



ISSN 2712-7907

№ 12 (301) 2022

Бюллетень
Счетной палаты РФ
Транспортная доступность

Представляя
номер

Валерий Богомоллов



Валерий Богомолов

аудитор Счетной палаты
Российской Федерации

Дорогие читатели!

Этот номер Бюллетеня мы посвящаем очень важной проблематике – состоянию транспортной инфраструктуры наших регионов.

Транспортная инфраструктура – один из базовых факторов устойчивого развития территорий. От нее зависит связанность экономического пространства региона, его конкурентоспособность и инвестиционная привлекательность. Именно поэтому цель нашего исследования – проследить взаимосвязь между уровнем развития транспортной сферы региона и динамикой показателей его социально-экономического развития.

Для анализа мы выбрали Приволжский федеральный округ (ПФО). Это один из крупнейших экономически развитых макрорегионов страны. По размеру валового регионального продукта он уступает только Центральному федеральному округу.

ПФО обладает разветвленной и протяженной сетью автомобильных и железных дорог, объектов внутреннего водного и воздушного транспорта. По территории округа проходят международные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Запад – Восток», соединяющие европейскую часть России и стран Европы с Дальним Востоком и государствами Средней и Южной Азии.

При этом наше исследование показало, что, несмотря на развитую транспортную сеть, задача по экономическому росту регионов ПФО в полном объеме не решается. Так, половина входящих в этот округ субъектов не достигают запланированных значений социально-экономических показателей, связанных с транспортной отраслью.

Причина тому – проблемные зоны в состоянии транспортной сети ПФО, которые не только отрицательно влияют на качество жизни населения, но и значительно снижают возможности развития экономики этого региона. Среди них – перегруженные участки на дорогах федерального и регионального значения, слабая транспортная связь между городскими и сельскими территориями и износ транспортной инфраструктуры в целом.

Подробно о каждой выявленной проблеме мы рассказываем в этом номере Бюллетеня. Надеемся, что результаты анализа и рекомендации Счетной палаты будут полезны руководителям регионов не только Приволжского федерального округа, но и других субъектов Российской Федерации, помогут им в дальнейшей работе по развитию транспортной инфраструктуры и обеспечению устойчивого экономического роста.

Содержание

Отчет о результатах экспертно-аналитического мероприятия	5
Мнения	50
Опыт регионов. Комментарии КСО	60
Рекомендации Счетной палаты	76
Инфографика	79
Тематические проверки Счетной палаты	81
Международная практика	84
Исследования по теме	108
Публикации в СМИ	112



Валерий Богомолов

аудитор Счетной палаты
Российской Федерации

Отчет

о результатах экспертно-аналитического мероприятия «Анализ соответствия транспортной инфраструктуры субъектов Приволжского федерального округа задачам по экономическому росту и повышению качества жизни населения в 2019–2021 годах и истекшем периоде 2022 года»

Утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации 28 октября 2022 года

Ключевые итоги экспертно-аналитического мероприятия

Основные цели мероприятия

Оценить состояние и развитие транспортной инфраструктуры субъектов Российской Федерации, входящих в Приволжский федеральный округ (далее – ПФО, также субъекты ПФО), ее соответствие показателям экономического развития регионов и обеспечения качества жизни населения, а также потребность в финансовом обеспечении содержания и развития инфраструктуры, расположенной на территории указанных субъектов.

Ключевые итоги мероприятия

По основным показателям состояния транспортной инфраструктуры ПФО находится на высоком уровне среди субъектов Российской Федерации. Это обусловлено созданной ранее сетью железных и автомобильных дорог, объектов внутреннего водного и воздушного транспорта, а также выгодным географическим положением между европейской частью России, Дальним Востоком, Средней и Южной Азией.

Результаты реализованных субъектами ПФО за последние пять лет проектов по развитию транспортной инфраструктуры свидетельствуют о направленности мероприятий в сфере дорожной деятельности в основном на ремонт существующей дорожной сети.

Сравнительно небольшая протяженность построенных и реконструированных автодорог и малое количество введенных в эксплуатацию в указанном периоде федеральных объектов внутреннего водного и воздушного транспорта не обеспечивают в полной мере создание условий для социально-экономического развития субъектов ПФО и указывают на приоритетность поддержания существующей инфраструктуры в регионах, а не развития новой.

По результатам эконометрического исследования, проведенного в ходе экспертно-аналитического мероприятия, установлено наличие положительной взаимосвязи между темпами прироста плотности автодорог субъектов ПФО, валового регионального продукта (далее – ВРП) и объемом оптовой и розничной торговли.

При этом предусмотренная в региональных документах стратегического планирования динамика прогнозных значений вышеуказанных показателей социально-экономического развития субъектов ПФО не синхронизирована с показателями развития автомобильных дорог.

Наличие проблемных зон в функционировании дорожной сети субъектов ПФО снижает возможности их экономического развития и повышения качества жизни населения.

В частности, «узкие места» на автодорогах, ведущих к крупнейшим промышленным предприятиям субъектов ПФО и работающих в режиме перегрузки, не способствуют развитию промышленного потенциала регионов.

Не обеспечена транспортная связанность ряда объектов социального назначения с автомобильными дорогами с твердым покрытием, а также синхронизация отдельных участков автодорог, расположенных на границе между субъектами ПФО.

Доля сельских населенных пунктов, не имеющих связи с сетью автомобильных дорог с твердым покрытием, снижается низкими темпами. Это не способствует достижению цели государственной политики по повышению уровня и качества жизни сельского населения с учетом современных требований и стандартов.

Кроме того, значительная доля сельских населенных пунктов не связана с ближайшим городом общественным транспортом, что негативно влияет на качество транспортных услуг для населения.

Не скоординированы планы развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта на федеральном и региональном уровнях, что не позволяет в полной мере использовать потенциал данного вида транспорта в ПФО.

В частности, отсутствие гарантированных глубин судового хода на реках негативно влияет на транспортную доступность для населения и ограничивает деятельность судоходных, судостроительных и промышленных предприятий субъектов ПФО. При этом внутренний водный транспорт является наиболее экологичным, безопасным и экономически эффективным видом транспорта при перевозке массовых и негабаритных грузов на большие расстояния.

Недостаточно развиты регулярные пассажирские перевозки внутренним водным транспортом в межрегиональном сообщении на территории ПФО, в том числе по причине отсутствия нормативно-правового регулирования вопросов, связанных с их организацией.

При наличии необходимой инфраструктуры по отдельным железнодорожным направлениям в ряде субъектов ПФО не организовано пригородное пассажирское сообщение.

Не обеспечена в полной мере нормативная потребность субъектов ПФО в бюджетных ассигнованиях на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения. Это формирует риски ухудшения параметров их транспортно-эксплуатационного состояния и пропускной способности.

Отсутствие действенных мер по вовлечению в хозяйственный оборот объектов незавершенного строительства не способствует развитию транспортной инфраструктуры в регионах.

Наиболее значимые выводы

Состояние транспортной инфраструктуры отдельных субъектов ПФО не в полной мере способствует решению задач Транспортной стратегии¹ по привлечению грузопотоков на внутренний водный транспорт, развитию Единой опорной сети путем ликвидации «узких мест» транспортной сети, а также обеспечению транспортной доступности муниципальных центров и столиц соседних субъектов ПФО.

Установленные в региональных документах стратегического планирования ряда субъектов ПФО показатели экономического роста не синхронизированы с запланированными параметрами развития дорожной сети.

Наличие «узких мест» в функционировании дорожной сети субъектов ПФО негативно влияет на возможности экономического развития и повышения качества жизни населения и требует рассмотрения вопроса о федеральной поддержке реализации соответствующих мероприятий.

Региональные проекты развития транспортной инфраструктуры субъектов ПФО не в полной мере согласованы с линейными объектами федерального значения, и это не способствует обеспечению перспективных параметров ее функционирования.

Недостаточно согласованы на федеральном и региональном уровнях проекты развития дорожной сети и внутренних водных путей на территории субъектов ПФО.

Полный текст выводов приводится в соответствующем разделе отчета.

Наиболее значимые предложения (рекомендации)

- Рассмотреть вопрос о федеральной поддержке мероприятий, направленных на обеспечение сельских населенных пунктов и социально значимых объектов автомобильными дорогами с твердым покрытием, а также на устранение «узких мест» на объектах дорожной сети регионального и местного значения;
- проработать вопрос о нормативно-правовом регулировании отношений, связанных с организацией регулярных межрегиональных перевозок внутренним водным транспортом;

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р (далее – Транспортная стратегия).

- обеспечить синхронизацию прогнозных показателей социально-экономического развития регионов и показателей развития транспортной инфраструктуры;
- проработать вопрос о проведении оценки перспективного пассажиропотока и организации регулярного сообщения для населенных пунктов, не связанных общественным транспортом с ближайшими городами.

Полный текст предложений (рекомендаций) приводится в соответствующем разделе отчета.

1. Основание для проведения экспертно-аналитического мероприятия

Пункт 3.2.17.4 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2022 год.

2. Предмет экспертно-аналитического мероприятия

Деятельность органов исполнительной власти субъектов ПФО по разработке и реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры;

законодательные и иные нормативные правовые акты Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, регламентирующие реализацию мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры;

материалы контрольных и экспертно-аналитических мероприятий Счетной палаты Российской Федерации;

иные материалы и документы по тематике мероприятия.

3. Цели экспертно-аналитического мероприятия

3.1. Цель 1. Оценить состояние и развитие транспортной инфраструктуры субъектов ПФО и ее соответствие показателям экономического развития регионов и обеспечения качества жизни населения.

Критерии оценки:

- плановые показатели развития транспортной инфраструктуры, а также социально-экономического развития субъектов ПФО достигнуты в полном объеме;
- состояние транспортной инфраструктуры субъектов ПФО обеспечивает в полной мере доступность объектов социального назначения;
- мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры субъектов ПФО оказывают положительное влияние на показатели их социально-экономического развития;
- региональные документы стратегического планирования субъектов ПФО, содержащие цели и задачи государственной политики по социально-экономическому развитию и развитию транспортной инфраструктуры, согласованы между собой;
- объемы незавершенного строительства транспортной инфраструктуры субъектов ПФО снижаются.

3.2. Цель 2. Оценить потребность в финансовом обеспечении содержания и развития транспортной инфраструктуры.

Критерии оценки:

- объемы бюджетных ассигнований, направленных на содержание транспортной инфраструктуры в субъектах ПФО в 2019–2021 годах, соответствовали установленным нормативам финансовых затрат;
- объемы бюджетных ассигнований направлены и использованы в полном объеме на достижение показателей развития транспортной отрасли в субъектах ПФО в 2019–2021 годах.

4. Объекты экспертно-аналитического мероприятия

Правительство Республики Башкортостан (Республика Башкортостан, г. Уфа).

Правительство Республики Марий Эл (Республика Марий Эл, г. Йошкар-Ола).

Правительство Республики Мордовия (Республика Мордовия, г. Саранск).

Правительство Республики Татарстан (Республика Татарстан, г. Казань).

Правительство Удмуртской Республики (Удмуртская Республика, г. Ижевск).

Правительство Чувашской Республики (Чувашская Республика, г. Чебоксары).

Правительство Пермского края (Пермский край, г. Пермь).

Правительство Кировской области (Кировская область, г. Киров).

Правительство Нижегородской области (Нижегородская область, г. Нижний Новгород).

Правительство Оренбургской области (Оренбургская область, г. Оренбург).

Правительство Пензенской области (Пензенская область, г. Пенза).

Правительство Самарской области (Самарская область, г. Самара).

Правительство Саратовской области (Саратовская область, г. Саратов).

Правительство Ульяновской области (Ульяновская область, г. Ульяновск).

5. Исследуемый период

2019–2021 годы и истекший период 2022 года.

6. Сроки проведения экспертно-аналитического мероприятия

С 15 апреля по 28 октября 2022 года.

7. Результаты экспертно-аналитического мероприятия²

7.1. Оценка состояния и развития транспортной инфраструктуры субъектов ПФО и ее соответствия показателям экономического развития регионов и обеспечения качества жизни населения

7.1.1. Анализ прогнозных и фактических показателей состояния и развития транспортной инфраструктуры, а также социально-экономического развития субъектов ПФО

7.1.1.1. По основным показателям состояния транспортной инфраструктуры ПФО находится на высоком уровне.

По состоянию на конец 2021 года ПФО занимал второе место в России по протяженности железнодорожных путей общего пользования и автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения (уступая Центральному федеральному округу только на 13,1 и 0,3 % соответственно), третье место в России по плотности железных дорог, четвертое – по плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием.

По территории ПФО проходят международные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Запад – Восток», соединяющие европейскую часть России и страны Европы с Дальним Востоком и государствами Средней и Южной Азии.

