ответить: да, нужна! В последние годы была заново создана законодательная основа существования и развития сети автомобильных дорог. Вновь принятые законы определяют возможность ускорения превращения отечественной дорожной сети в современную инфраструктуру, соответствующую масштабам задач, стоящих перед страной в области экономики и социального развития. Однако реализовать эти возможности нельзя без реформирования системы финансирования. Дорожные фонды стали основой системы стабильного непрерывного бюджетного финансирования дорожных работ.

*- Как известно, основными источниками пополнения дорожных фондов являются акцизы на ГСМ и транспортный налог. Получается, что строительство новых дорог будет вестись за счёт средств автомобилистов. Есть ли другие источники финансирования?*

- Не совсем так. Конечно, основными заинтересованными лицами в новых и качественных дорогах являются автомобилисты и владельцы перевозимых грузов. Без их вклада решить задачу расширения и улучшения состояния дорог не удаётся ни в одной стране. Однако в составе

---

\* Алафинов И.С. Возрождение дорожных фондов: [вопросы строительства и состояния региональных дорог] / И.С. Алафинов; беседовал А. Валинский // Парламентская газета. - 2012. - 10 февр. - С. 14

Федерального дорожного фонда немалую часть составляет так называемый базовый объём, направляемый в дорожный фонд из других источников формирования федерального бюджета. Этот базовый объём в 2012 году составляет 269 миллиардов рублей, или почти 69 процентов общего объёма фонда. Предусмотрены законодательством и дополнительные неналоговые поступления, в том числе от различных штрафов и компенсации ущерба, наносимого дорогам. Бюджеты многих субъектов Российской Федерации пока не позволяют формировать базовые объёмы по аналогии с Федеральным дорожным фондом. Однако в законодательстве субъектов РФ предусмотрено 32 неналоговых источника пополнения дорожных фондов.

*- Как будет развиваться строительство региональных дорог? В прошлом году особое внимание уделялось строительству дорог в сельской местности, продолжится ли эта работа в 2012-м?*

- Создание региональных дорожных фондов существенно расширяет возможности субъектов Российской Федерации по строительству и ремонту автомобильных дорог. Например, в Смоленской области объём финансирования автомобильных дорог в 2011 году составлял менее 1,5 миллиарда рублей. В текущем году объём дорожного фонда в регионе составит почти 3,5 миллиарда рублей, а к 2014 году он может вырасти до 4,9 миллиарда рублей. Дорожный бюджет Новгородской области в 2012 году увеличился почти в три раза - с 0,9 до 2,7 миллиарда рублей. Конечно, определение направлений расходования этих средств относится к компетенции субъектов РФ. Однако Министерство транспорта рекомендовало главам регионов уделить приоритетное внимание приведению в порядок существующих дорог и мероприятиям по повышению безопасности движения. Приоритетным также является строительство и улучшение той части дорожной сети, от которой зависит повседневная жизнь людей: дороги в сельской местности и населённых пунктах.

В федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)" предусмотрено ежегодное выделение субъектам субсидий из федерального бюджета в объёме от 5 до 7 миллиардов рублей на строительство и реконструкцию подъездов с твёрдым покрытием к сельским населённым пунктам. По итогам 2011 года такими подъездами были обеспечены 210 сельских населённых пунктов, а это почти 500 километров дорог. В 2012 году будет построено ещё 600 километров таких подъездов.

Принято законодательное решение о выделении с нынешнего года на строительство и реконструкцию подъездов с твёрдым покрытием к сельским населённым пунктам из региональных дорожных фондов не менее пяти процентов их средств. Такие же суммы планируется направить в 2012 и 2013 годах из региональных фондов на ремонт муниципальных дорог в населённых пунктах и на ремонт дворовых территорий.

*- Готовы ли регионы работать в новых условиях?*

- В целом готовы. В течение 2011 года всеми субъектами РФ приняты законы о создании дорожных фондов, их формирование предусмотрено региональными законами о бюджете на 2012 год. Вместе с тем в ряде регионов не в полной мере налажено прогнозирование объёмов дорожных фондов. В результате при принятии законов о региональных бюджетах на 2012 год в некоторых субъектах Российской Федерации в них заложены объёмы дорожных фондов существенно более низкие, чем показывают оценки Минфина. Это, в свою очередь, приводит к неисполнению субъектами положений Бюджетного кодекса и не соответствует приоритетам по повышению качества жизни населения. В то же время более чем в 20 регионах развитию дорог придаётся первостепенное значение: объём дорожных фондов в них превышает оценки Минфина.

На одном из последних селекторных совещаний по вопросам дорожного строительства министр транспорта Игорь Левитин обратил внимание на то, что в некоторых регионах направления расходования средств фондов не в полной мере соответствуют понятию дорожной деятельности. Сейчас в регионах завершаются разработка и принятие предусмотренных законодательством порядков формирования и расходования дорожных фондов. Должны быть обновлены или разработаны вновь долгосрочные программы развития автомобильных дорог, финансируемые из дорожных фондов субъектов Российской Федерации. Министерство транспорта активизирует работу, предусмотренную федеральным законом об автомобильных дорогах, по реализации единой государственной политики в области инвестиций и использования автомобильных дорог в субъектах РФ. Нам представляется, что эта работа позволит регионам снять большую часть вопросов, связанных с формированием и использованием средств в области дорожного хозяйства.

- *Смогут ли строительные компании справиться с увеличением объёма работ? Не приведёт ли на первых порах рост заказов к снижению качества строительства?*

- Перед компаниями, работающими в области строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог, создание дорожных фондов ставит крупные задачи. Вместе с тем появляются и большие перспективы для развития. Приведу несколько цифр. В 2011 году объём федерального и региональных дорожных фондов составлял около 700 миллиардов рублей. В 2012 году их объём превысит 780 миллиардов рублей, в 2013 году возрастет до 920 миллиардов рублей, а в 2014 году может превысить 1 триллион рублей. Опыт строительства крупных дорожных объектов, которые в последние годы отечественные компании сдавали в эксплуатацию с высоким качеством, позволяет сказать, что большинство участников рынка готовы к работе в новых условиях.

