

Дороги как элемент комфортной и безопасной среды для жизни

Окончание.
Начало на 1-й стр.

Дорожные данные – как на ладони

В настоящее время собраны цифровые паспорта 100% федеральных автомобильных дорог, 99% – региональных дорог. Продолжается работа по наполнению цифровыми паспортами дорог местного значения.

Система контроля дорожных фондов уже сейчас не только способна аккумулировать данные, но и позволяет проверять сбалансированность региональных программ.

«Система контроля дорожных фондов должна стать рабочим инструментарием руководителей регионов и дорожной отрасли, с помощью которого можно планировать свою деятельность», – заявил заместитель генерального директора ФАУ «РОСДОРНИИ» Антон Журавлев.

В системе существует региональный модуль планирования на 6-летний период по всем субъектам РФ. «Мы знаем каждый участок дорог, на котором планируется проводить тот или иной вид работ, будь то стройка, реконструкция, капитальный ремонт или ремонт, и все это с привязкой к финансированию и протяженности участков», – сказал эксперт.

Второй этап контроля системы дорожных фондов – техническое состояние автомобильных дорог по результатам инструментальной диагностики.

Разработан модуль внесения данных инструментальной диагностики, позволяющий видеть планы субъектов РФ по объему сети, на которой планируется проводить эти работы. «Мы видим исполнение контракции этих мероприятий. Далее в систему заносится ведомости инструментальной диагностики, формируется паспорт диагностики каждой автомобильной дороги. На основании внесенных данных по 100-метровым участкам в ведомостях диагностики делается вывод (без участия человека) о транспортно-эксплуатационном состоянии автодороги», – пояснил Антон Журавлев.

Кроме того, в отношении каждого субъекта Федерации сформирован цифровой паспорт дорожной деятельности. Все сведения Федеральной государственной информационной системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов (ФГИС СКДФ) о дорожной деятельности субъекта агрегируются в информационные панели для наглядного представления и принятия управленческих решений. Сюда входят данные о протяженности автомобильной сети и ее нормативном состоянии, информация об опорных населенных пунктах и нормативном состоянии дорог, ведущих к ним. «Таким образом, система позволяет видеть дорожные данные как на ладони и в моменте», – констатирует Антон Журавлев.

С 2026 года система автоматически сможет рассчитывать достоверность показателей ФП «Региональная и местная дорожная сеть», что позволит субъектам Федерации выстраивать свою работу более эффективно.