2. При проведении экспертно-аналитического мероприятия использованы результаты контрольных и экспертно-аналитических мероприятий (далее также – КМ и ЭАМ), в том числе КМ «Проверка расходования бюджетных средств на проектирование и строительство (реконструкцию), а также капитальный ремонт автомобильных дорог, включенных в международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай, в 2021 году», ЭАМ «Мониторинг хода реализации мероприятий комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в 2021 году», КМ «Проверка обеспеченности финансовыми ресурсами мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры в Приволжском федеральном округе и использования средств федерального бюджета в 2019–2021 годах и истекшем периоде 2022 года», КМ «Проверка деятельности федеральных органов исполнительной власти, учреждений и иных организаций по реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года в 2018–2020 годах и истекшем периоде 2021 года».

Сеть федеральных автомобильных и железных дорог, расположенная на территории ПФО, связывает Центральный и Северо-Западные федеральные округа с Уральским, Сибирским и Дальневосточными федеральными округами.

Внутренние водные пути проходят по территории 11 субъектов ПФО.

В округе расположены 22 аэродрома, включенных в Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации.

Одновременно ПФО характеризуется развитым производственно-экономическим потенциалом.

По размеру ВРП на конец 2020 года округ занимал второе место после Центрального федерального округа. На его долю приходится 19,8 % населения страны, 21 % общего объема производства продукции сельского хозяйства, 19 % – обрабатывающих производств, 16,2 % – строительства, 14,3 % – добычи полезных ископаемых. Объем инвестиций в округ составил 13,4 % всех инвестиций России³.

ПФО включает 14 субъектов Российской Федерации, характеристика транспортной инфраструктуры которых представлена в приложении № 1 к отчету.

Исходя из особенностей транспортной системы субъектов ПФО (в первую очередь наличия разветвленной дорожной сети и внутренних водных путей) и предварительно изученной приоритизации бюджетного финансирования на реализацию мероприятий по развитию отдельных видов транспорта, в целях проводимого анализа были сформулированы показатели оценки транспортной инфраструктуры, а также социально-экономического развития и качества жизни населения, представленные в приложении № 2 к отчету.

В частности, для целей настоящего мероприятия под показателями развития транспортной инфраструктуры субъектов ПФО понимаются показатели, характеризующие результаты реализации в анализируемом периоде проектов строительства, реконструкции, ремонта объектов транспортной инфраструктуры.

Социально-экономическое развитие и качество жизни населения характеризуют соответствующие показатели, взаимосвязанные с параметрами транспортной инфраструктуры.

7.1.1.2. Анализ прогнозных показателей социально-экономического развития субъектов ПФО, предусмотренных в региональных документах стратегического планирования⁴, показал их возрастающую динамику в среднесрочном периоде. В частности, в пяти субъектах⁵ планируется рост ВРП (в сопоставимых ценах) в течение четырех – пяти лет более чем на 10 % (расчетно), в том числе

-
3. Сборник Росстата «Социально-экономическое положение Приволжского федерального округа в 2021 году».
 4. Стратегии социально-экономического развития регионов, прогнозы социально-экономического развития и региональные государственные программы по развитию транспортной системы.
 5. Республика Мордовия, Чувашская Республика, Оренбургская, Пензенская, Саратовская области.

в двух регионах⁶ – более чем на 20 %. Прогнозный объем розничной торговли (в сопоставимых ценах) за указанный период растет на величину от 3,7 % (Республика Марий Эл) до 23,4 % (Чувашская Республика).

Прогнозные показатели состояния и развития транспортной инфраструктуры субъектов ПФО, предусмотренные в региональных государственных программах по развитию транспортной системы, в основном включают параметры протяженности дорожной сети регионального, межмуниципального и местного значения и соответствия ее нормативным требованиям.

При этом увеличение протяженности автомобильных дорог в указанном периоде прогнозируют только семь субъектов ПФО⁷, то есть половина от их общего количества. Величина планируемого прироста протяженности не превышает 1,3 % (Чувашская Республика).

Это создает риски недостижения прогнозов социально-экономического развития субъектов ПФО, что более подробно освещено в пункте 7.1.2 отчета.

Показатели развития инфраструктуры иных видов транспорта в программных документах субъектов ПФО отсутствуют⁸.

Анализ показал, что запланированные к 2020 году значения вышеуказанных показателей социально-экономического развития половиной субъектов ПФО не достигнуты, что не способствует решению задачи по экономическому росту и свидетельствует о наличии рисков недостижения действующих параметров документов стратегического планирования.

В частности, не выполнены показатели ВРП, установленные в документах стратегического планирования республик Башкирия, Марий Эл, Мордовия, Оренбургской области, а также показатели оборота розничной торговли, предусмотренные в республиках Башкирия, Марий Эл, Чувашской Республике, Нижегородской и Саратовской областях.

Кроме того, выборочный анализ свидетельствует о недостижении показателей, характеризующих социальный риск на транспорте, в шести субъектах ПФО (или 42,8 % их общего числа).

Так, по итогам 2021 года не достигнуты показатели снижения смертности в результате ДТП на 100 тыс. населения в республиках Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Чувашской Республике, Нижегородской и Самарской областях.

6. Республика Мордовия и Саратовская область.

7. Республика Башкортостан и Чувашская Республика, Кировская, Нижегородская, Пензенская, Самарская, Ульяновская области.

8. За исключением отдельных показателей, характеризующих приобретение основных фондов, используемых при осуществлении аэропортовой деятельности (Удмуртская Республика), воздушных судов (Самарская область), техники, работающей на газомоторном топливе (Республика Башкортостан).

В пяти субъектах ПФО⁹ также отмечается рост числа погибших в ДТП в 2021 году по сравнению с предыдущим годом, что негативно влияет на качество жизни населения.

7.1.1.3. Анализ результатов реализованных проектов по развитию транспортной инфраструктуры на территории субъектов ПФО свидетельствует о приоритетной направленности мероприятий в сфере дорожной деятельности.

В частности, субъектами ПФО обеспечено проведение строительства (реконструкции) 1,8 тыс. км, а также ремонта и капитального ремонта 33,6 тыс. км автомобильных дорог регионального значения.

При этом ввод в эксплуатацию объектов региональной инфраструктуры иных видов транспорта, по данным субъектов ПФО, в указанный период не осуществлялся.

Информация об основных результатах региональных проектов развития транспортной инфраструктуры за 2017–2021 годы в субъектах ПФО представлена в таблице 1.

Таблица 1. Основные результаты региональных проектов развития транспортной инфраструктуры

Субъект	Протяженность автодорог регионального значения после ремонта и кап. ремонта, км	Протяженность автодорог регионального значения после строительства и реконструкции, км	Превышение протяженности ремонта над новым строительством, раз
Приволжский федеральный округ	33 642,5	1758,6	19,1
Республика Башкортостан	7 556	184,2	41
Республика Марий Эл	600,4	13,2	45,5
Республика Мордовия	641,9	47,6	13,5
Республика Татарстан	1707,8	418,5	4,1
Удмуртская Республика	1 568,8	278,4	5,6
Пермский край	3 199,2	127,2	25,2
Кировская область	1 317,8	135,	9,8
Нижегородская область	4 843,6	114,1	42,5
Оренбургская область	2 084,6	62,4	33,4
Пензенская область	2 891,5	197,5	14,6

9. Республики Башкортостан, Марий Эл, Чувашская Республика, Пермский край, Самарская область.

Субъект	Протяженность автодорог регионального значения после ремонта и кап. ремонта, км	Протяженность автодорог регионального значения после строительства и реконструкции, км	Превышение протяженности ремонта над новым строительством, раз
Самарская область	2 566	107,0	24
Саратовская область	3 616,8	31,1	116,3
Ульяновская область	1 048,1	42,4	24,7

Анализ свидетельствует, что по сравнению с протяженностью отремонтированных дорог объемы ввода новых участков автомобильных дорог после стройки или реконструкции являются небольшими (меньше в 19,1 раза), что не способствует в полной мере развитию транспортной инфраструктуры соответствующих субъектов.

Кроме того, это не обеспечивает создание условий для социально-экономического развития регионов, включая рост ВРП, объема оптовой и розничной торговли, что более подробно освещено в разделе 7.1.2 отчета.

За период 2017–2021 годов на территории субъектов ПФО введено в эксплуатацию после строительства и реконструкции 26,5 км автодорог федерального значения и искусственных сооружений на них, а также восемь объектов воздушного транспорта и четыре объекта внутреннего водного транспорта. Мероприятия по созданию федеральной инфраструктуры железнодорожного транспорта не реализовывались, протяженность железнодорожных путей общего пользования на территории ПФО в указанный период не менялась.

Информация об основных результатах проектов развития транспортной инфраструктуры федерального значения в субъектах ПФО в разрезе субъектов Российской Федерации представлена в таблице 1 приложения № 3 к отчету.

При этом анализ отчетности субъектов ПФО о реализации региональных проектов свидетельствует о недостижении в четырех регионах запланированных результатов, задач, показателей и о несвоевременности ввода объектов инфраструктуры дорожного хозяйства.

В частности, в Самарской области в 2019–2021 годах отмечается недостижение показателя по строительству автомобильных дорог местного значения.

В Республике Башкортостан в 2020 году не обеспечен запланированный прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, а также объем ввода автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, мостов и мостовых переходов. Недостижение показателей отмечается также в Нижегородской и Оренбургской областях.

Ряд субъектов не обеспечил достижение целевого значения показателя по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, что представлено в таблице 2.

Таблица 2. Информация о недостижении значений показателя состояния автодорог

Субъект ПФО	2019 г.			2020 г.			2021 г.		
	план, %	факт, %	расходы на БКД, факт, млн руб.	план, %	факт, %	расходы на БКД, факт, млн руб.	план, %	факт, %	расходы на БКД, факт, млн руб.
Республика Башкортостан	55,0	55,2	2 481,6	55,3	55,3	6 657,0	55,6	55,5	6 497,2
Чувашская Республика	44,1	44,2	779,3	46,7	40,3	2 792,1	48,0	43,3	2 435,5

При этом во всех субъектах ПФО отмечается положительная динамика расходов региональных дорожных фондов на реализацию национального проекта «Безопасные качественные дороги» с 2019 по 2021 год. В том числе в Чувашской Республике расходы на указанные цели увеличились на 6,9 %, в Республике Башкортостан – на 61,2 %.

Информация о достижении целевого значения показателя по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения представлена в таблице 2 приложения № 3 к отчету.

7.1.1.4. Анализ свидетельствует о наличии проблемных зон в функционировании транспортной инфраструктуры регионов, снижающих возможности экономического развития регионов и обеспечения качества жизни населения.

В частности, не гарантировано в полной мере решение задачи, поставленной в Транспортной стратегии, по развитию Единой опорной сети путем ликвидации узких мест на транспортной сети.

Так, анализ показал, что на всех федеральных автомобильных дорогах, связывающих столицы субъектов ПФО с центрами экономического роста, имеются участки, работающие в режиме перегрузки. Например, участки федеральных трасс М-7 «Волга» между Казанью и Уфой, М-5 «Урал» между Пензой и Самарой, Р-178 между Саранском и Ульяновском и другие.

Всего, по информации субъектов ПФО, установлено 148 «узких мест»¹⁰ на объектах дорожной сети регионального и местного значения. При этом 123 объекта (или 83,1%) не включены в региональные или муниципальные программы по развитию транспортной системы, что в основном обусловлено недостаточностью бюджетных средств для их финансирования (таблица 3 приложения № 3 к отчету).

Наибольшее число «узких мест», устранение которых не предусмотрено программными документами регионов, отмечается в республиках Башкортостан (14 объектов), Марий Эл (16 объектов) и Саратовской области (66 объектов).

Так, на территории Республики Башкортостан 12 участков автомобильных дорог общей протяженностью 257,02 км¹¹ работают в режиме перегрузки.

При этом государственной программой Республики Башкортостан¹² мероприятия по устранению режима перегрузки по реконструкции ни по одному из участков не предусмотрены.

В Саратовской области отмечается недостаточное количество путепроводов в местах пересечения с железными дорогами в связи с наличием 65 одноуровневых железнодорожных переездов с автомобильной дорогой общего пользования регионального значения. При этом региональной государственной программой¹³ предусмотрены только два мероприятия по строительству путепроводов в местах пересечения с железными дорогами.

7.1.1.5. Оценка транспортной обеспеченности крупнейших промышленных предприятий субъектов ПФО с учетом пропускной способности автомобильных дорог показала наличие «узких мест», негативно влияющих на развитие промышленного потенциала регионов.

Так, в режиме перегрузки работают участки автомобильных дорог, соединяющих столицы регионов с крупнейшими в субъекте ПФО промышленными предприятиями¹⁴ или являющихся местом расположения таких предприятий. Информация представлена в таблице 3.