В то же время строительство и ремонт дорог требует применения ряда специальных строительных материалов, которые мало применяются в других отраслях. К таким материалам можно отнести битумы и специальные добавки к ним, высокомарочные цементы для строительства мостов, устойчивые к различным сложным условиям эксплуатации сооружений, противогололёдные материалы, кубовидный щебень и ряд других. Из-за долгого периода недостаточного финансирования производители таких материалов приспособились к существующим объёмам заказов, и нельзя исключить, что резкое увеличение объёмов финансирования в некоторых регионах может привести к стремлению поставщиков повысить цены на свою продукцию или поставлять материалы с качеством, не удовлетворяющим современным стандартам.

На федеральных автомобильных дорогах действует достаточно налаженная и эффективная система контроля качества работ, цены работ определяются по итогам открытых аукционов. На все объекты строительства дорог в обязательном порядке разрабатывается проектная документация, которая проходит государственную экспертизу.

В регионах и муниципальных образованиях нужно организовать мониторинг динамики цен на материалы и дорожные работы, разработать меры гибкого оперативного реагирования на случаи необоснованного увеличения цен и, возможно, разработать дополнительные меры по совершенствованию систем контроля качества работ.

## СТРОИТЬ БОЛЬШЕ И ПРОЗРАЧНЕЕ\*

### *Вопросы строительства и ремонта региональных дорог*

---

*С.Ю. Тен, заместитель председателя Комитета Государственной Думы по транспорту*

---

- *Изменилась ли к лучшему ситуация со строительством и ремонтом дорог?*

- Ситуация со строительством и ремонтом дорог меняется к лучшему. Возможно, не так быстро, как хотелось бы, но меняется. Изменилась структура органов исполнительной власти, которые занимаются дорогами. Напомню, что с 2008 года в составе Министерства транспорта РФ работает Федеральное дорожное агентство.

Три года назад создана государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор». — Ред.), в управлении у которой находятся федеральные дороги России с наибольшей пропускной способностью, от 150 до 250 тысяч автомашин в сутки. Это такие дороги, как М1 (Москва–Минск), М3 (Москва–Киев), трассы М4 «Дон» и другие. Задачей ГК «Автодор» является привлечение средств на содержание дорог за счет как концессионных соглашений, так и эксплуатации платных дорог и через управление объектами инфраструктуры, находящимися в полосе отвода. Предполагается, что эти средства будут направляться целевым образом на содержание и ремонт.

Год назад, в апреле 2011 года были возрождены дорожные фонды, которые заработали с января 2012 года. В отличие от ранее существовавших, основными источниками формирования новых фондов стали акцизы, заложенные в цену автомобильного топлива, и транспортный налог, которые в полной мере связаны с использованием дорогами.

До этого в регионах, за редкими исключениями, дороги почти не строились. Картина была несколько лучше в Чувашии, Кемеровской и Саратовской областях, а также в Ханты-Мансийском округе, где руководители субъектов целенаправленно поддерживали программы дорожного строительства.

- *Сколько новых дорог нам нужно?*

- По оценкам экспертов, у нас сегодня в стране порядка 900 тысяч километров автомобильных дорог, включая лесовозные дороги, подъезды к дачным участкам и так далее. По нормативам, для того чтобы транспортная сеть была эффективной, нам необходимо не менее 1,5 миллиона километров. Ежегодно в России вводится примерно 270 километров новых дорог, и это, конечно, капля в море. На отчете правительства перед парламентом Владимир Путин заявил, что необходимо в течение десяти лет построить в России 120 тысяч километров автомобильных дорог в однопослонном исполнении. Получается, что за год нам нужно строить 12 тысяч. По оценкам экспертов, для этого необходимо ежегодно вкладывать вдвое больше средств, чем сегодня направляется в федеральный и региональные дорожные фонды. Кстати, сегодня совокупный объем финансирования отрасли оценивается в триллион рублей.

Требование строить больше вытекает из признания того факта, что у нас очень небольшая часть автомобильных дорог соответствует современным требованиям по осевой нагрузке. Нормативы середины прошлого века были рассчитаны на шесть тонн на ось, и этого было мало уже для советской экономики. Сейчас дороги, построенные под нагрузку от шести до десяти тонн на ось, составляют лишь 29,7 процента. Лишь менее половины процента региональных и межмуниципальных дорог могут без каких-либо последствий пропускать транспортные средства с осевой нагрузкой свыше десяти тонн. Понятно, что современные грузовики быстро разрушают дорожное покрытие, построенное по устаревшим нормативам. Сегодня одной из задач является разработка единых нормативов на уровне трехстороннего таможенного союза с Белоруссией и Казахстаном.

- *Финансирование увеличивается в несколько раз, достанется ли от этого пирога что-то регионам?*

- В связи с появлением региональных дорожных фондов финансирование дорог в регионах значительно увеличилось. Например, в Смоленской области объем финансирования

---

\* Тен С.Ю. Строить больше и прозрачнее: [вопросы строительства и ремонта региональных дорог] / С.Ю.Тен; беседовал Д. Люстрицкий // Эксперт-Сибирь. - 2012. - №17-18.



автомобильных дорог в 2011 году составлял менее 1,5 миллиарда рублей. В текущем году объем дорожного фонда в регионе — почти 3,5 миллиарда рублей, а к 2014 году он может вырасти до 4,9 миллиарда рублей. Дорожный бюджет Новгородской области в 2012 году увеличился почти в три раза — с 0,9 до 2,7 миллиарда рублей. В Иркутской области на эти цели в 2011 году выделено 3,9 миллиарда рублей, включая федеральные субсидии. В этом году эта сумма составит 6,1 миллиарда, и это только пессимистический прогноз регионального Минфина, а по факту финансирование может быть и больше.

Тем не менее говорить о том, что объем финансирования отрасли увеличился в разы, не вполне корректно. Существенный объем средств направляется на строительство дорог в рамках стратегических проектов: Олимпиады в Сочи и саммита АТЭС во Владивостоке. И говорить о прорыве в финансировании дорог пока рано. В первую очередь мы пытаемся сохранить ту дорожную сеть, которая у нас есть, и поэтому средства направляются прежде всего на содержание и ремонт автомобильных дорог.

*- Больше денег — больше возможностей украсть. Как законодатель будет бороться с этим?*

- Утверждать, что все деньги, направляемые на ремонт дорог, разворовываются, нельзя — это примитивная позиция. Да, коррупция существует, и не только в дорожной отрасли, а во всей системе государственного заказа. Тем не менее я на протяжении десяти лет возглавлял крупнейшее предприятие Сибири и Дальнего Востока ЗАО «Труд», и мы никогда никому никакие откаты не платили.