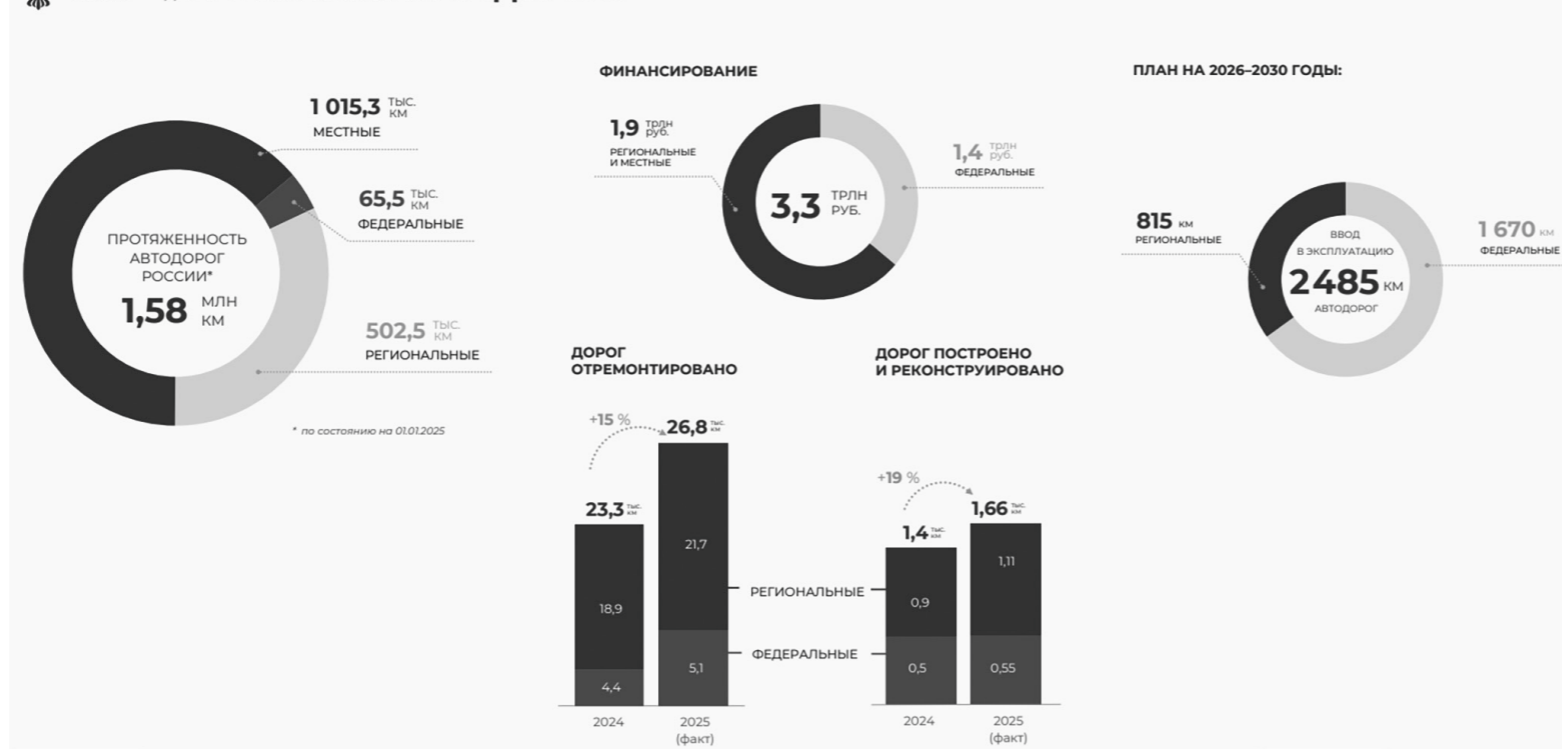
Рекомендации выполняются

«Несмотря на почти 100-процентное кассовое исполнение, ежегодно выявляются значительные нарушения при планировании и выполнении дорожных работ», – отметила аудитор Счетной палаты РФ Елена Бойцова. «Одна из причин – некомпетентность сотрудников и текучка кадров в региональных управлениях дорожного хозяйства. Еще одна проблема связана с несоответствием межремонтных сроков госстандарту. Использование сроков и ГОСТа не является обязательным требованием, в результате на местах ставят более короткие сроки в случае капитального ремонта».

По ее словам, в субъектах Федерации отмечается недостаточность бюджетных ассигнований в дорожные фонды. Вместе с тем анализ нормативов финансовых затрат на содержание региональных автодорог показал, что данные нормативы превышают аналогичные показатели, установленные на уровне федеральных автодорог, несмотря на то, что интенсивность транспортного потока на федеральных трассах значительно выше.

В конце 2025 года Счетная палата РФ направила рекомендации в 25 субъектов РФ о необходимости пересмотра указанных нормативов и сокращения запрашиваемых ассигнований на ремонт дорог.

МИНТРАНС РОССИИ // АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ



Всеобъемлющая диагностика сети и многоуровневый контроль качества строительства и эксплуатации – залог хороших дорог.

Краснодарский край и Нижегородская область оперативно внесли соответствующие изменения, что позволило снизить их годовую потребность в бюджетных ассигнованиях на 18 млрд руб. и 13 млрд руб. соответственно, снизив нагрузку на бюджет.

Как сказала Елена Бойцова, в ходе проверок на отремонтированных участках автомобильных дорог были отмечены дефекты и разрушение дорожной одежды, это стало результатом изначально некачественно выполненных работ и подтверждено результатами лабораторных исследований.

«Негативным фактором, влияющим на сохранность автомобильных дорог, является отсутствие синхронизации сроков проведения дорожных работ и работ на инженерных коммуникациях. «Ремонт на ремонте» приводит к неэффективным расходам», – подчеркнула она.