-
10. Включают участки автомобильных дорог с ограниченной пропускной способностью, отсутствие необходимых мостов, путепроводов и транспортных развязок.
 11. Аскарово – Давлетово – аэропорт «Магнитогорск» (км 0,0 – км 22,0); Белебей – Николаевка – Туймазы – Бакалы (км 43,46 – км 71,82); Дюртюли – Нефтекамск (км 8,0 – км 10,1); Кропачево – Месягутово – Ачит (км 84,05 – км 87,65); М-5 «Урал» – Чишмы – Аксеново – Киргиз-Мияки (км 0,0 – км 21,0); Магнитогорск – Ира (км 97,0 – км 156,120); Стерлитамак – Салават (км 19,9 – км 40,4); Уфа – Бирск – Янаул (км 33,0 – км 60,64); Уфа – Иглино – Красная Горка – Павловка (км 2,0 – км 19,9); Уфа – Чишмы (км 0,0 – км 36,700); Октябрьский – Туймазы (км 9,2 – км 17,6); Дема – Затон (км 0,0 – км 10,8).
 12. Государственная программа Республики Башкортостан «Развитие транспортной системы Республики Башкортостан», утвержденная постановлением Правительства Республики Башкортостан от 22 января 2014 г. № 18.
 13. Государственная программа Саратовской области «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Саратовской области от 29 декабря 2018 г. № 773-п.
 14. По объему выручки за 2020 год.

Таблица 3. Участки автомобильных дорог в режиме перегрузки

Субъект ПФО	Наименование компании (основной вид деятельности и объем выручки за 2020 год)	Месторасположение
Удмуртская Республика	АО «МИЛКОМ» (производство прочей молочной продукции, 32 млрд руб.)	г. Ижевск, шоссе Воткинское, д. 178
Ульяновская область	ООО «УАЗ» (производство автотранспортных средств, 46 млрд руб.)	г. Ульяновск, шоссе Московское, д. 92
Республика Мордовия	АО «РУЗХИММАШ» (производство несамоходных железнодорожных, трамвайных и прочих вагонов для перевозки грузов, 31 млрд руб.)	г. Рузаевка

В частности, в связи с высокой интенсивностью транспортного потока на въезд в г. Ижевск со стороны г. Воткинска (интенсивность движения транспорта достигает от 20 тыс. до 35 тыс. авт./сут.) и регулируемые пересечениями с иными автомобильными дорогами и улицами существует необходимость строительства разноуровневых транспортных развязок на указанных участках.

Вместе с тем в региональной государственной программе Удмуртской Республики указанные мероприятия отсутствуют.

По территории Республики Мордовия проходит двухполосная автомобильная дорога регионального значения Саранск – Рузаевка¹⁵, работающая в режиме перегрузки, соединяющая столицу региона с г. Рузаевкой, в котором расположен крупный железнодорожный узел, и второе в регионе по объему выручки промышленное предприятие АО «РУЗХИММАШ».

По информации Правительства Республики Мордовия, к 2023 году интенсивность движения на указанной автомобильной дороге будет увеличиваться, что свидетельствует о необходимости ее расширения с устройством четырех полос движения.

При этом на момент проведения экспертно-аналитического мероприятия вопрос о финансировании указанного проекта находится в стадии проработки.

7.1.1.6. Недостаточная согласованность региональных проектов развития транспортной инфраструктуры с линейными объектами федерального значения, находящимися на территории соответствующих субъектов ПФО, негативно влияет на функционирование транспортной инфраструктуры регионов.

15. Протяженностью 11,66 км.

Так, не в полной мере согласованы по времени мероприятия по строительству автомобильной дороги федерального значения Москва – Нижний Новгород – Казань (М-12) и ремонту (реконструкции) связанных с ней участков региональных автомобильных дорог.

Программными документами Нижегородской области, Чувашской Республики не предусмотрены мероприятия по проведению ремонта участков региональных дорог, согласованные по времени с планируемым сроком ввода в эксплуатацию М-12 (в 2024 году), что может повлечь риски повреждений и раннего износа верхнего слоя их дорожной одежды.

Кроме того, текущее состояние транспортной инфраструктуры на территории субъектов с учетом запланированных мероприятий по ее развитию не обеспечивает в полной мере достижение перспективных параметров ее функционирования.

Так, проектом строительства скоростной трассы М-12 предусмотрены съезды (транспортные развязки) на существующие автомобильные дороги, в том числе на пересечении с автомобильными дорогами регионального значения, обеспечивающими съезд транспорта в столицу Республики Татарстан, к аэропорту г. Казани и в южную часть региона¹⁶, а также на автодороги федерального значения на территории Республики Татарстан, Нижегородской области, которые должны обеспечивать транзитное движение транспортного потока в Нижний Новгород, Арзамас и в Республику Мордовия¹⁷.

При этом увеличение расчетной нагрузки на ось, а также расширение и ремонт автомобильных дорог в целях увеличения их пропускной способности не планируются, что с учетом роста интенсивности транспортного потока после ввода в эксплуатацию скоростной трассы М-12 не обеспечит в полной мере транзит грузового и пассажирского транспорта.

7.1.1.7. Отсутствие примыканий автомобильных дорог с твердым покрытием оказывает негативное влияние на транспортную доступность объектов социального назначения и, как следствие, на качество жизни населения.

В ходе выборочной проверки¹⁸ доступности объектов социального назначения (школы, детские сады, поликлиники, больницы, фельдшерско-акушерские пункты), введенных в эксплуатацию в 2019–2021 годах, расположенных на территориях субъектов ПФО,

16. В том числе 16К-0674 Казань – Ульяновск – Камское Устье (III категория, 2 полосы движения, нагрузка на ось – 10 тонн) и 16К-1068 Столбище – Атабаево – Сапуголи (IV категория).

17. В том числе Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск на км 0 – км 15, Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан подъезд к аэропорту Казань и Р-158 Нижний Новгород – Арзамас – Саранск – Исса – Пенза – Саратов на км 87.

18. Проведенной с использованием данных поисково-информационной картографической службы «Яндекс».

установлено отсутствие примыканий автомобильных дорог с твердым покрытием к более 13 % из них в 11¹⁹ из 14 субъектов ПФО.

В том числе из 629 медицинских учреждений, введенных в эксплуатацию в указанный период, не имеют примыканий автомобильных дорог с твердым покрытием 117 объектов (18,6 %), из 349 учреждений образования и культуры – 15 объектов (4,3 %).

Наибольшее количество таких медицинских учреждений отмечается в Кировской области (41 объект) и Удмуртской Республике (33 объекта), учреждений образования и культуры – в Пермском крае (5 объектов) и республиках Татарстан и Башкортостан (по 4 объекта).

Информация представлена в таблице 4 приложения № 3 к отчету.

7.1.1.8. Анализ данных о населенных пунктах ПФО, не связанных автомобильными дорогами с твердым покрытием, свидетельствует о незначительной динамике их снижения.

За 2020–2021 годы их общее количество в целом по ПФО уменьшилось на 94 единицы, или на 1,2 %. Сохранение сложившихся темпов снижения транспортных разрывов не позволяет устранить их в ближайшие годы.

Это не способствует достижению одной из целей государственной политики в области обеспечения устойчивого развития сельских территорий – повышение уровня и качества жизни сельского населения с учетом современных требований и стандартов.

Численность сельского населения ПФО имеет устойчивую тенденцию к снижению (например, в 2020 году – на 1,1 %, или на 88 тыс. человек, в 2021 году – на 1,3 %, или на 104,8 тыс. человек), что превышает целевой показатель Стратегии № 151-р²⁰ в целом по стране (уменьшение миграционного оттока сельского населения до 74,1 тыс. человек).

При этом численность жителей населенных пунктов, не связанных автомобильными дорогами с твердым покрытием, сокращается более быстрыми темпами, что может свидетельствовать о значительном негативном эффекте от отсутствия качественной транспортной инфраструктуры.

Так, за последние шесть лет число таких жителей сокращалось в среднем на 29,7 тыс. человек (на 6,4 %) ежегодно.

По итогам 2021 года доля сельских населенных пунктов ПФО, связанных дорогами с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования региона,

-
19. Республики Башкортостан, Марий Эл, Татарстан, Удмуртская Республика, Пермский край, Кировская, Нижегородская, Оренбургская, Пензенская, Самарская, Ульяновская области.
 20. Стратегия устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2030 года утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 2 февраля 2015 г. № 151-р (далее – Стратегия № 151-р).

по данным Росавтодора, в целом составила 75,5 %, что превышает целевое значение указанного показателя на 2021 год, предусмотренного Стратегией № 151-р (74,3 %).

Вместе с тем в шести регионах ПФО фактическая доля указанных населенных пунктов составила меньше 73 %²¹. Например, в Республике Марий Эл – 58,2 %, в Кировской области – 64,2 %.

Следует отметить, что строительство автомобильных дорог для создания комфортных и современных условий жителям села отнесено Президентом Российской Федерации к приоритетам развития сельских территорий²².

7.1.1.9. Анализ доступности городской инфраструктуры для жителей сельских населенных пунктов²³ показал, что более 41 % сельских населенных пунктов не связаны общественным транспортом с ближайшим городом, а в двух регионах (Оренбургская и Кировская области) – более 54 %.

При этом для 21 % населенных пунктов, имеющих автобусное сообщение, время в пути превышает два часа, что не способствует решению задачи Транспортной стратегии по обеспечению в указанный срок транспортной доступности муниципального центра в рамках единого транспортного пространства Российской Федерации.

В четырех регионах (Чувашская Республика, Пермский край, Пензенская и Ульяновская области) минимум 49,7 % общего количества сел находятся от ближайшего города в менее чем двух часах езды на общественном транспорте.

В остальных регионах эта доля варьируется от 20,8 до 44,5 %. При этом значительная доля сел Оренбургской области (74,4 %), Республики Башкортостан (62,5 %), Кировской области (54,6 %) не связана общественным транспортом или они находятся на расстоянии более чем 100 км от ближайшего города.

Количество сельских населенных пунктов в зависимости от времени в пути на общественном транспорте до ближайшего города представлено в таблице 5 приложения № 3 к отчету.

7.1.1.10. Одной из проблем, негативно влияющей на обеспечение социально-экономического развития территорий и повышение качества жизни населения, является недостаточный уровень синхронизации проектов строительства транспортной инфраструктуры, расположенных на границе между субъектами ПФО.

Так, не реализовано строительство на территории Кировской области участка автомобильной дороги Йошкар-Ола – Уржум, являющегося продолжением автомобильной дороги, проходящей по территории Республики Марий Эл до границы

-
21. Республики Марий Эл и Мордовия, Удмуртская Республика, Пермский край, Кировская и Нижегородская области.
 22. Сопровождение 5 марта 2022 года по развитию агропромышленного и рыбохозяйственного комплексов и смежных с ними отраслей промышленности.
 23. Проведен с использованием сервиса API маршрутизатора от Яндекс (Яндекс. Маршрутизация).

с регионом (выполнение работ по строительству автомобильной дороги планировалось с 2021 по 2023 год). До настоящего времени автомобильная дорога на территории Кировской области не построена.

Не решен вопрос с продолжением строительства автомобильной дороги регионального значения Новый Торъял – Немда-Обалыш – Советск на территории Кировской области, при том что строительство участка автомобильной дороги на территории Республики Марий Эл до границы с Кировской областью выполнено в 2003 году.

Также не обеспечена транспортная связанность с. Засурье (Чувашская Республика) и д. Яштуга (Республика Марий Эл).

Автомобильная дорога регионального значения Республики Марий Эл Емешево – Пайгусово – Засурье проходит по территории Республики Марий Эл через д. Яштуга и заканчивается на границе с Чувашской Республикой. При этом мероприятия по строительству участка автомобильной дороги от села Засурье до границы с Республикой Марий Эл на территории Чувашской Республики не реализованы.

Кроме того, по результатам выборочного анализа установлено отсутствие транспортной связанности (по автомобильным дорогам) с городами Нижегородской области территории рабочего поселка Васильсурск, находящегося на границе с Республикой Марий Эл.

Подъезд к указанному населенному пункту, расположенному на территории Нижегородской области, по автомобильной дороге межмуниципального значения 22Н-1531²⁴ осуществляется только со стороны Республики Марий Эл.

При этом сроки проведения работ по приведению в нормативное состояние указанной автомобильной дороги в Нижегородской области не синхронизированы с соответствующими дорожными работами в Республике Марий Эл.

7.1.1.11. Несмотря на высокий уровень развития транспортной инфраструктуры в субъектах ПФО, не в полной мере обеспечивается транспортная связанность между их столицами и центрами экономического роста. Информация представлена в приложении № 4 к отчету.