Один из механизмов борьбы с коррупцией — необходимо сделать отрасль более открытой, более прозрачной. Например, в свое время мы для Иркутской области разработали сайт «Дороги Приангарья», который предложили взять на вооружение региональному правительству и подключить к его работе все муниципалитеты. Сайт позволяет гражданам самостоятельно обозначать на карте проблемные места дорожной сети, но не только. Таким же образом с помощью интерактивной карты можно определять приоритеты в дорожном строительстве. Раз у людей есть серьезные сомнения в эффективности использования денежных средств, выделяемых на ремонт дорог, значит, через сайт нужно объяснять, как по проекту строится дорога, сколько стоит битум, инертный материал и так далее. Словом, открыто публиковать расчеты по стоимости конкретного участка дороги. Можно публиковать списки подрядчиков, у которых есть проблемы с качеством исполнения работ. Словом, должна быть создана открытая, публичная система.

*- Ваше мнение об аукционах в электронной форме — это удачная практика или еще одна «калитка» для посредников?*

- Аукционы в электронной форме — достаточно прозрачная система. Проблема в том, что до сих пор очень слабо проводится предквалификация участников. В чем идея аукциона? За объект бьются компании, обладающие примерно равными возможностями и в таких условиях готовые действительно снижать цену. Сейчас на аукцион одновременно выходит компания, которая платит налоги, имеет репутацию и соответствующие производственные мощности, и организация, у которой из всего имущества — стол, стул и компьютер. Тогда это превращается в шантаж: давайте я снимусь, а вы мне заплатите, чтобы я не участвовал.

На мой взгляд, должна существовать рейтинговая система оценки, работающая в электронном виде. Нарушение сроков, наличие проблем с качеством — все это должно влиять на рейтинг. Тогда в зависимости от рейтинга можно определять, может эта компания работать на сложных федеральных объектах, или нет. Как лиги в футболе: набрал определенное количество баллов в рейтинге — можешь претендовать на участие в предквалификации на дорогостоящие объекты. Нет опыта или есть претензии у заказчика — значит, например, не можешь работать с асфальтом, занимайся грунтовыми дорогами. Заработал на грунте и грейдере положительную репутацию, снова набрал рейтинговый балл — ограничение по стоимости контрактов снимается. Таким образом, можно преградить путь к финансам фирмам-однодневкам, паразитирующим на государственном заказе.



## СКУПОСТЬ ПОРТИТ ДОРОГИ\*

*Проблемы финансирования региональных дорог*

---

*М. Лютова, М. Товкайло*

---

Несмотря на воссоздание региональных дорожных фондов, регионы по-прежнему тратят на дороги значительно меньше необходимого. Средства, предназначенные на ремонт дорог, местные власти придумали отправлять в общий котел бюджета

Мне говорят, что 68% муниципальных дорог соответствует [нормативным] требованиям. Вы сами в это верите? Перестаньте сами себя обманывать», - обратился к подчиненным губернатор Подмосковья Сергей Шойгу после осмотра дорог области в пятницу. Показатели Московской области чуть выше среднего. Исходя из данных самих регионов нормативным требованиям отвечает 36,4% всех региональных дорог и 60,4% дорог местного значения, говорится в докладе Росавтодора к заседанию бюджетного комитета Совета Федерации (есть в распоряжении «Ведомостей»).

В шести субъектах дорог, соответствующих показателям качества, и вовсе менее 10%, выяснил Росавтодор. Правда, такая статистика «вызывает сомнения», следует из доклада: в регионах часто отсутствует система диагностики качества дорог и необходимое оборудование.

При этом не все регионы готовы выделять средства на дорожное хозяйство. Пятнадцать субъектов, судя по их бюджетному законодательству, направили в дорожные фонды меньше, чем должно поступить в фонды. Большие отклонения обнаружились в Северной Осетии (в фонде 66% от необходимого объема), Калининградской области (70%), Башкирии (75%). Рекордсмен - Калмыкия: из источников, установленных региональным законодательством, в дорожный фонд должно поступить 817,1 млн руб., но плановый объем фонда лишь 30 млн. Такие отклонения могут объясняться «инерционностью бюджетного процесса» и, когда регионы отчитываются за первое полугодие, прогнозы могут быть точнее, говорится в докладе Росавтодора, но благоприятное время для проведения дорожных работ будет упущено, а выделенные средства уже не будут использованы.

После ликвидации дорожных фондов в 2000 г. предполагалось, что регионы, получив новые источники доходов, будут исполнять свои полномочия, говорит федеральный чиновник, занимающийся дорогами: но многие так и не начали тратить деньги на дороги, а их полотно за годы деградировало. С момента ликвидации фондов расходы на дорожное хозяйство в регионах сократились с 2,7 до 0,6% ВВП в 2011 г., приводил статистику замминистра транспорта Олег Белозеров.

Региональные дорожные фонды заработали с этого года, основные источники наполнения - топливные акцизы (в 2012 г. регионам причитается 77% всех сборов, на них приходится свыше 80% средств) и транспортный налог. По расчетам Минфина, в региональные фонды в 2012 г. должно поступить 391,2 млрд руб. Это плата самих пользователей, которая должна идти на дороги, объясняет чиновник Росавтодора: «Больше - можно, меньше - нельзя».

А регионы отправляют дорожные деньги в общий котел, жалуясь, что у них много других проблем, сетует федеральный чиновник. Затраты на дорожное хозяйство, по данным ассоциации «Радор», в 2011 г. в среднем по России составили 10,7% от нормативов, план на 2012 г. - 15,1%. С 2014 г. федеральные трассы должны финансировать в соответствии с нормативами, выход регионов на нормативное содержание будет дольше. Например, финансирование содержания дорог в Новосибирской области в 2012 г. составит 62% от установленного норматива, на 100% норматива область планирует выйти в 2015 г., уточняет начальник территориального управления автомобильных дорог Новосибирской области Константин Громенко. На 100%-ное финансирование ремонта область выйдет только к 2025 г., утверждает он: в этом году расходы составят 7,6% от норматива.