По данным Счетной палаты РФ, в 2024 году в Нижегородской области сократилась с 41 до 33% доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, находящихся в нормативном состоянии. Это было связано со строительством дороги М-12 «Восток», когда тяжеловесная техника повредила в общей сложности порядка 230 км региональных и местных дорог. «Мы дали рекомендации о необходимости найти свободные денежные средства, чтобы восстановить дорожное полотно. Из федерального бюджета Нижегородской области было выделено около 2,8 млрд руб. на приведение в нормативное состояние 113 км. На 2026 год запланировано дополнительное ассигнование на восстановление еще 226 км», – привела данные аудитор.

Счетная палата РФ проверяла также эффективность работы автоматических пунктов весогабаритного контроля. По состоянию на октябрь 2024 года было выявлено, что 254 АПВГК, или более 40% от общей численности, не осуществляли фиксации нарушений. Как следствие, дорожные фонды субъектов Федерации недополучили соответствующие начисления из-за несоблюдения транспортными средствами весовых параметров, что приводило к разрушению дорожной одежды. Согласно расчетам, общий объем неэффективных расходов бюджета составил порядка 11 млрд руб. (это стоимость установки 254 АПВГК), а объем недополученных доходов – порядка 25 млрд руб.

Как пояснила Елена Бойцова, субъекты Федерации проводят работу по вводу установленных АПВГК, стали взимать соответствующую плату и получать доход.

И опыт, сын ошибок трудных

Протяженность дорожной сети Пензенской области более 16 тыс. км, из них федеральные дороги – 840 км, региональная сеть – чуть более 3,5 тыс. км, местная дорожная сеть – более 11 тыс. км. В регионе функционируют 33 дорожные организации, из них 10 – крупнейшие в дорожной отрасли.

Министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства Пензенской области Александр Гришаев рассказал, как в регионе приводят в нормативное состояние региональные и местные дороги.

Программой дорожной деятельности изначально были определены основные направления ремонта и реконструкции дорог региона, причем на первом месте всегда стояли дороги, соединяю-

щие областной центр с районными центрами, на втором – дороги, соединяющие районные центры между собой, на третьем – дороги от районных центров к крупным селам.

За последние 10 лет нормативность региональных дорог в Пензенской области увеличилась с 40 до 71,5%.

В рамках программы по приведению в нормативное состояние автодорог местного значения выполнялись ремонтные работы на объектах дорожной инфраструктуры, ведущих к точкам экономического роста – селам с численностью жителей 300 человек и более. С 2020 года отремонтированы около 900 км дорог местного значения.

Протяженность сети дорог городской агломерации составляет более 1 тыс. км, из них в нормативном состоянии было 59%, к 2024 году – уже 86%.

Большое значение в Пензенской области уделяется достижению показателей по развитию опорных населенных пунктов. С 2022 года в рамках программы по восстановлению искусственных сооружений приведены к нормативу 25 мостов. В 2025 году отремонтированы 70 км дорог и один мост. «Мы работаем по такой модели: ремонтируем все мосты, находящиеся на дороге опорной сети, а также ремонтируем саму дорогу. У нас около 800 км региональных дорог входят в опорную сеть, в нормативном состоянии – более 83%, к 2027 году этот показатель достигнет 85%», – сказал Александр Гришаев. – Ежегодно делаем инструментальную диагностику региональной дорожной сети, стараемся контрактами объектов проводить до 1 сентября».

Министр транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Антонина Черских поделилась опытом по обеспечению финансовой дисциплины и эффективному планированию. Ключевым фактором она назвала четкую организацию работы с лимитами и строгое соблюдение графика кассового освоения.

Перераспределение полномочий связано с рисками

В зоне ответственности субъектов находятся 502,5 тыс. км региональных и 1014,2 тыс. км местных дорог. Состояние автомобильных дорог регионального и местного значения сейчас примерно одинаковое, в нормативе находятся порядка 55% в среднем по стране.

Согласно федеральному проекту «Развитие инфраструктуры в опорных населенных пунктах» субъекты Федерации должны будут на 30% улучшить качество среды для жизни в 2160 опорных населенных пунктах к 2030 году и на 60% – к 2036 году.

Генеральный директор Росийской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» Игорь Старыгин рассказал о рисках, влияющих на достижение показателей нацпроекта «Инфраструктура для жизни», в связи с перераспределением полномочий по управлению автомобильными дорогами местного значения.