Так, анализ данных информационных систем, содержащих сведения об авиа-, железнодорожных и автобусных маршрутах, свидетельствует о том, что 5 столиц²⁵ субъектов ПФО из 14 не имеют прямого пассажирского авиасообщения со столицами других субъектов ПФО.

У Чебоксар, столицы Чувашской Республики, отсутствует прямое авиа- и железнодорожное сообщение со столицами других субъектов ПФО.

24. Хмелевка – Барковка до границы с Республикой Марий Эл.

25. Ижевск, Чебоксары, Саранск, Йошкар-Ола, Пенза.

При этом альтернативный автобусный маршрут, связывающий Чебоксары с Оренбургом, отсутствует, а с отдельными столицами субъектов ПФО (Уфой, Пермью, Пензой, Самарой, Саратовом, Ижевском) – занимает в среднем 13 часов (расчетно). Это отрицательно влияет на качество пассажироперевозок и не способствует решению задачи, поставленной в Транспортной стратегии, по обеспечению 5-часовой связанности между городами, расположенными в радиусе 500 километров, с суммарным населением более 1,5 млн человек.

7.1.1.12. Не в полной мере используется потенциал внутренних водных путей в субъектах ПФО, имеющих соответствующий вид транспорта.

7.1.1.12.1. В частности, не скоординированы планы развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта на уровне федеральных и региональных органов власти, что ограничивает возможности использования данного вида транспорта в ПФО.

Так, отдельные участки реки Вятки от устья до пассажирского причала города Котельнич (534 км), от причала микрорайона поселка Затон (535,1 км) до города Кирова (670 км и от 675 км до 685 км) не переведены из 6-й и 7-й в 3-ю категорию, что исключает их из перечня объектов, подлежащих дноуглублению.

Проведенный анализ показал, что отсутствие гарантированных глубин судового хода на реке Вятке ограничивает деятельность судоходных, судостроительных и промышленных предприятий Кировской области. Это при том, что внутренний водный транспорт является наиболее экологичным, безопасным и экономически эффективным видом транспорта при перевозке массовых и негабаритных грузов на большие расстояния.

Так, по информации АО «Аркульский судостроительно-ремонтный завод имени Кирова», одной из причин отсутствия стабильных заказов у предприятия является наличие лимитирующих участков на реке Вятке и необеспеченность судоходной обстановкой эксплуатируемого участка реки Вятки на всей его протяженности. Из-за ограничения глубин ряд организаций отказывается от проведения на нем работ по ремонту флота.

ООО «Вятское речное пароходство» с целью осуществления производственной деятельности по добыче и поставке нерудных строительных материалов также нуждается в гарантированных габаритах на участке реки Вятки от 654 до 675 км.

Кроме того, отсутствие гарантированных глубин на реке Вятке негативно влияет на транспортную доступность и не позволяет организовать сообщение с регионами, расположенными в Волжском и Камском бассейнах.

Транспортная инфраструктура на внутренних водных путях реки Вятки включает в себя шесть пунктов отстоя флота и пять причалов. Также в бассейне реки Вятки расположены два судостроительных и судоремонтных предприятия.

Кроме того, по информации министерства транспорта Кировской области, планируемый ежегодный объем перевозок грузов в бассейне реки Вятки составляет

более 1 млн тонн. Предприятия Кировской области заинтересованы в использовании внутреннего водного транспорта в целях перевозки нерудных строительных материалов (щебень, гравий, песок, песчано-гравийная смесь), торфа фрезерного, грунта на основе торфа, железобетонных изделий, негабаритных грузов.

Лесным планом Кировской области на 2019–2028 годы предусматривается погрузка и перевозка древесины водным транспортом с использованием существующих причальных сооружений при наличии гарантированной глубины судового хода внутреннего водного пути реки Вятки.

В целях восстановления деятельности внутреннего водного транспорта на реке Вятке министерством транспорта Кировской области в адрес Минтранса России и Росморречфлота направлены обращения о необходимости установления гарантированной глубины судового хода на ней. Однако подготовленные регионом предложения указанными ведомствами поддержаны не были.

По информации Минтранса России и Росморречфлота, у подведомственного агентства ФБУ «Администрация Волжского бассейна» отсутствуют необходимое количество земснарядов для проведения дноуглубительных работ и дополнительные объемы финансирования на сумму более 110 млн рублей.

В результате мероприятия по содержанию внутренних водных путей, установленные Росморречфлотом, не синхронизированы с планами регионов по их использованию.

Вместе с тем анализ производственно-технических отчетов администраций бассейнов внутренних водных путей показал, что по причине отсутствия объемов работ ряд судов дноуглубительного флота, находящихся в годном состоянии, ежегодно остается вне эксплуатации в ходе выполнения путевых работ в период навигации, в том числе в 2018 году – 26 судов, в 2019 году – 25 судов, в 2020 году – 24 судна.

При этом перераспределение незадействованного дноуглубительного флота в пользу ФБУ «Администрация Волжского бассейна» для развития внутренних водных путей не осуществлялось.

Органами власти Республики Башкортостан до настоящего времени не решен вопрос о строительстве инфраструктуры грузового речного порта «Агидель», предусмотренного Программой деятельности Правительства Республики Башкортостан на срок своих полномочий до 2024 года и необходимого для обеспечения как местных, так и межрегиональных грузоперевозок (с учетом потенциала выхода судов в Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное моря).

При этом характеристика речного порта «Агидель», расположенного на участке реки Белой, входящего в Единую глубоководную систему Европейской части России

и обладающего гарантированной глубиной четыре метра²⁶, позволяет принимать крупнотоннажный флот судов смешанного плавания «река-море». Указанный порт включен в Перечень портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств²⁷.

В целях рассмотрения возможности предоставления средств федерального бюджета в 2019 году Правительству Республики Башкортостан было рекомендовано подготовить и представить в Минтранс России технико-экономическое обоснование проекта строительства речного порта «Агидель» с указанием предполагаемых грузопотоков и возможных вариантов реализации данного проекта, в том числе на основе государственно-частного партнерства²⁸.

На момент проведения экспертно-аналитического мероприятия технико-экономическое обоснование проекта строительства речного порта «Агидель» не разработано. По информации Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Башкортостан, общая стоимость работ по подготовке технико-экономического обоснования составит 7,5 млн рублей, средства на проведение данных работ в Законе Республики Башкортостан № 486-з²⁹ не предусмотрены.

Следует отметить, что в Республике Башкортостан объем перевозок грузов внутренним водным транспортом общего пользования в 2021 году по сравнению с 2019 годом снизился с 1 096,5 тыс. до 959,5 тыс. тонн, или на 12,5%³⁰. За последние три года плановые значения показателя «Грузооборот внутреннего водного транспорта Республики Башкортостан» не достигались (в 2019 году факт составил 914,1 млн т/км при плане 1 000 млн т/км (91,4 %), в 2020 году – 563,5 млн т/км при плане 570 млн т/км (98,8 %), в 2021 году – 782,4 млн т/км при плане 900 млн т/км (86,9%)³¹.

-
26. Распоряжение Росморречфлота от 27 декабря 2021 г. № Ал-595-р «Об установлении категорий внутренних водных путей, определяющих для участков внутренних водных путей габариты судовых ходов и навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов, перечень судовых ходов, а также сроки работы средств навигационного оборудования и судоходных гидротехнических сооружений в навигацию 2022 года».
 27. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 мая 2012 г. № 734-р «Об утверждении перечня портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств и перечня внутренних водных путей Российской Федерации, по которым разрешено плавание судов под флагами иностранных государств».
 28. Согласно протоколу от 13 февраля 2019 г. № 5 рабочей встречи в формате «регионального часа» Министра транспорта Российской Федерации Е.И. Дитриха с временно исполняющим обязанности Главы Республики Башкортостан Р.Ф. Хабировым по вопросу развития транспортной инфраструктуры Республики Башкортостан.
 29. Закон Республики Башкортостан от 20 декабря 2021 г. № 486-з «О бюджете Республики Башкортостан на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов».
 30. По данным формы № 11-ВТ, представленной Росморречфлотом письмом от 28 июня 2022 г. № ЗД-26/8334.
 31. По данным отчетов о реализации государственной программы «Развитие транспортной системы в Республике Башкортостан» по итогам 2019, 2020, 2021 годов, представленных письмом от 6 июля 2022 г. № 04-13-116 отв.

7.1.12.2. Сдерживается развитие туристического потенциала субъектов ПФО.

Так, до настоящего времени не в полном объеме создана инфраструктура для осуществления пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в Республике Марий Эл на участке реки Волги, являющемся частью национального туристического маршрута «Великий Волжский путь».

Уровень технической готовности пассажирского причала для речных судов с пешеходным переходом на реке Волге в районе г. Козьмодемьянска, необходимого для развития туристской инфраструктуры, по состоянию на 1 января 2022 года составлял 10,5 %.

Это создает риски, связанные с реализацией многостороннего соглашения о сотрудничестве по реализации межрегионального туристического проекта «Великий Волжский путь» от 16 июля 2022 года, заключенного между органами исполнительной власти республик Марий Эл, Татарстана, Чувашской Республики, Самарской, Ульяновской областей и Ростуризмом, предметом которого является сотрудничество в сфере организации туризма, в том числе в целях повышения туристской привлекательности и транспортной доступности регионов участников.

7.1.12.3. По темпам использования в пригородном сообщении внутренний водный транспорт значительно отстает от других видов транспорта, несмотря на принимаемые отдельными регионами меры по обеспечению регулярных пассажирских перевозок в рамках установленных полномочий³².

Например, количество перевезенных пассажиров внутренним водным транспортом по Нижегородской области в 2021 году составило 42,5 тыс. человек по сравнению с перевезенными железнодорожным транспортом 12 435,6 тыс. человек.

Информация об объеме перевозок пассажиров внутренним водным и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении представлена в таблице 6 приложения № 3 к отчету.

Наибольшее количество перевезенных пассажиров внутренним водным транспортом отмечается в Самарской области и Республике Татарстан. В Кировской области пригородное сообщение внутренним водным транспортом не организовано по причине отсутствия гарантированных габаритов судового хода на реке Вятке.

При этом регулярные пассажирские перевозки внутренним водным транспортом в межрегиональном сообщении на территории ПФО недостаточно развиты при наличии заинтересованности регионов в таком виде сообщения.

32. В соответствии с подпунктом 12 пункта 2 статьи 263 Федерального закона от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» к полномочиям органов власти субъекта Российской Федерации относится решение вопросов по организации транспортного обслуживания населения водным транспортом в межмуниципальном и пригородном сообщении.

Так, Республикой Татарстан проводится работа по организации регулярных межрегиональных перевозок пассажиров в акватории рек Волги и Камы и планируемому созданию для этих целей АО «Объединенная Волжско-Камская судоходная компания».

Результаты проведенного анализа показали, что одним из сдерживающих факторов является отсутствие нормативно установленного порядка организации межрегиональных маршрутов внутренним водным транспортом, регламентирующего в том числе вопросы установления маршрутов регулярных перевозок, допуска юридических лиц к осуществлению перевозок, использования объектов транспортной инфраструктуры и контроля за осуществлением регулярных перевозок.

Потребность в межрегиональных перевозках свидетельствует о необходимости создания правовых условий для работы перевозчика на межрегиональных маршрутах, для использования инфраструктуры внутреннего водного транспорта, а также для установления контроля за осуществлением перевозок по таким маршрутам.

7.1.1.12.4. Анализ показателей состояния транспортной инфраструктуры отдельных субъектов ПФО свидетельствует о наличии рисков нерешения некоторых задач Транспортной стратегии, в том числе по привлечению грузопотоков на внутренний водный транспорт.

Так, в четырех субъектах ПФО наблюдается снижение объемов грузоперевозок на внутреннем водном транспорте за 2019–2021 годы в среднем на 21,9 %, что указывает на снижение потенциала данного вида транспорта (таблица 4).

Таблица 4. Объем перевезенных грузов на внутреннем водном транспорте

Субъект ПФО	2019 г., тыс. т	2020 г., тыс. т	2021 г., тыс. т	Уровень снижения в 2021 г. к 2019 г., %
Кировская область	1 247,6	645,6	0,0	100
Пермский край	6 077,6	6 387,0	5 556,1	8,6
Республика Башкортостан	1 462,0	1 388,8	1 198,5	18
Удмуртская Республика	582,3	650,2	566,0	2,8

7.1.1.13. Одной из проблемных зон в обеспечении транспортной доступности населения субъектов ПФО является отсутствие пригородного пассажирского сообщения при наличии необходимой инфраструктуры по отдельным железнодорожным направлениям ПФО.