Собранных в регионах средств в любом случае больше, чем обычно они тратили на дороги, подчеркивает высокопоставленный чиновник Минтранса. Объемы финансирования по сравнению с 2012 г. по плану должны были вырасти в среднем по регионам в 2,1 раза, а по отдельным субъектам - вчетверо, указывает Росавтодор, еще 47,6 млрд руб. регионы получают из федерального бюджета. По словам собеседника «Ведомостей», Минтранс не собирается обращаться в Минфин за дополнительным финансированием на строительство дорог: «Ответ [нет] все равно известен».

---

\* Лютова М. Скупость портит дороги: [проблемы финансирования региональных дорог] / М. Лютова, М.Товкайло // Ведомости. - 2012. - 2 июля.

## Часть II

### Статистические и справочные материалы \*



#### СХЕМА УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



#### СВЕДЕНИЯ О НАЛИЧИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ И ИНЖЕНЕРНЫХ СООРУЖЕНИЙ НА НИХ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 2010 год

| Общая протяженность дорог | Автомобильные дороги (км) |                                 |                 |   |                                 |           | % дорог с твердым покрытием от общей протяженности | Мосты        |                 |                             | Водопропускные трубы – всего, штук |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------------|-----------------|---|---------------------------------|-----------|--|--------------|-----------------|-----------------------------|------------------------------------|
|                           | Всего                     | С твердым покрытием             |                 |   | Щебеночные, гравийные, мостовые | Грунтовые |  | Всего мостов |                 | В том числе деревянные, шт. |                                    |
|                           |                           | С усовершенствованным покрытием | Цементобетонные | Асфальтобетонные и др. с применением вяжущих материалов |                                 |           |  | Штук         | Погонных метров |                             |                                    |
| 501 672,4                 | 455 609,8                 | 311 021,7                       | 5 428,8         | 305 592,9   | 144 588,1                       | 46062,6   | 90,8   | 34 111       | 1 369 171,7     | 5 305                       | 394 131                            |

\* Электронная публикация на официальном сайте Федерального дорожного агентства - <http://rosavtdor.ru/>

## Основные итоги строительства и реконструкции региональных автомобильных дорог с софинансированием из федерального бюджета в 2011 году

За счет субсидий завершены:

- ✓ Игусковой комплекс общегородской магистрали непрерывного движения г. Астрахани;
- ✓ мостовой переход через р. Ангару на автомобильной дороге Богучаны – Юрубчен – Байкит в Красноярском крае;
- ✓ автодорога Саяногорск – Майнская ГЭС – Черемушки в Республике Хакасия;
- ✓ подъезды к 210 населенным пунктам с общей численностью населения около 85 тыс человек.
- ✓ ремонт 8,6 млн кв. м улично-дорожной сети, или около 3459 км городских дорог.
- ✓ За счет бюджетных кредитов осуществлялись работы на 686 км дорог, 31 тыс. пог. м искусственных сооружений.



**Всего на региональных дорогах введены в эксплуатацию 1005 км дорог (на 11 % больше, чем в 2010 году), в том числе 8573 пог. м искусственных сооружений (на 14 % больше, чем в 2010 году). Из этих объемов за счет субсидий из федерального бюджета – 603 км (около 60 %). Объем субсидий бюджетам регионов в 2011 году – 62,77 млрд рублей. Кроме того, бюджетные кредиты – 50,85 млрд рублей.**

Объем субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации составлял в 2011 году 62,77 млрд рублей. На региональных дорогах были введены в эксплуатацию 1005 км автомобильных дорог, что на 11 % больше, чем в 2010 году, в том числе 8573 пог. метров искусственных сооружений (на 14 % больше, чем в 2010 году). Из этих объемов за счет субсидий из федерального бюджета было построено и реконструировано 603 км, или около 60 % общего объема ввода в эксплуатацию региональных дорог.

По непрограммной части ФАИП в целях восстановления Саяно-Шушенской ГЭС завершена реконструкция автодороги Саяногорск – Майнская ГЭС – Черемушки в Республике Хакасия.

За счет субсидий, предоставленных на строительство и реконструкцию подъездов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам, осуществлялись работы на дорогах общей протяженностью 544 км, введены в эксплуатацию подъезды к 210 населенным пунктам с общей численностью населения около 85 тыс человек.

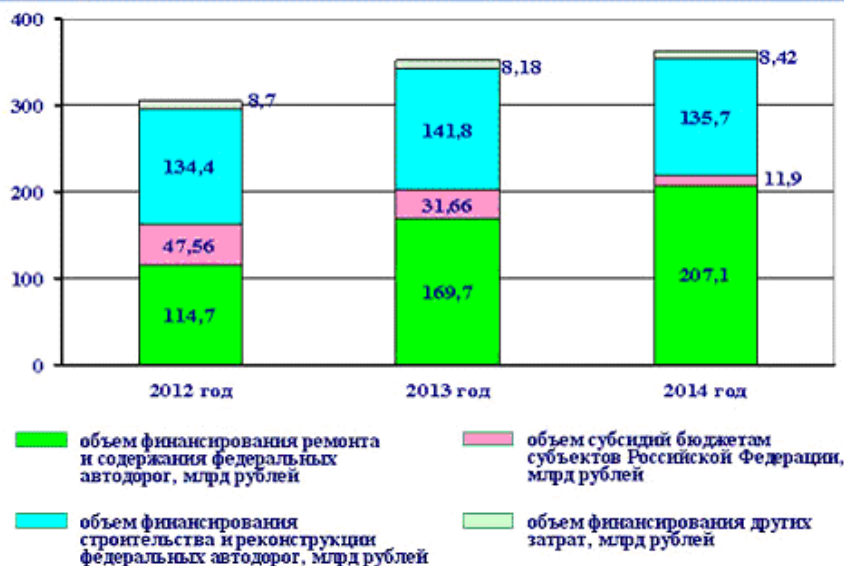
За счет субсидий, выделенных на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог административных центров субъектов Российской Федерации, отремонтировано 8,6 млн кв. м улично-дорожной сети. В пересчете на протяженность улиц, приведенных к одной полосе движения, это составляет 3459 км городских дорог.

За счет бюджетных кредитов, предоставленных на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог в общем объеме 50,85 млрд рублей, осуществлялись работы на 686 км дорог, 31 тысяче пог. м искусственных сооружений.