Он привел анализ фактической обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах в 2025 и 2024 годах для выполнения работ на автомобильных дорогах регионального значения.

В 2025 году этот показатель по содержанию составил 45,5%, по ремонту – 67,6%, по капитальному ремонту – 9,4%. «Мы фикси-

руем абсолютно прямую зависимость состояния автомобильных дорог от обеспеченности финансовыми ресурсами. В части капитального ремонта работы ведутся лишь на критически важных объектах, аварийных и предаварийных мостах. В среднем уровень обеспеченности по этим работам для автомобильных дорог регионального значения – чуть более 31%», – проинформировал Игорь Старыгин.

Он акцентировал внимание на повышении эффективности использования средств дорожных фондов. Согласно постановлению Правительства РФ от 30.05.2017 № 658 «О нормативах финансовых затрат и Правилах расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения» межремонтные сроки эксплуатации автомобильных дорог федерального значения с усовершенствованным типом покрытия увеличены до 12 лет, с капитальным – до 24 лет.

«По данным на 1 марта 2026 года лишь 50 субъектов Федера-

ции приняли нормативные документы по аналогии с постановлением Правительства РФ № 658», – подчеркнул Игорь Старыгин. – 19 субъектов РФ выделили нормативы опорной сети, из них в 13 субъектах РФ нормативы совпадают с общими для региональных и межмуниципальных дорог. В Ингушетии, Чечне, Хакасии, а также в Орловской, Псковской и Амурской областях нормативы опорной сети приняты выше региональных».

Эксперт предложил актуализировать постановление Правительства РФ № 658 и утвердить нормативы для опорной сети автодорог. С учетом того, что все технические параметры автомобильных дорог устанавливаются при присвоении категории автомобильной дороге, Правительство РФ рекомендовано установить единые нормативы финансовых затрат для автодорог вне зависимости от их значе-

ния. «Если все полномочия по управлению местными дорогами

ФАКТ

» На региональной дорожной сети в этом году планируется отремонтировать, в том числе капитально, 20,2 тыс. км

будут перенесены на региональный уровень, то общий уровень обеспеченности автомобильных дорог регионального и местного значения понизится почти в два раза и составит 1,35 млн руб./1 км, что создаст риски для достижения показателей национального проекта», – заявил Игорь Старыгин.

Он предложил рекомендовать субъектам РФ произвести оценку рисков, влияющих на достижение показателей нацпроекта «Инфраструктура для жизни» в условиях перераспределения полномочий по управлению автомобильными дорогами местного значения.

В особом подходе нуждаются грунтовые автомобильные дороги, доля которых в составе региональных дорог составляет 7,4% (37 189 тыс. км), в составе местных дорог – 41% (415 769,7 тыс. км).

В целях снижения рисков достижения показателей нацпроек-

та Правительству РФ (Минтрансу России) рекомендовано:

– уточнить подходы по управлению автомобильными дорогами с переходным типом покрытия и грунтовыми автодорогами;

– с целью сохранения приоритета по поддержанию в нормативном состоянии опорной сети автомобильных дорог (66 тыс. км федерального значения и 74 тыс. км регионального значения) передать управление автомобильными дорогами опорной сети на федеральный уровень по аналогии с подходами, принятыми № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе управления в части передачи автодорог местного значения на региональный уровень»;

– с целью финансового обеспечения поддержания опорной сети автомобильных дорог в нормативном состоянии восстановить коэффициент при формировании базового уровня федерального дорожного фонда с 0,36 до первоначального уровня – 0,83.

Закредитованность дороге не в пользу

Генеральный директор Ассоциации строителей и поставщиков дорожного комплекса (АСДОР) Юрий Агафонов акцентировал внимание собравшихся на проблеме закредитованности всех участников дорожной деятельности. По данным Росстата, только в 2024 году дорожный комплекс выплатил свыше 65 млрд руб. банкам в виде процентов за кредиты и банковских гарантий.

На примере НПС/Мостострой-11 эксперт показал, что в 2023–2025 годах система государственных закупок была построена на условиях твердой договорной цены, с учетом прогнозируемой Минэкономразвития России инфляции на уровне 5–6% в год без индексации, по факту – 10–16% в год.