Так, железнодорожное направление от станции Кузьма до станции Ижевск, расположенное на территории Удмуртской Республики в границах Горьковской и Свердловской железных дорог, не было включено в маршрутную сеть пригородного пассажирского железнодорожного сообщения Удмуртской Республики. При этом население численностью

более 1 тыс. человек³³ двух муниципальных образований Кезского района³⁴, по территории которых проходят пути следования направления Кузьма – Кабалуд, не имеют прямого межмуниципального автобусного сообщения с региональным центром³⁵, что негативно влияет на достижение цели по повышению качества и эффективности транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики в части пригородных перевозок³⁶.

По направлению Светлое озеро – Бугульма – Кандры, обеспечивающему население³⁷ четырех городов и пяти районов республик Татарстан и Башкортостан железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, также не организовано пригородное пассажирское сообщение. Движение по указанному направлению было прекращено с 2015 года. Прямое межрегиональное автобусное сообщение по указанному направлению отсутствует. При этом до отмены пригородных маршрутов на данном участке железной дороги в среднем за сутки перевозилось 335 пассажиров³⁸.

7.1.1.14. В текущих условиях транспортная система страны сталкивается с рядом трудностей. В частности, отмечается значительный рост цен на строительные материалы, используемые в дорожной деятельности (включая щебень разных фракций, смеси асфальтобетонные, сталь для железобетонных конструкций); увеличение стоимости запасных частей и расходных материалов, необходимых для функционирования автотранспорта; рост ставок по заключенным подрядчиками кредитным договорам; нехватка импортного оборудования и комплектующих для дорожной техники и т. д.

При этом только шесть субъектов ПФО³⁹, то есть меньше половины их общего количества, предусматривают меры по смягчению последствий санкционного давления в сфере транспорта, включая снижение налоговых ставок по транспортному налогу, повышение уровня авансирования капитальных вложений, предоставление субсидий для обеспечения транспортной доступности и др.

7.1.1.15. Привлечение внебюджетных источников к реализации проектов развития транспортной инфраструктуры позволяет оптимизировать бюджетные расходы на вышеуказанные цели и интенсифицировать динамику реализации поставленных задач в этой сфере.

-
33. На 1 января 2022 года численность населения составляла 1 074 человека.
 34. Муниципальное образование «Кабалудское» (численность 353 человека) и муниципальное образование «Кузьминское» (численность 721 человек), Кезский район Удмуртской Республики.
 35. Данные получены из письма Министерства транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики от 1 июля 2022 г. № 3586/07-31, а также из таблицы № 12 «Автобусные маршруты» Комплексного плана транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок, утвержденного распоряжением Правительства Удмуртской республики от 9 марта 2016 г. № 179-р (далее – Комплексный план № 179-р).
 36. Цель установлена Комплексным планом № 179-р.
 37. Республика Татарстан (г. Бугульма, г. Лениногорск, г. Альметьевск, районы: Бугульминский, Ютазинский, Альметьевский, Лениногорский), Республика Башкортостан (г. Туймазы, Туймазинский район).
 38. По маршруту Светлое озеро – Бугульма – 147 человек и по маршруту Бугульма – Кандры – 188 человек.
 39. Республики Башкортостан, Татарстан, Удмуртская Республика, Кировская, Нижегородская и Самарская области.

При этом только семь субъектов ПФО, то есть половина их общего количества, предусматривают мероприятия по взаимодействию с бизнес-сообществом.

В республиках Марий Эл, Мордовия, Чувашской Республике, Кировской, Оренбургской, Пензенской, Ульяновской областях проекты, направленные на привлечение инвесторов в развитие транспортной (дорожной) инфраструктуры, отсутствуют.

Не обеспечивается в необходимом объеме вовлечение бизнес-сообщества и при реализации федеральных проектов развития инфраструктуры в ПФО.

Так, по результатам I этапа Стратегии развития внутреннего водного транспорта Росморречфлотом не выполнены задачи по ликвидации лимитирующих участков на внутренних водных путях в рамках реализации ряда комплексных проектов реконструкции гидроузлов, расположенных на территории ПФО. Информация представлена в таблице 5.

Таблица 5. Выполнение задач по ликвидации лимитирующих участков на внутренних водных путях

Наименование проекта	Срок реализации	План, ед.	Факт, ед.	Уровень исполнения, %
Волжский бассейн	2010–2020 гг.	8	0	0
Камский бассейн		4	2	50
Итого	-	12	2	16,7

Это не позволяет динамично развивать речные перевозки, в том числе привлекать внебюджетные средства на цели обновления грузового и пассажирского флота, модернизировать инфраструктуру речных портов.

7.1.2. Анализ взаимосвязи показателей функционирования и развития транспортной инфраструктуры и социально-экономических параметров регионов

Для оценки взаимосвязи транспортной отрасли и экономики субъектов ПФО было проведено эконометрическое исследование, главной задачей которого явилось выявление и обоснование наличия связи между отдельными показателями состояния и развития транспортной инфраструктуры и социально-экономическими показателями субъектов ПФО.

Описание исследования представлено в приложении № 5 к отчету.

Результаты эконометрического исследования свидетельствуют о наличии положительной взаимосвязи между темпами прироста показателей плотности автодорог в субъектах ПФО, валового регионального продукта и объема оптовой

и розничной торговли: на 1 % прироста плотности автодорог общего пользования приходится 0,59 % прироста ВРП, 0,58 % прироста объема оптовой торговли и 0,67 % прироста объема розничной торговли, а на 1 % прироста плотности автодорог с твердым покрытием – 0,93 % прироста ВРП, 0,95 % прироста объема оптовой торговли и 1,06 % прироста объема розничной торговли.

При этом анализ прогнозных показателей субъектов ПФО, содержащихся в документах стратегического планирования, свидетельствует о рассинхронизации динамики их целевых значений.

Так, по большинству субъектов ПФО планируемые темпы прироста объема ВРП и объема розничной торговли (приведенные к базовому 2020 году⁴⁰) значительно превышают показатели прироста плотности автомобильных дорог, рассчитанной с учетом планируемого увеличения в 2022–2024 годах протяженности автомобильных дорог федерального значения на территории соответствующего региона в соответствии с Федеральной адресной инвестиционной программой.

Так, Стратегией социально-экономического развития Республики Мордовия до 2025 года⁴¹ предусматривается рост реального ВРП к концу планируемого периода по сравнению с 2020 годом на 24,3 % по наименее оптимистичному сценарию при увеличении прогнозируемой плотности автомобильных дорог на 0,4 % (расчетно).

В Оренбургской области прогнозируемое увеличение ВРП и объема розничной торговли составляет 13,8 и 15,9 % соответственно при сокращении плотности автомобильных дорог на 0,8 %. Информация представлена в таблице 6.

Таблица 6. Сравнение показателей развития автодорог и социально-экономического развития регионов

Наименование	Прогнозное значение темпа прироста в 2024 г. к 2020 г. (расчетно)		
	плотности автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения	ВРП	объема розничной торговли
Республика Башкортостан*	0,3	0,6	9,4
Республика Марий Эл*	0	7,5	3,7

%

40. С учетом параметров базового варианта Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов и Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года.

41. Принята Государственным Собранием Республики Мордовия 25 сентября 2008 года (в ред. от 19 июня 2017 г.).

Наименование	Прогнозное значение темпа прироста в 2024 г. к 2020 г. (расчетно)		
	плотности автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения	ВРП	объема розничной торговли
Республика Мордовия*	0,4	24,3	н/д
Республика Татарстан	0	2,1	н/д
Удмуртская Республика	0	1,7	н/д
Чувашская Республика*	1,3	10,1	23,4
Кировская область	1	1,1	5,9
Нижегородская область	0,04	7,9	н/д
Оренбургская область	-0,8	13,8	15,9
Пензенская область	0,5	15,5	14,2
Самарская область**	0,6	7,6	н/д
Саратовская область*	н/д	20,3	11,2
Ульяновская область	1	1,9	н/д

* В 2025 году к 2020 году.

** В 2022 году к 2020 году.

В Республике Мордовия и Пензенской области планируемый темп прироста ВРП превышает темп прироста плотности автомобильных дорог в 10 и более раз. Значительная разница отмечается в темпе прироста объема розничной торговли в Республике Башкортостан, Чувашской Республике, Пензенской и Оренбургской областях.

При отсутствии соответствующих проектов развития дорожной сети в субъектах ПФО существуют риски недостижения установленных целевых параметров экономического роста регионов, а также зависящих от них планов развития производства, сферы услуг населению, роста уровня доходов граждан.

7.1.3. Оценка согласованности документов стратегического планирования субъектов ПФО, содержащих цели и задачи государственной политики по социально-экономическому развитию и развитию транспортной инфраструктуры

Согласно Федеральному закону № 172-ФЗ⁴² государственная программа субъекта Российской Федерации содержит комплекс планируемых мероприятий, обеспечивающих достижение целей и решение задач социально-экономического развития субъекта Российской Федерации.

Анализ показал, что в документах стратегического планирования ряда субъектов ПФО целевые показатели социально-экономического развития и развития транспортной инфраструктуры, установленные соответствующими государственными программами, взаимосвязаны.

При этом отдельные целевые параметры развития транспортной системы, установленные в государственных программах ряда субъектов ПФО, не соответствуют целевым значениям показателей стратегий социально-экономического развития этих регионов.

Указанное расхождение свидетельствует о недостаточном качестве целеполагания в регионе и о наличии рисков недостижения запланированных целей и задач.

Так, значение показателя «Количество лиц, погибших в результате ДТП на 100 тыс. населения» на 2024 год, установленное Стратегией социально-экономического развития Нижегородской области до 2035 года⁴³, составляет 6 единиц, а государственной программой Нижегородской области «Развитие транспортной системы Нижегородской области»⁴⁴ – 8,15 единицы.

Значение показателя «Пассажирооборот транспорта, млн пасс.-км» предусмотрено Стратегией социально-экономического развития Республики Башкортостан на период до 2030 года⁴⁵ в 2021–2025 годах в размере от 5 499,9 млн до 5 828 млн пасс.-км, а государственной программой Республики Башкортостан «Развитие транспортной системы Республики Башкортостан»⁴⁶ – от 4 816,5 млн до 4 818,5 млн пасс.-км.

42. Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

43. Утверждена постановлением Правительства Нижегородской области от 21 декабря 2018 г. № 889 (в ред. от 31 декабря 2021 г.).

44. Утверждена постановлением Правительства Нижегородской области от 30 апреля 2014 г. № 303 (в ред. от 6 июля 2022 г.).

45. Утверждена постановлением Правительства Республики Башкортостан от 20 декабря 2018 г. № 624.

46. Утверждена постановлением Правительства Республики Башкортостан от 22 января 2014 г. № 18 (в ред. от 6 октября 2021 г.).

В документах стратегического планирования отдельных субъектов ПФО отмечается разнонаправленная динамика целевых значений взаимосвязанных показателей.

Так, государственной программой Пензенской области «Развитие территорий, социальной и инженерной инфраструктуры, обеспечение транспортных услуг в Пензенской области»⁴⁷ показатель «Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения» запланирован на 2021–2024 годы на неизменном уровне 15 609,3 км. Вместе с тем на этот период также запланирован показатель «прирост протяженности сети автомобильных дорог регионального (межмуниципального) и местного значения в результате строительства новых автомобильных дорог», который составляет на 2021 год – 2,33 км, на 2022–2024 годы – по 14,4 км ежегодно.

В документах стратегического планирования отдельных субъектов ПФО предусмотрено снижение значений ряда показателей, желаемой тенденцией изменения которых является рост целевых значений.

Так, государственной программой Кировской области «Развитие транспортной системы»⁴⁸ запланированы к снижению на период 2021–2024 годов следующие показатели:

«Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования Кировской области регионального или межмуниципального, местного значения, соответствующих нормативным требованиям» с 4 601,88 до 4 524,68 км;

«Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования Кировской области регионального или межмуниципального, местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности указанных автомобильных дорог» с 19,1 до 18,7%.

Это объясняется недостаточной бюджетной обеспеченностью муниципальных дорожных фондов Кировской области, необходимых для поддержания в нормативном состоянии дорог местного значения, доля протяженности которых составляет 89,2% дорожной сети региона. Кроме того, 96,8% дорог местного значения Кировской области не участвуют в реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», что приводит к недофинансированию дорожных работ на указанных автомобильных дорогах.

47. Утверждена постановлением Правительства Пензенской области от 26 сентября 2013 г. № 724-пП (в ред. от 29 декабря 2021 г.) (далее – госпрограмма Пензенской области).

48. Утверждена постановлением Правительства Кировской области от 1 апреля 2020 г. № 133-П (в ред. от 26 июля 2022 г.).

Анализ динамики отдельных показателей показал наличие резких изменений их целевых значений, что свидетельствует о недостаточной реалистичности целевого значения показателя и наличии риска их недостижения.

Так, согласно госпрограмме Пензенской области показатель «Социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения), человек» за 2020–2024 годы снижается с 14,29 до 10,8, то есть на 3,49 единицы.