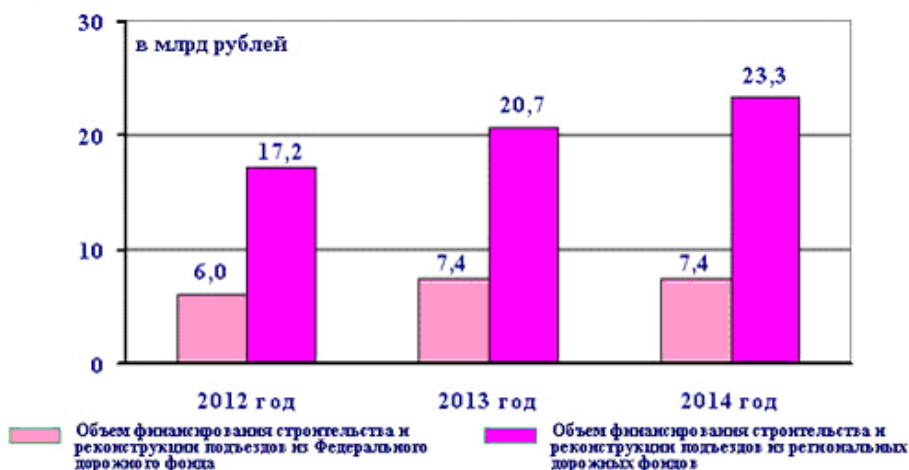
В рамках инвестиционного проекта «Комплексное развитие Нижнего Приангарья», финансируемого с государственной поддержкой из средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, в 2011 году завершено строительство мостового перехода через р. Ангару на автомобильной дороге Богучаны – Юрубчен – Байкит в Красноярском крае.



**Объемы и направления финансирования автомобильных дорог на 2012 – 2014 годы**



**Строительство и реконструкция подъездов к сельским населенным пунктам на 2012 – 2014 годы**



За счет субсидий из Федерального дорожного фонда планируется строительство и реконструкция подъездов к сельским населенным пунктам: в 2012 году - **230 единиц** (до 90 тыс. жителей), в 2013 году - **250 единиц** (до 100 тыс. жителей), в 2014 году - **286 единиц** (до 110 тыс. жителей).

**МОНИТОРИНГ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА**

В 2011 году мониторинг включал в себя мероприятия по контролю качества работ и эффективности использования бюджетных средств, в том числе предоставленных в виде субсидий субъектам Российской Федерации. Были проведены 250 комплексных и тематических проверок. Результаты проверок детально рассматривались, наиболее существенные нарушения и упущения в деятельности выносились на рассмотрение коллегии Росавтодора.

Принят ряд мер, направленных на активизацию работы по правовому обеспечению деятельности дорожного хозяйства. Для повышения эффективности работы по взысканию в доход федерального бюджета ущерба от вреда, причиненного автомобильным дорогам провозом тяжеловесных грузов, привлекались по государственным контрактам эксперты, специализирующиеся на ведении соответствующих судебных дел.

Активно ведется претензионно-исковая работа. В 2011 году Росавтодор принимал участие в качестве стороны в 51 судебном деле, из которых 36 завершены полностью или частично в пользу Росавтодора и 11 дел находятся в стадии рассмотрения.

По предложениям Росавтодора и подведомственных ему федеральных казенных учреждений в реестр недобросовестных поставщиков внесены 10 организаций.

## Часть III

### Материалы социологических опросов



Фонд «Общественное мнение»\*

# Состояние дорог в России

Опрос «ФОМнибус» 11–12 июня. 100 населенных пунктов,  
43 субъекта РФ, 1500 респондентов.

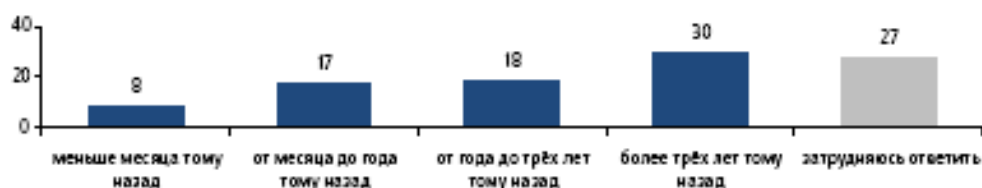


\* Указаны только контрастные данные по сравнению с населением в целом. Красными и синими выделены данные по группам опрошенных с отклонениями от населения в целом на 5 и более п. п. в меньшую или большую сторону соответственно.

\*\* Города-миллионники – города с населением 1 млн. человек и более; крупные города – города с населением от 250 тыс. до 1 млн. человек; средние города – города с населением от 50 тыс. до 250 тыс. человек; малые города – города с населением менее 50 тыс. человек, ПТТ.

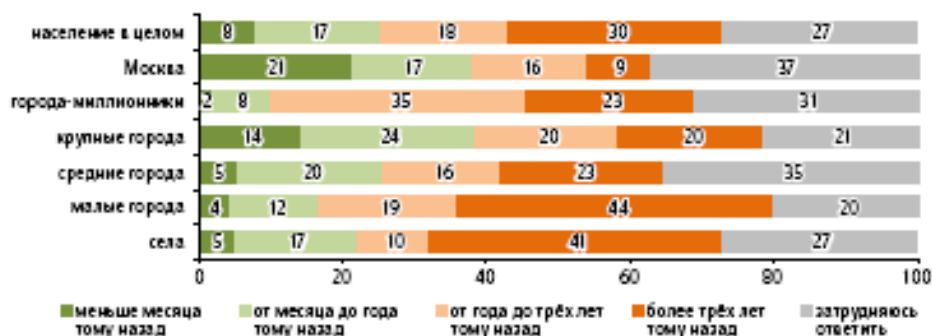
Скажите, пожалуйста, когда последний раз проводился ремонт дорог, по которым Вы передвигаетесь чаще всего?