Как результат, подрядчик не получил компенсации за опережающую инфляцию за два года в размере 15,15%. При этом фактический прирост цен, по оценке подрядчика, от 2023/2022 годов к 2024/2023 годам составил 16,5/10,22%, в том числе: по материалам – 16,23/0,93%; по зарплате – 20,75/29,96%; по МИМ – 19,82/11%.

По мнению Юрия Агафонова, для сохранения отрасли и покрытия выпадающих доходов у подрядчиков необходимо:

– распространить постановление Правительства РФ № 1315 на действующие контракты, заключенные с 1 января 2023 года;

– установить постоянно действующий механизм компенсации разницы между фактической и прогнозной инфляцией с пересчетом работ по КС-3 и выделением бюджетных средств на покрытие затрат;

– обеспечить лимитами и оплатить подтвержденное экспертизой удорожание подрядчиком по действующим контрактам, заключенным до 31 декабря 2022 года.

«Невыполнение данных условий приведет к задержкам выплаты заработной платы и банкротству компаний», – сказал он. – По данным Росстата, объем просроченной задолженности организаций в 2024 году вырос на 43%, в 2025 году он составил 508 млн руб., в феврале 2026 года – 1,2 млрд руб. Заморозка сметной стоимости приводит к накоплению долга по заработной плате и срыву контрактов. Необходимо в кратчайшие сроки установить размер сметной отраслевой заработной платы в субъектах на уровне не ниже сложившейся в крупных системообразующих

компаниях, а также ежемесячно проводить индексацию, предусматривающую автоматический пересмотр сметных затрат в соответствии с фактической инфляцией».

Он подчеркнул, что практика включения в сметную стоимость строительства и цену контракта затрат на банковские гарантии исполнения и гарантийных обязательств по контрактам отсутствует, поскольку это не является обязательным условием.

«Обычно финансирование начинается не раньше апреля–мая. Поэтому в начале года подрядчик вынужден идти в банк и брать кредит под 25%, чтобы выплата зарплате. Законно это? Нет. Строительство объекта можно остановить? Нет. Поэтому необходимо обеспечить своевременное текущее финансирование действующих строительных контрактов с переносом лимитов влево, предусмотреть механизм пересчета контрактов с учетом актуальных индексов удорожания строительно-монтажных работ, не допуская к торгам объекты, не обеспеченные финансированием в соответствии с графиком проекта организации строительства», – резюмировал Юрий Агафонов.

А кадры где?

Кадровый вопрос поднимался практически каждым участником мероприятия.

По информации Федерального дорожного агентства, ежегодная потребность в дорожных кадрах составляет порядка 12 тыс. человек.

Президент Ассоциации производителей и потребителей асфальтобетонных смесей «Р.О.С.АСФАЛТ» Николай Быстров связал недостатки планирования дорожных работ прежде всего с низким уровнем компетенции сотрудников заказчика на муниципальном уровне. Он напомнил, что благодаря отраслевым мерам поддержки дорожного хозяйства в предыдущий период повышение квалификации прошли 28 тыс. работников дорожной отрасли. «В нынешнем проекте этих денег нет, таким образом, фактически повышение квалификации закончилось. Сейчас Минтранс России борется за внесение изменений в статью 85 закона «Об образовании», где предусмотрено, что по таким направлениям деятельности, как авиация, железная дорога, река-море, Минтранс согласует образовательные программы подготовки, но автомобильные дороги сюда не входят, и это большое упущение», – рассказал эксперт.

«В региональных органах управления дорожным хозяйством на должности низшего уровня удается привлечь только вчерашних выпускников, которые, отработав один–два года, уходят в подрядные организации, где больше платят», – продолжил тему Игорь Старыгин. – Необходимо утвердить на федеральном уровне нормативы по численности и финансовому обеспечению органов управления дорожным хозяйством в субъектах Федерации, чтобы качество специализированных поставленных задач, и повышать квалификацию сотрудников через такие механизмы».

В ходе дискуссии участники также указали на необходимость дальнейшей цифровизации и автоматизации при планировании дорожной деятельности. Важным шагом должно стать повсеместное внедрение электронного документооборота при подписании стратегических соглашений.

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозревателъ «ТР»



По итогам 2025 года построено и реконструировано 1,1 тыс. км региональных и местных дорог. Отремонтировано 21,7 тыс. км региональных и местных дорог.