При этом на 2025 год Стратегией социально-экономического развития Пензенской области на период до 2035 года⁴⁹ указанный показатель запланирован в размере 4,8 единицы, на 2030 год – 4,5 единицы, на 2035 год – 4,0 единицы.

Таким образом, согласно указанным документам стратегического планирования снижение показателя в 2025 году должно составить 6 единиц, что в 1,7 раза больше, чем за предшествующие четыре года.

7.1.4. Определение объемов незавершенного строительства в части объектов транспортной инфраструктуры на территории субъектов ПФО

7.1.4.1. Общий объем капитальных вложений в региональные объекты незавершенного строительства транспортной инфраструктуры анализируемых субъектов ПФО увеличился в 2021 году на 45,2 % и составил 127,3 млрд рублей. Указанный рост в основном носит текущий характер и обусловлен в первую очередь увеличением объема незавершенного строительства Самарской области на 36 426,8 млн рублей, или в 2,7 раза, после приемки работ по строительству мостового перехода через реку Волгу (1 этап) в г. Тольятти и реконструкции ряда автомобильных дорог.

Значительная часть вышеуказанных вложений (99,8 %) приходится на 1 118 объектов капитального строительства участков автомобильных дорог регионального значения, искусственных дорожных сооружений на них. Кроме того, 159 объектов незавершенного строительства относится к проектной документации.

Региональных объектов незавершенного строительства в части иных видов транспорта в субъектах ПФО не установлено⁵⁰.

По результатам анализа приостановлено 158 объектов капитального строительства стоимостью 12 672,1 млн рублей, большая часть которых находится в Республике

49. Утверждена Законом Пензенской области от 15 мая 2019 г. № 3323-ЗПО (в ред. от 29 июля 2022 г.).

50. Кроме реконструкции железнодорожного вокзала на станции Уфа (Республика Башкортостан).

Башкортостан (13 объектов общей стоимостью 1750,6 млн рублей), Чувашской Республике (18 объектов общей стоимостью 929,4 млн рублей) и Республике Мордовия (103 объекта общей стоимостью 7350,6 млн рублей).

По информации субъектов ПФО, в четырех регионах отсутствуют приостановленные объекты капитального строительства транспортного комплекса (дорожного хозяйства): Республика Татарстан, Оренбургская, Пензенская, Самарская области.

При этом в ходе проверки в Самарской области установлено наличие в составе незавершенного строительства ряда объектов общей стоимостью 1406,3 млн рублей, строительство которых прекращено в 2009 году, в том числе строительство автомобильной дороги в п. Волгарь в Куйбышевском микрорайоне городского округа Самара и строительство транспортной развязки в Ставропольском микрорайоне.

Основными причинами наличия приостановленных объектов капитального строительства в отношении автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений являются отсутствие достаточного финансирования, устаревание разработанной проектной документации и проведенных инженерных изысканий, сложности при получении (продлении) технических условий на пересечение инженерных коммуникаций, трубопроводного транспорта и железнодорожных путей.

При этом завершение работ и ввод в эксплуатацию приостановленных объектов региональной собственности планируется пятью субъектами ПФО (республики Башкирия, Марий Эл, Удмуртская Республика, Кировская и Ульяновская области) только в отношении 45,6 % общего количества указанных объектов (72 единицы).

Остальные объекты в основном планируются к списанию (45 объектов, в том числе 31 – в Республике Мордовия, 6 – в Республике Марий Эл, 1 – в Кировской области, 7 – в Республике Башкортостан), к передаче в собственность иного публично-правового образования (17 объектов, в том числе 2 – в Саратовской области, 15 – в Республике Мордовия) или к консервации (1 объект – в Пермском крае).

При этом ряд объектов незавершенного строительства, необходимых для функционирования транспортной системы субъектов ПФО, не предусмотрен к дальнейшей реализации и (или) финансированию.

Так, в Республике Башкортостан приостановлено строительство автомобильной дороги Бураево – Старобалтачево – Куеда с выходом на автомобильную дорогу Бирск – Тастуба – Сатка на участке от села Старобалтачево до села Мишкино в Балтачевском и Мишкинском районах (II пусковой комплекс) протяженностью 26,6 км с объемом капитальных вложений 169,9 млн рублей.

Строительство указанной автомобильной дороги было обусловлено необходимостью соединить региональные дороги Бураево – Старобалтачево – Куеда

и Бирск – Тастуба – Сатка, обеспечивающие транзит транспортного потока в Пермский край и Челябинскую область, что позволит сократить время в пути между регионами.

В Нижегородской области в 2011 году приостановлено строительство автомобильной дороги (Р-152) Шопша – Иваново – Нижний Новгород на участке обхода г. Балахна в Нижегородской области (2 пусковой комплекс, 1 этап) протяженностью 9,42 км, общий объем капитальных вложений в объект незавершенного строительства составляет 1 334,5 млн рублей.

Возобновление строительства указанного объекта в настоящее время актуально, так как участки существующей автомобильной дороги Р-152 Шопша – Иваново – Нижний Новгород проходят по территории сельских населенных пунктов (р. п. Лукино, д. Большие Могильцы, д. Постниково), улично-дорожной сети г. Балахны и имеют пересечения с железнодорожными путями в одном уровне (в р. п. Лукино и микрорайоне Правдинск г. Балахны).

Пропускная способность существующей автомобильной дороги, особенно на участках, проходящих по населенным пунктам, не может обеспечить необходимый уровень грузо- и пассажироперевозок, потери времени для транзитного автотранспорта в пиковые часы превышают 1,5 часа.

Строительство автомобильной дороги Р-152 Шопша – Иваново – Нижний Новгород на участке обхода г. Балахны Нижегородской области (2 пусковой комплекс) предусмотрено в государственной программе Нижегородской области «Развитие транспортной системы Нижегородской области», вместе с тем финансирование строительства объекта не предусмотрено.

В Самарской области в 2009 году приостановлено строительство автомобильной дороги автомагистрали «Центральная» в городском округе Самара, объем капитальных вложений в объект составляет 1 100,7 млн рублей.

В рамках государственной программы Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области» с 2022 по 2024 год запланирован 1 этап строительства проспекта Карла Маркса с реконструкцией магистрали «Центральная» на участке от Ракитовского шоссе до автодороги «Обводная» в г. Самаре, при этом на 14 июня 2022 года государственный контракт на строительство объекта не заключен.

Строительство 1 этапа магистральной улицы обеспечит еще один выезд из областной столицы и выход автотранспорта на автодорогу федерального значения М-5 «Урал».

Вместе с тем перераспределить транспортные потоки улично-дорожной сети в Кировском районе г. Самары, находящейся в перегруженном состоянии, и Московского шоссе (интенсивность транспортного потока на Московском шоссе составляет 97 424 авт./сут. при нормативной – не более 80 000 авт./сут.) возможно

после реализации 2 этапа строительства проспекта Карла Маркса – от Ракивовского шоссе до проспекта Кирова, которая в рамках государственной программы Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области» на 2022–2025 годы не предусмотрена.

Также строительство 2 этапа проспекта Карла Маркса может улучшить транспортную доступность промышленных предприятий: ЗАО «Самарский металлургический завод», Самарский завод НЕФТЕМАШ, Самарский завод электромонтажных изделий, «Самарский Стройфарфор», АО «Авиакор-авиационный завод», Средневолжский машиностроительный завод (СМЗ), АО «РКЦ «Прогресс».

7.1.4.2. Анализ свидетельствует о росте объемов незавершенного строительства в части объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта и снижении объемов незавершенного строительства в отношении объектов инфраструктуры воздушного транспорта, создаваемых за счет средств федерального бюджета на территории субъектов ПФО.

Так, объем незавершенного строительства Росморречфлота по 14 федеральным объектам внутреннего водного транспорта на территории субъектов ПФО по состоянию на 1 января 2022 года составлял 4 813,0 млн рублей, увеличившись за год на 2 302,5 млн рублей, или на 91,7 %, что в основном обусловлено ростом капитальных вложений в строительство вспомогательных судов.

При этом ряд объектов, необходимых для обеспечения транспортной связанности территорий субъектов ПФО и функционирования Единой глубоководной системы Европейской части России, к дальнейшей реализации не предусмотрен.

В частности, в государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы» отсутствует мероприятие по реализации объекта «Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла», направленного на развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в целях ликвидации лимитирующих участков в реках. Расходы федерального бюджета на проектирование объекта составили 1 201,3 млн рублей (без учета части средств в размере 375 млн рублей, взысканных по банковской гарантии). При этом после получения отрицательных заключений ФАУ «Главгосэкспертиза России»⁵¹ и расторжения государственного контракта с проектировщиком⁵² корректировка проектной документации не проводилась.

51. От 2 июня 2020 г. № 52-1-3-3-0028-20 (результаты инженерных изысканий) и от 5 июня 2020 г. № 52-2-0774-20 (достоверность определения сметной стоимости).

52. От 31 мая 2017 г. № 43 между ФБУ «Администрация Волжского бассейна» (заказчик) и ООО «Техтрансстрой».

Объем незавершенного строительства Росавиации в части 13 федеральных объектов инфраструктуры воздушного транспорта на территории субъектов ПФО по состоянию на 1 января 2022 года составлял 4 779,3 млн рублей, уменьшившись за год на 3 809,2 млн рублей, или на 44,4 %.

Изменение обусловлено в основном завершением строительства аэропорта «Центральный» (г. Саратов) и отнесением на счет основных средств капитальных вложений в сумме 4 604,4 млн рублей.

7.2. Оценка потребности в финансовом обеспечении содержания и развития транспортной инфраструктуры

7.2.1. Оценка нормативной потребности в финансовом обеспечении ремонта, капитального ремонта, содержания региональных автомобильных дорог, содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений на территории субъектов ПФО и фактических объемов финансовых ресурсов, направленных на указанные цели

7.2.1.1. В соответствии с пунктом 11 статьи 12 и частью 3 статьи 33 Федерального закона № 257-ФЗ⁵³ нормативными правовыми актами субъектов ПФО утверждены нормативы финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения (далее – нормативы) и правила расчета размера бюджетных ассигнований областного бюджета.

Сведения по утвержденным нормативам финансовых затрат приведены в таблице 7 приложения № 3 к отчету.

Анализ показал, что в пяти регионах (Удмуртской Республике, Кировской, Нижегородской, Оренбургской и Ульяновской областях) нормативы не пересматривались более 12 лет и соответствуют федеральным нормативам, утратившим силу с 9 июня 2017 года⁵⁴.

-
53. Федеральный закон 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».
54. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 августа 2007 г. № 539 «О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правилах их расчета» (вместе с «Правилами расчета денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения при определении размера ассигнований из федерального бюджета, предусматриваемых на эти цели») утратило силу с 9 июня 2017 года в связи с изданием постановления Правительства Российской Федерации от 30 мая 2017 г. № 658, утвердившего новые нормативы (далее – Постановление № 658).

Следует отметить, что нормативы, установленные указанными субъектами ПФО, превышают действующие федеральные нормативы по ПФО на 31,3 % по содержанию автомобильных дорог, на 54,8 % – по ремонту дорог и на 97,7 % – по капитальному ремонту.

Кроме того, значения нормативных межремонтных сроков, установленные в данных субъектах Российской Федерации и применяемые для расчета бюджетных ассигнований на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, не соответствуют ГОСТ Р 58861-2020⁵⁵, в том числе: по ремонту автодорог I и II категорий – занижены в 3 раза (с 12 до 4 лет); по ремонту автодорог III и IV категорий – занижены в 2 раза (с 12 до 6 лет); по капитальному ремонту автодорог I, II, III и IV категорий – занижены в 2 раза (с 24 до 12 лет).

Нормативы, установленные в Республике Марий Эл, Пермском крае, Самарской и Саратовской областях, соответствуют федеральным нормативам по ПФО, утвержденным Постановлением № 658.

При этом интенсивность дорожного движения на автомобильных дорогах федерального и регионального значения существенно различается.

Например, в 2019 году на территории Самарской области среднегодовая интенсивность дорожного движения более 3 000 автомобилей в сутки фиксировалась на 79,4 % федеральных автомагистралей и на 15,5 % региональных автодорог; в Нижегородской области – на 96,9 % федеральных автомагистралей и на 16,2 % региональных автодорог.

Необходимо отметить, что Минтранс России утверждены Методические рекомендации по определению нормативов финансовых затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения⁵⁶.

Согласно пункту 2.4.1 указанных рекомендаций к основным транспортно-эксплуатационным характеристикам, определяющим объемы расходов на содержание и ремонт автомобильных дорог, в том числе отнесена интенсивность движения транспортных средств.

Вместе с тем рекомендации Минтранса России на региональные органы управления дорожным хозяйством не распространяются.