данные в % от всех опрошенных



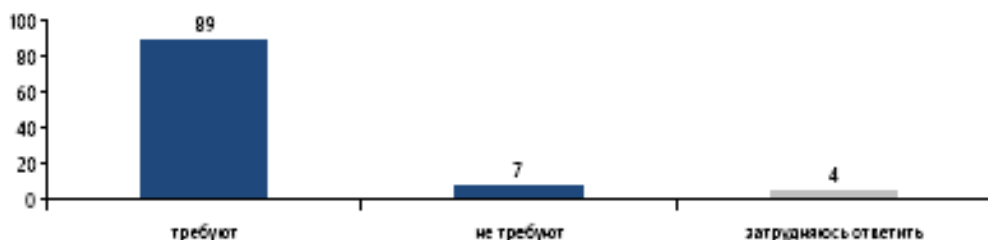
Распределение по типам населенных пунктов

данные в % от групп



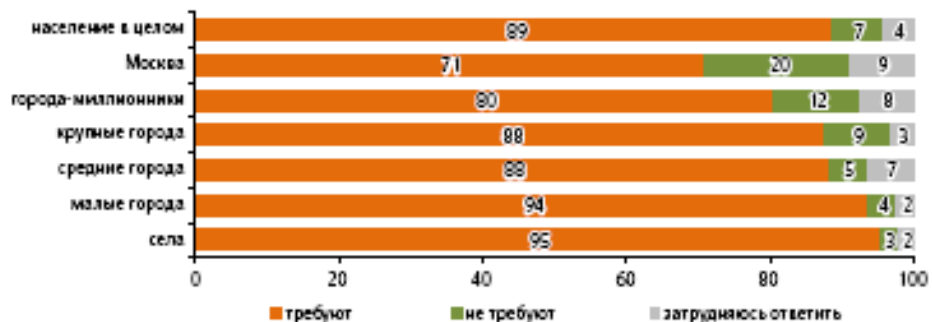
Скажите, пожалуйста, сейчас дороги, по которым Вы передвигаетесь чаще всего, требуют или не требуют ремонта?

данные в % от всех опрошенных



Распределение по типам населенных пунктов

данные в % от групп





**РОСГОССТРАХ**



### Состояние дорожного хозяйства в 2012 году\*

Центр стратегических исследований компании РОСГОССТРАХ провел очередной замер отношения жителей крупных и средних российских городов к состоянию городского дорожного хозяйства. Такие замеры проводятся ежегодно с 2008 года, в нынешнем исследовании приняли участие 10 тыс. 661 респондент.

Основным итогом нынешнего исследования стало улучшение потребительской оценки по большинству составляющих состояния городского дорожного хозяйства.

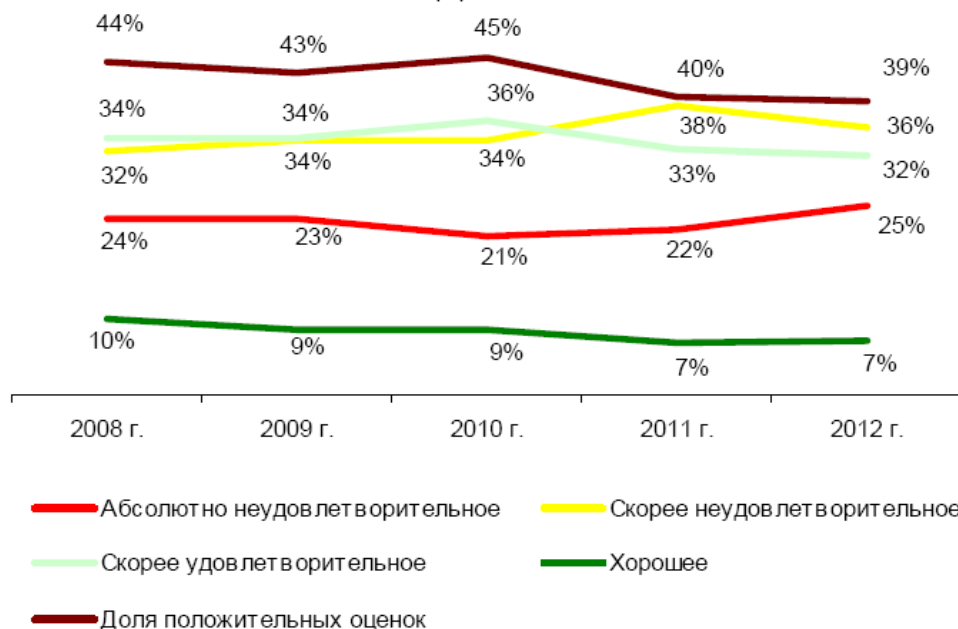
Практически не изменилась доля тех, кто оценивает состояние автомобильных дорог как хорошее или скорее удовлетворительное - снижение доли с 40% до 39% находится в пределах погрешности исследования. С 49% до 51% увеличилась доля положительных оценок работы дорожных служб, занятых расчисткой и ремонтом улиц. С 78% до 80% выросла доля положи-

тельных оценок работы общественного транспорта и с 61% до 67% – положительных оценок работы ГИБДД.

Среди российских городов, где проводилось исследование, «чемпионом» по потребительской оценке качества дорог являются Кемерово, Челябинск и Тюмень. Худшие оценки состояния дорог дали жители Ростова-на-Дону, Рязани и Волгограда.

Самую высокую оценку получила работа ГИБДД Ижевска, Тюмени и Набережных Челнов, самую низкую – дорожная полиция Самары, Санкт-Петербурга и Краснодар. Впечатляющий рост оценки работы ГИБДД отмечен в Москве: в 2011 году положительно оценивали работу столичной дорожной полиции 57% автомобилистов, а в 2012 году доля положительных оценок поднялась до 64%.

Как Вы оцениваете состояние автомобильных дорог в Вашем городе - состояние дорожного полотна, разметку, размещение светофоров и знаков?