7.2.1.2. Информация о соотношении объема финансирования, рассчитанного по нормативам, и фактического объема бюджетных ассигнований дорожных фондов на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог регионального значения в период 2019–2022 годов приведена в таблице 8 приложения № 3 к отчету.

55. ГОСТ Р 58861-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Капитальный ремонт и ремонт. Планирование межремонтных сроков».

56. Размещены в правовой системе «КонсультантПлюс».

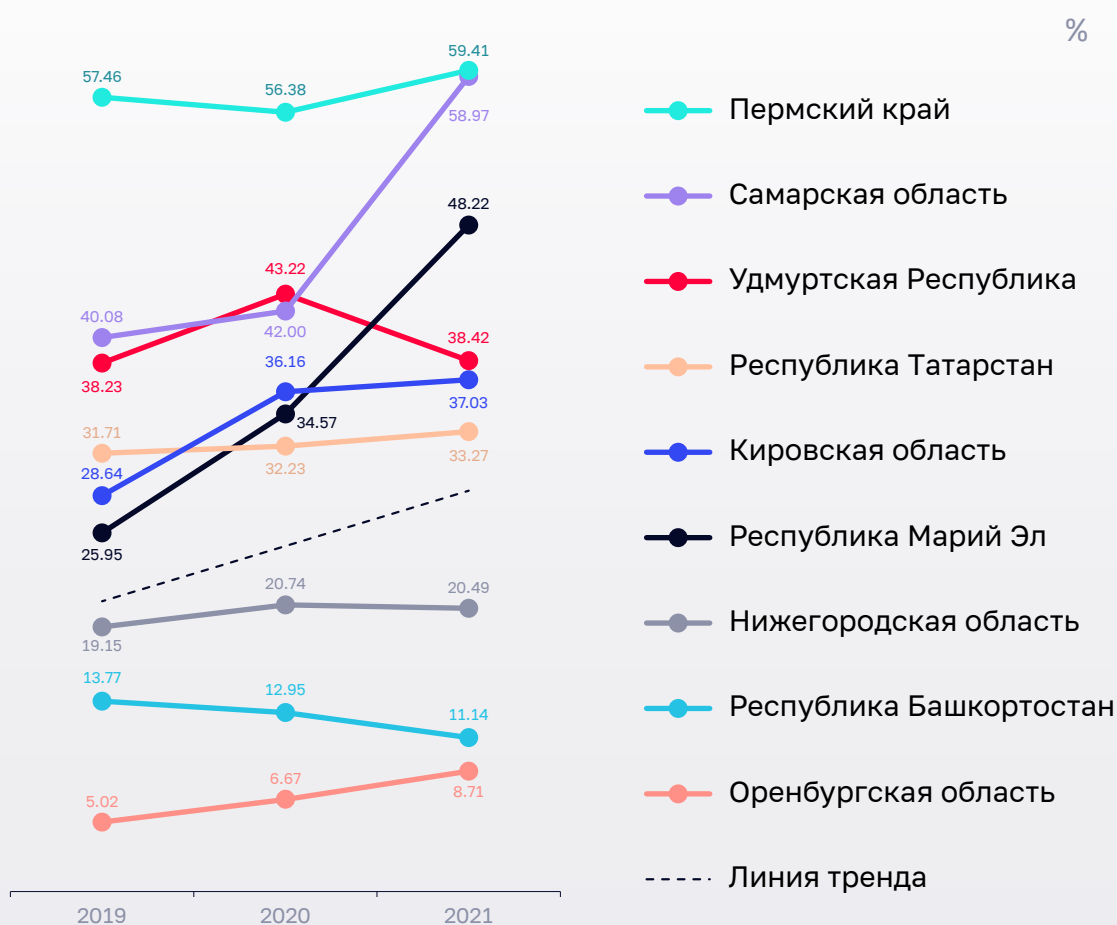
Из представленных данных следует, что в период 2019–2021 годов нормативы финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения не соблюдались.

Фактические объемы бюджетных ассигнований составляли в 2019 году от 5 % нормативной потребности в Оренбургской области до 57,5 % нормативной потребности в Пермском крае, в 2020 году – от 6,7 до 56,4 %, в 2021 году – от 8,7 до 59,4 %.

Несоответствие нормативного и фактического объемов бюджетных ассигнований на капитальный ремонт, ремонт и содержание региональных автомобильных дорог в субъектах ПФО в период 2019–2022 годов свидетельствует о том, что утвержденные нормативы на указанные цели сформированы без учета реального уровня бюджетной обеспеченности.

Вместе с тем в период 2019–2021 годов отмечается тенденция к росту доли нормативной потребности в финансовом обеспечении ремонта, капитального ремонта и содержания региональных автомобильных дорог, которая отражена на диаграмме.

Доля обеспеченности нормативной потребности



7.2.1.3. Наименее обеспеченными являются работы по капитальному ремонту автомобильных дорог регионального значения. Фактические объемы бюджетных ассигнований в 2021 году составляли в среднем 7,1 % нормативной потребности.

Вместе с тем при выполнении капитального ремонта автомобильных дорог проводятся работы по усилению дорожной одежды при несоответствии ее прочности транспортным нагрузкам, укладке выравнивающих и дополнительных слоев основания и покрытия, полной замене дорожной одежды на новую, более прочную и долговечную⁵⁷.

7.2.1.4. Нормативы финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений утверждены постановлением Правительства Российской Федерации № 1295⁵⁸.

Исходя из анализа нормативной потребности и фактических расходов установлено ежегодное увеличение объема недофинансирования работ по содержанию внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений (далее – СГТС) администраций бассейнов внутренних водных путей, расположенных в ПФО: в 2019 году на 1085,5 млн рублей, в 2020 году – на 1276,6 млн рублей, в 2021 году – на 1488,6 млн рублей.

При этом Счетной палатой Российской Федерации ранее отмечалось⁵⁹, что указанные администрации могут привлекать собственные средства в целях финансирования работ по содержанию внутренних водных путей и СГТС.

Сведения о нормативной потребности и фактических расходах в разрезе администраций внутренних водных путей, осуществляющих содержание внутренних водных путей на территории субъектов ПФО, представлены в [таблице 7](#).

Необходимо отметить, что согласно Постановлению № 1295 норматив финансовых затрат на содержание СГТС установлен исходя из их балансовой стоимости по состоянию на 1 января 2011 года и не отражает текущую балансовую стоимость СГТС.

По результатам проведенного в 2021 году контрольного мероприятия Счетной палатой Российской Федерации направлены соответствующие рекомендации, во исполнение которых Росморречфлотом проводятся конкурсные мероприятия по подготовке к проведению научно-исследовательской работы по экономическому обоснованию дифференцированных коэффициентов по бассейнам внутренних водных путей к утвержденным нормативам финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и СГТС⁶⁰.

-
57. Абзацы «а», «б» подпункта 2 пункта 4 раздела II Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, утвержденной приказом Минтранса России от 16 ноября 2012 г. № 402.
58. Постановление Правительства Российской Федерации от 2 декабря 2014 г. № 1295 «Об утверждении нормативов финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений» (далее – Постановление № 1295).
59. В рамках КМ «Проверка деятельности федеральных органов исполнительной власти, учреждений и иных организаций по реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года в 2018–2020 годах и истекшем периоде 2021 года».
60. Письмо Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2022 г. № АП-Д5-31/14298.

Таблица 7. Нормативная потребность на содержание внутренних водных путей

млн руб.

	2019 г.				2020 г.				2021 г.		
	норматив	факт	разница	ПДД ⁶¹	норматив	факт	разница	ПДД ⁶⁰	норматив	факт	разница
ФБУ «Администрация Северо-Двинского бассейна внутренних водных путей»	741,67	775,25	-33,58	90,25	769,85	779,30	-9,45	82,1	800,93	786,84	14,09
ФБУ «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей»	2 543,86	2 020,96	522,90	517,95	2 640,52	2 001,05	639,48	597,3	2 779,68	2 034,85	753,83
ФБУ «Администрация Камского бассейна внутренних водных путей»	1 671,59	1 075,41	596,19	196,9	1 735,11	1 088,54	646,57	206,2	1 821,11	1 157,14	720,66
Всего	4 957,12	3 871,61	1 085,51	805,2	5 145,49	3 868,88	1 276,60	885,7	5 401,71	3 978,83	1 488,59

7.2.2. Оценка объемов расходов федерального и региональных бюджетов на достижение показателей развития автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта на территории субъектов ПФО

Финансовое обеспечение расходов, направленных на достижение показателей развития региональной дорожной сети, предусмотренных государственными программами субъектов ПФО, осуществляется за счет средств региональных дорожных фондов.

Информация о плановых и фактических расходах региональных дорожных фондов на реализацию мероприятий по содержанию и развитию дорожного хозяйства представлена в таблице 9 приложения № 3 к отчету.

Анализ свидетельствует о значительном приросте в период 2019–2021 годов объема расходов региональных бюджетов всех субъектов ПФО на вышеуказанные цели (в целом на 47,5 %).

61. Приносящая доход деятельность (собственные средства).

Это обусловлено в том числе ростом объема межбюджетных трансфертов из федерального бюджета субъектам ПФО в 15,6 раза (48 522,6 млн рублей в 2021 году), увеличением объема доходов субъектов ПФО от акцизов на нефтепродукты, являющихся источником формирования дорожных фондов (на 49,3 %) за счет роста налоговой ставки на нефтепродукты (на 4–8,2 %) и норматива зачисления в федеральный бюджет (на 16,8 процентного пункта).

Доля межбюджетных трансфертов из федерального бюджета на финансовое обеспечение дорожной деятельности в 2019 году составила 1,7 % общего объема расходов дорожных фондов субъектов ПФО, в 2020 году – 13,4 %, в 2021 году – 18,4 %.

Затраты на реализацию национального проекта «Безопасные качественные дороги» составляют значительную долю вышеуказанных расходов субъектов ПФО, которая увеличилась в указанный период с 29,7 до 38,9 %.

Доля расходов на строительство и реконструкцию региональных автомобильных дорог в общем объеме расходов дорожных фондов проанализированных субъектов ПФО в указанном периоде возросла с 20,1 % в 2019 году до 33,2 % в 2021 году.

За указанный период реализованы мероприятия по строительству 437,4 км и реконструкции 565,7 км автомобильных дорог регионального значения, а также по ремонту и капитальному ремонту 21 710,4 км автодорог.

Показатели развития иных видов транспорта, предусматривающие расходы бюджетов субъектов ПФО на осуществление бюджетных инвестиций в инфраструктуру железных дорог, аэропортов, объектов внутреннего водного транспорта, в региональных программных документах отсутствуют⁶².

Расходы федерального бюджета на создание (реконструкцию) федеральных объектов дорожного хозяйства на территории субъектов ПФО за указанный период выросли на 114,3 % и составили в 2021 году 32 419,6 млн рублей, в первом полугодии 2022 года – 20 673,6 млн рублей.

Указанные средства в основном направлены на реконструкцию автомобильной дороги М-5 «Урал» на территории Республики Башкортостан, Пензенской и Ульяновской областей, М-7 «Волга» на территории республик Мордовия, Татарстан, Удмуртской и Чувашской республик.

Расходы федерального бюджета на создание (реконструкцию) федеральных объектов внутреннего водного транспорта увеличились на 20,8 % и составили в 2021 году 1 311,0 млн рублей, а в первом полугодии 2022 года – 1 403,7 млн рублей.

62. За исключением отдельных показателей, характеризующих приобретение основных фондов, используемых при осуществлении аэропортовой деятельности (Удмуртская Республика), которые в 2021 году составили 129,0 млн рублей.

Указанные средства в основном направлены на реализацию проектов по реконструкции гидротехнических сооружений Городецкого и Саратовского гидроузлов.

Расходы на создание федеральных объектов воздушного транспорта составили в 2019 году 1549,6 млн рублей, в 2020 году – 570,8 млн рублей, в 2021 году – 1309,9 млн рублей. Указанные средства в основном направлены на реконструкцию (восстановление) объекта «Международного аэропорта Нижний Новгород», строительство аэропортового комплекса «Центральный» (г. Саратов), реконструкцию аэропортового комплекса (г. Оренбург).

Информация о бюджетных инвестициях из федерального бюджета на реализацию мероприятий по развитию федеральной инфраструктуры автомобильных дорог, объектов воздушного и внутреннего водного транспорта на территории субъектов ПФО представлена в таблице 10 приложения № 3 к отчету.

Расходы федерального и регионального бюджетов на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта на территории субъектов ПФО в 2019–2021 годах не осуществлялись.

8. ВЫВОДЫ

8.1. Состояние автомобильных дорог федерального значения, связывающих столицы всех 14 субъектов ПФО с центрами экономического роста, не обеспечивает в полной мере решение задачи, поставленной в Транспортной стратегии, по развитию Единой опорной сети путем ликвидации «узких мест» транспортной сети.