\* Публикация на сайте ООО «Росгосстрах» - <http://www.rgs.ru/>

|   | 2008 г. | 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| Как Вы оцениваете состояние автомобильных дорог в Вашем городе (состояние дорожного полотна, разметку, размещение светофоров и знаков)? |         |         |         |         |         |
| Доля оценок «хорошо» и «скорее удовлетворительно» от общего числа определившихся с ответом  |         |         |         |         |         |
| Кемерово  | 87%     | 85%     | 84%     |         | 83%     |
| Челябинск   | 56%     | 60%     | 77%     | 68%     | 81%     |
| Тюмень  | 71%     | 72%     | 79%     |         | 74%     |
| Набережные Челны  | 53%     | 59%     | 58%     |         | 57%     |
| Новокузнецк   | 51%     | 50%     | 57%     |         | 55%     |
| Новосибирск   | 27%     | 22%     | 51%     | 45%     | 54%     |
| Москва  | 60%     | 53%     | 45%     | 47%     | 51%     |
| Красноярск  | 47%     | 32%     | 40%     | 34%     | 46%     |
| Уфа   | 50%     | 43%     | 53%     | 41%     | 44%     |
| Оренбург  | 41%     | 43%     | 53%     |         | 43%     |
| Хабаровск   | 58%     | 47%     | 47%     |         | 42%     |
| Краснодар   | 64%     | 47%     | 51%     | 43%     | 42%     |
| Пермь   | 16%     | 33%     | 41%     | 36%     | 41%     |
| Екатеринбург  | 19%     | 26%     | 45%     | 33%     | 40%     |
| Барнаул   | 40%     | 30%     | 50%     |         | 39%     |
| Липецк  | 81%     | 67%     | 61%     |         | 39%     |
| Санкт-Петербург   | 46%     | 42%     | 48%     | 41%     | 38%     |
| Кострома  | 10%     |         | 41%     |         | 37%     |
| Пенза   | 39%     | 51%     | 47%     |         | 33%     |
| Томск   |         |         | 43%     |         | 33%     |
| Иркутск   | 25%     | 21%     | 28%     |         | 32%     |
| Нижний Новгород   | 35%     | 40%     | 51%     | 35%     | 27%     |
| Омск  | 31%     | 31%     | 38%     |         | 26%     |
| Воронеж   | 14%     | 31%     | 32%     | 18%     | 26%     |
| Ижевск  | 26%     | 30%     | 42%     |         | 25%     |
| Владивосток   | 14%     | 13%     | 16%     |         | 23%     |
| Тольятти  | 31%     | 34%     | 33%     |         | 20%     |
| Казань  | 48%     | 44%     | 37%     | 25%     | 19%     |
| Ульяновск   | 27%     | 36%     | 29%     |         | 19%     |
| Самара  | 18%     | 25%     | 16%     | 13%     | 18%     |
| Саратов   | 20%     | 14%     | 28%     | 16%     | 17%     |
| Ярославль   | 24%     | 26%     | 44%     | 31%     | 16%     |
| Астрахань   | 23%     | 36%     | 25%     |         | 12%     |
| Ростов-на-Дону  | 37%     | 42%     | 37%     | 34%     | 11%     |
| Рязань  | 8%      | 15%     | 15%     |         | 11%     |
| Волгоград   | 16%     | 21%     | 17%     | 10%     | 6%      |

## Часть IV

### **Дополнительный список книг, авторефератов диссертаций, неопубликованных материалов парламентских мероприятий, публикаций в журналах, сборниках, газетах и интернет-ресурсах**

#### **Книги, авторефераты диссертаций, неопубликованные материалы парламентских мероприятий**

2010 - 2012 гг.

**Домбровский А.Н.** Стратегия принятия решений по строительству обходных автомобильных дорог в регионе: монография / А.Н. Домбровский.- Краснодар, 2012. - 166 с. (Издание из фондов Российской государственной библиотеки)

**Дорожное хозяйство России. Цифры и факты, 2010:** справ.-ил. материал: по состоянию на 01.01.2010 / М-во транспорта Рос. Федерации, Федер. дорож. агентство. - М., 2010. - 235 с.

**Жуков А.А.** Управление развитием дорожной инфраструктуры региона на основе программно-целевого подхода: на примере Архангельской области: автореф. дис. ... канд. экон. наук / А.А. Жуков. – М., 2010. - 24 с. (Издание из фондов Российской государственной библиотеки)

**Законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях:** материалы "круглого стола" 9 июня 2011 г. / Комитет Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов. - М.: Изд. Совета Федерации, 2011. - 86 с.

**Карпов Б.Н.** Основы строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог / Б.Н. Карпов. – М., 2012. - 204 с. (Издание из фондов Российской государственной библиотеки)

**О законодательном обеспечении финансирования дорожной отрасли в Российской Федерации:** материалы парламент. слушаний / Ком. Совета Федерации по экон. политике, предпринимательству и собственности. - М., 2010.

**Повышение социально-экономического развития Воронежской области на основе модернизации региональной дорожной инфраструктуры / А.Ф. Сапронов [и др.].** - Воронеж, 2010. - 191 с. (Издание из фондов Российской государственной библиотеки)

**Сапронов А.Ф.** Влияние модернизации региональной дорожной инфраструктуры на социально-экономическое развитие субъектов РФ: автореф. дис. ... канд. экон. наук / А.Ф. Сапронов. - Воронеж, 2012. - 22 с. (Издание из фондов Российской государственной библиотеки)

**Седова А.С.** Проектирование применения прогрессивных технологий при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог: автореф. дис. ... канд. тех. наук / А.С. Седова. - Волгоград, 2010. - 19 с. (Издание из фондов Российской государственной библиотеки)

## Публикации в журналах, сборниках, газетах и интернет-ресурсах

2010 - 2012 гг.

**Алафинов И.С.** Возрождение дорожных фондов: [вопросы строительства и состояния региональных дорог] / И.С. Алафинов; беседовал А. Валинский // Парламентская газета. - 2012. - 10 февр. - С. 14

**Алафинов И.С.** Дорога к фондам: [о системе финансирования дорожного хозяйства в регионах] / И.С. Алафинов; подгот. М.А. Цуциев // Бюджет. - 2011. - № 10. - С. 18-20

**Алафинов И.С.** Сколько денег - столько километров: [вопросы финансирования дорожного строительства в регионах] / И.С. Алафинов // Российская Федерация сегодня. - 2012. - № 3. - С. 62-65

**Алафинов И.С.** Стимул для дорожного строительства / И.С. Алафинов, Д. Седлов // Трибуна. - 2012. - 9 февр. - С. 7

**Буранов И.** Генпрокуратура вернулась с полдороги: [о результатах проверки Генеральной прокуратурой соблюдения законодательства при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог] / И. Буранов // Коммерсант. - 2012. - 8 сент. - С. 2

**Бушмин Е.В.** Дорожное хозяйство: взгляд на ближайшую перспективу / Е.В. Бушмин // Федеральный справочник. - М., 2010. - Вып. 23. - С. 367-374

**Волков В.** Решат ли новые дорожные фонды старые дорожные проблемы? / В. Волков // Глава местной администрации. - 2011. - № 4. - С. 12-20

**Гасанов М.А.** Влияние транспортно-дорожной инфраструктуры на развитие экономики региона / М.А. Гасанов, А.Г. Магомедов // Вопросы структуризации экономики. - 2011. - № 4. - С. 12-20

**Гасилов В.В.** Влияние модернизации региональной дорожной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона / В.В. Гасилов, А.Ф. Сапронов, М.А. Шibaева // Современная экономика: проблемы и решения. - 2011. - № 7. - С. 34-43

**Геворкян А.** Не сыпьте соль на яму. Плохие дороги являются причиной каждого пятого ДТП / А. Геворкян // Новые известия. - 2012. - 10 сент. - С. 3

**Генеральная прокуратура Российской Федерации приняла меры по обеспечению законности в сфере дорожного строительства** // Электронная публикация на официальном сайте Генеральной прокуратуры Российской Федерации от 07.09.2012 - <http://genproc.gov.ru/news/news-77590/>

**Евстифеев Д.** Прокуратура ударила по бездорожью. Виновником каждой пятой аварии являются плохие дороги - к такому выводу пришла Генпрокуратура / Д. Евстифеев // Известия. - 2011. - 28 марта. - С. 3

**Егоров И.** Опасная езда. Прокуроры проверили качество российских дорог / И. Егоров // Российская газета. - 2012. - 10 сент. - С. 2

**Казаков А.** Не ударим автопробегом... Не позволят дороги / А. Казаков // Самоуправление: теория и практика. - 2010. - № 4. - С. 32-33

**Караваяев П.С.** О некоторых направлениях модернизации дорожного хозяйства России / П.С. Караваяев // Бизнес в законе. - 2011. - № 1. - С. 180-182

**Коробицын Т.Г.** Методы и формы финансирования строительства автомобильных дорог в регионе / Т.Г. Коробицын // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. - 2011. - № 5. - С. 312-314

**Лютова М.** Скупость портит дороги: [проблемы финансирования региональных дорог] / М. Лютова, М. Товкайло // Ведомости. - 2012. - 2 июля.

**Морозов О.В.** Дорожные фонды как инструмент государственной дорожной политики / О.В. Морозов // Финансы. - 2011. - № 8. - С. 8-12

**Озун С.** Сверили позиции: [о результатах селекторного совещания с руководителями субъектов Российской Федерации по вопросу создания региональных дорожных фондов] / С. Озун // Автомобильные дороги. - 2012. - № 2. - С.9-11

**Потапов С.Ю.** От Сочи до Владивостока: [проблемы строительства и ремонта автомобильных дорог] / С.Ю. Потапов; беседовал Р. Лынев // Российская Федерация сегодня. - 2012. - № 6. - С.38-43

**Работайте, дорожные фонды** // Российская Федерация сегодня. - 2012. - № 4. - С. 44

**Русецкий А.Е.** Прокурорский надзор за соблюдением законодательства об автомобильных дорогах и дорожной деятельности / А.Е. Русецкий // Президентский контроль. - 2012. - № 4. - С. 34-37

**Сбитнев А.Е.** Выборы оптимальной инвестиционной программы дорожного строительства в регионе на основе теории компромиссных решений / А.Е. Сбитнев // Нефть, газ и бизнес. - 2011. - № 4. - С. 68-71

**Сбитнев А.Е.** Формирование эффективных вариантов региональной дорожно-строительной программы / А.Е. Сбитнев // Менеджмент в России и за рубежом. - 2011. - № 3. - С.41-46

**Светланова М.** Дорога, дорога, ты значишь так много... :[о положении региональных автодорог, проблемах дорожного хозяйства и перспективах их решения] / М. Светланова // Жилищное и коммунальное хозяйство. - 2010. - № 4. - С. 19-22

**Свиридова Т.Н.** Создание дорожных фондов: плюсы и минусы: [Оренбург. обл.] / Т.Н. Свиридова // Бюджет. - 2011. - № 9. - С. 30-31

**Сидоренко М.М.** Стратегические альтернативы развития дорожно-строительного комплекса региона / М.М. Сидоренко, Е.С. Огородникова // Вестник Челябинского государственного университета. - 2012. - № 8. - С. 99-103

**Старыгин И.** С надеждой на дорожные фонды и внутренние резервы / И. Старыгин; беседовал С. Филимонов // Автомобильные дороги. - 2011. - № 4. - С. 40-41

**Субботина М.** Отчего так дороги дороги? / М. Субботина // Финансовый контроль. - 2010. - № 5. - С. 66-71

**Тен С.Ю.** Строить больше и прозрачнее: [вопросы строительства и ремонта региональных дорог] / С.Ю. Тен; беседовал Д. Люстрицкий // Эксперт-Сибирь. - 2012. - №17-18.

**Фурщик М.А.** Региональные приоритеты в развитии системы платных дорог / М.А. Фурщик // Транспорт Российской Федерации. - 2011. - № 1. - С. 20-21

**Халтурин Р.А.** Приоритеты формирования дорожной инфраструктуры России / Р.А. Халтурин // Вопросы экономики и права. - 2011. - № 4. - С. 226-230

**Хертуев Р.Ю.** Правовое регулирование осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения / Р.Ю. Хертуев // Вестник Института законодательства и правовой информации имени М.М. Сперанского. - 2011. - № 5. - С. 33-42

**Чабунин А.М.** Итоги и перспективные задачи развития дорожного хозяйства / А.М. Чабунин // Федеральный справочник. - М., 2010. - Вып. 24. - С. 353-359

**Чабунин А.М.** Сколько выделят — так и едешь. Нормальных дорог стоит ждать не раньше 2015 года / А.М. Чабунин; беседовал В. Миронов // Московский комсомолец. - 2012. - 14 сент. - С. 4

**Чабунин А.М.** Федеральное дорожное агентство: итоги 2010 года, задачи и перспективы 2011-2012 годов / А.М. Чабунин // Федеральный справочник. - М., 2011. - Вып. 25. - С. 303-313

**Шишкарев С.Н.** Дорожные фонды и новейшие технологии помогут строительству дорог / С.Н. Шишкарев // Федеральный справочник. - М., 2010. - Вып. 24. - С. 351-352