8.2. Протяженность ежегодно ремонтируемых автомобильных дорог субъектов ПФО значительно (в 19,1 раза) превышает объем вводимых после строительства или реконструкции участков, что свидетельствует о приоритизации поддержания существующей сети автодорог, а не о развитии новой транспортной инфраструктуры.

8.3. Динамика прогнозных значений отдельных показателей социально-экономического развития субъектов ПФО, содержащихся в региональных документах стратегического планирования, не синхронизирована с взаимосвязанными показателями развития автомобильных дорог.

8.4. Несмотря на значительный объем расходов, направленных на дорожную деятельность, в том числе на реализацию мероприятий национального проекта «Безопасные качественные дороги», ряд субъектов не обеспечивает достижение целевых показателей, установленных программными документами.

8.5. В ряде субъектов ПФО не обеспечено устранение «узких мест» (участков с ограниченной пропускной способностью) региональной дорожной сети, соединяющей столицы субъектов ПФО с крупнейшими промышленными предприятиями, что не способствует развитию их экономического потенциала.

8.6. Региональные проекты развития автомобильных дорог недостаточно согласованы с проектом строительства автодороги федерального значения М-12 Москва – Казань, проходящей по территории соответствующих субъектов ПФО, что может негативно влиять на функционирование транспортной инфраструктуры регионов.

8.7. Текущее состояние транспортной инфраструктуры на территории субъектов ПФО с учетом запланированных мероприятий по ее развитию не в полной мере обеспечивает достижение перспективных параметров ее функционирования в части планируемого роста транзита грузового и пассажирского транспорта.

8.8. Доля сельских населенных пунктов ряда субъектов ПФО, связанных дорогами с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования региона, по итогам 2021 года составила меньше целевого значения указанного показателя, предусмотренного Стратегией № 151-р.

Сохранение сложившихся темпов снижения транспортных разрывов на уровне 1,2 % не позволит обеспечить транспортную доступность сельских населенных пунктов в субъектах ПФО в ближайшие годы.

8.9. Объекты социального назначения в субъектах ПФО не в полной мере обеспечены автомобильными дорогами с твердым покрытием, что оказывает негативное влияние на их транспортную доступность и, как следствие, на качество жизни населения.

8.10. Значительная доля сельских населенных пунктов субъектов ПФО (более 41 %) не связана общественным транспортом с ближайшим городом. При этом среди населенных пунктов, имеющих автобусное сообщение, для 21 % время в пути превышает два часа, что не способствует решению задачи Транспортной стратегии по обеспечению транспортной доступности муниципального центра в рамках единого транспортного пространства Российской Федерации в пределах не более двух часов.

8.11. Недостаточный уровень синхронизации объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на границе между субъектами ПФО (в том числе Республики Марий Эл, Чувашской Республики, Нижегородской и Кировской областей), может негативно влиять на обеспечение социально-экономического развития территорий и повышение качества жизни населения.

8.12. Отсутствие скоординированных планов развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта на уровне федеральных и региональных органов власти ограничивает потенциал использования данного вида транспорта в ПФО.

8.13. Состояние транспортной инфраструктуры отдельных субъектов ПФО не в полной мере способствует решению задачи Транспортной стратегии по привлечению грузопотоков на внутренний водный транспорт и ликвидации лимитирующих участков на внутренних водных путях.

8.14. Росморречфлот и его подведомственные администрации внутренних водных путей не принимают мер по созданию и поддержанию гарантированных глубин

на внутренних водных путях ПФО путем направления на эти цели годного к эксплуатации дноуглубительного флота, регулярно незадействуемого в путевых работах на участках рек.

8.15. Отсутствие прямых авиа- и железнодорожных маршрутов является сдерживающим фактором для обеспечения транспортной связанности между столицами субъектов ПФО и центрами экономического роста.

8.16. Требуется нормативное регулирование вопроса организации регулярных межрегиональных перевозок пассажиров внутренним водным транспортом.

8.17. Отсутствие пригородного пассажирского сообщения при наличии необходимой инфраструктуры по отдельным железнодорожным направлениям субъектов ПФО негативно влияет на транспортную доступность населения муниципальных образований.

8.18. Ряд объектов незавершенного строительства, необходимых для функционирования транспортной системы и обеспечения транспортной доступности субъектов ПФО (Республика Башкортостан, Нижегородская и Самарская области), не предусмотрен к дальнейшей реализации и (или) финансированию.

8.19. Нормативы финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в пяти субъектах ПФО значительно устарели и превышают действующие федеральные нормативы с учетом территориальных коэффициентов. Кроме того, установленные в правилах расчета бюджетных ассигнований на дорожные работы значения нормативных межремонтных сроков существенно занижены.

8.20. Общий объем бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов ПФО недостаточен по сравнению с нормативной потребностью на капитальный ремонт, ремонт и содержание региональных автомобильных дорог.

8.21. Низкая обеспеченность работ по капитальному ремонту автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения относительно нормативной потребности в долгосрочной перспективе может неблагоприятно сказаться на их транспортно-эксплуатационных характеристиках и пропускной способности.

9. Предложения (рекомендации)

9.1. Направить информационные письма в Правительство Российской Федерации с предложением поручить Минтрансу России проработать следующие вопросы:

- о нормативно-правовом регулировании отношений, связанных с организацией регулярных межрегиональных перевозок внутренним водным транспортом;
- о внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» в части включения дополнительных мероприятий

по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального значения на территории Республики Татарстан;

- о федеральной поддержке (совместно с органами исполнительной власти субъектов ПФО) реализации мероприятий по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального и местного значения в части:
 - продолжения строительства автомобильных дорог, обеспечивающих транспортную связанность между населенными пунктами соседних регионов;
 - устранения «узких мест» на объектах дорожной сети регионального и местного значения, в том числе на участках автомобильных дорог, ведущих к крупнейшим промышленным предприятиям субъектов.

9.2. Направить информационное письмо в Минтранс России с предложением поручить Росморречфлоту рассмотреть вопрос о перераспределении незадействованного дноуглубительного флота между администрациями бассейнов внутренних водных путей.

9.3. Направить информационное письмо в Минсельхоз России с предложением проработать вопрос о федеральной поддержке мероприятий по обеспечению сельских населенных пунктов и социально значимых объектов субъектов ПФО автомобильными дорогами с твердым покрытием.

9.4. Предложить высшим должностным лицам республик Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Татарстан, Удмуртской Республики, Пермского края, Кировской, Оренбургской и Пензенской областей поручить высшим исполнительным органам государственной власти регионов проработать вопрос о федеральной поддержке (совместно с Минсельхозом России) реализации мероприятий по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения в части обеспечения сельских населенных пунктов и социально значимых объектов автомобильными дорогами с твердым покрытием.

9.5. Предложить высшим должностным лицам республик Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Татарстан, Удмуртской Республики, Пермского края, Кировской и Оренбургской областей поручить высшим исполнительным органам государственной власти регионов проработать вопрос о проведении оценки перспективного пассажиропотока и организации регулярного сообщения для населенных пунктов, не связанных общественным транспортом с ближайшими городами.

9.6. Предложить высшим должностным лицам республик Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Татарстан, Кировской, Оренбургской и Пензенской областей поручить высшим исполнительным органам государственной власти регионов проработать вопрос о синхронизации показателей социально-экономического развития и показателей развития транспортной инфраструктуры, предусмотренных документами стратегического развития регионов.

9.7. Предложить Президенту Республики Татарстан поручить Кабинету Министров Республики Татарстан проработать вопрос о включении в государственную программу Республики Татарстан «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014–2024 годы» мероприятий по повышению пропускной способности участков региональных дорог, пересекающих полосу отвода М-12, в целях обеспечения транзитного движения.

9.8. Предложить Главе Республики Башкортостан поручить Правительству Республики Башкортостан проработать вопросы:

- о возможности дальнейшей реализации объектов незавершенного строительства, необходимых для функционирования транспортной системы субъектов, с учетом перспективного пассажиропотока;
- о строительстве инфраструктуры грузового речного порта на территории городского округа г. Агидель.

9.9. Предложить временно исполняющему обязанности Губернатора Кировской области поручить Правительству Кировской области проработать вопрос о федеральной поддержке (совместно с Минтрансом России) реализации мероприятий по продолжению строительства на территории региона автомобильной дороги Новый Торъял – Немда – Обальш – Советск.

9.10. Направить информационные письма высшим должностным лицам республик Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Татарстан, Удмуртской Республики, Пермского края, Кировской, Пензенской, Оренбургской областей.

9.11. Направить отчет о результатах экспертно-аналитического мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

Срок реализации рекомендаций – 1 июля 2023 года.

Мнения



Юрий Пономарев

директор научно-исследовательского центра
пространственной экономики ИПЭИ РАНХиГС,
кандидат экономических наук

Развитие транспортной инфраструктуры традиционно считается драйвером экономического роста как страны в целом, так и отдельных ее регионов. При этом положительные экономические эффекты от развития инфраструктуры могут быть достигнуты не только благодаря использованию внутренних ресурсов страны и повышению их эффективности за счет роста совокупной факторной производительности, но и в результате интеграции страны с торговыми партнерами.

Такие факторы, как ухудшение качества транспортной инфраструктуры и увеличение периода транспортировки товаров, влекут за собой риски снижения качества конечной продукции, роста производственных и коммерческих издержек компаний – в частности, на хранение запасов, поскольку предприятия заинтересованы в непрерывности бизнес-процессов. Кроме того, снижение доступности транспортной инфраструктуры приводит к росту транспортных издержек в связи с дополнительным расходом топлива и ускорению износа транспортных средств, что создает дополнительные затраты на амортизацию. Таким образом, качество, уровень развития и доступность транспортной инфраструктуры обеспечивают оптимизацию расходов предприятий, повышая их конкурентоспособность и положительно влияя на экономический рост в целом.

В своем отчете Счетная палата анализирует состояние транспортной инфраструктуры в Приволжском федеральном округе, по территории которого проходит ряд важнейших транспортных артерий и коридоров, в том числе обеспечивающих международные перевозки. Поддержание нормативного состояния и высокой доступности транспортной инфраструктуры ПФО является важным элементом обеспечения качества жизни населения и сохранения конкурентоспособности российской экономики в текущих условиях.

Проведенный авторами анализ подсвечивает существующие проблемы транспортной системы федерального округа, формирует конкретные прикладные рекомендации по улучшению ситуации.

Вместе с тем для усиления приведенных в докладе рекомендаций следовало бы проанализировать их эффект с точки зрения влияния на основные социально-экономические показатели федерального округа, а также транспортную доступность его территорий для населения на микроуровне.

Необходимо одновременно развивать различные сегменты транспортной инфраструктуры – автодорожный, железнодорожный, внутренние водные пути:

это оказывает дополнительный положительный синергический эффект на производительность. Еще одним важным аспектом является неоднородность влияния транспортной инфраструктуры и доступности территорий на производительность в разрезе отраслей (например, по экспертным оценкам, обрабатывающая промышленность имеет в полтора раза более сильное статистически значимое влияние по сравнению с добывающей).



Виктория Калинина

заместитель генерального директора
АО «Институт «Стройпроект»,
начальник управления транспортного планирования

В рамках исследования субъектов ПФО Счетная палата выявила закономерности, которые в той или иной мере характерны для всех регионов, в которых мы занимались исследованиями транспортных систем. Так, отсутствует синхронизация:

- показателей социально-экономического развития субъектов с показателями развития автомобильных дорог;
- планов по развитию транспортной инфраструктуры городских округов и прилегающих к ним муниципальных образований, а также муниципальных образований между собой;
- объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на границе между субъектами.

По моему мнению, это связано с тем, что документы, определяющие социально-экономическое, градостроительное и транспортное развитие территорий, относятся к сфере ответственности разных ведомств или разных муниципальных образований.

Важно понимать, что в некоторых случаях вместо увеличения темпов роста дорожного строительства имеет смысл снизить нагрузку на транспортную систему (сокращая маятниковые корреспонденции) на стадии градостроительного планирования территорий путем реализации комплексной застройки, обеспечивающей хотя бы частично жилые территории местами приложения труда. То есть на уровне агломерации предпочтительно отходить от моноцентрического развития в пользу полицентрического.

В случаях, когда развитие транспортной системы не успевает за объемами жилищного строительства, в условиях ограниченного регионального и муниципального бюджета определяются приоритетные направления из общего списка необходимых мероприятий, и только они реализуются. Здесь следует обратить внимание на отсутствие полноценной методики оценки расчета социально-экономических эффектов таких мероприятий.

С учетом опыта формирования объектов, вошедших в Единую опорную сеть, в последующем желательно уточнить методику определения крупнейших промышленных предприятий (для отчета список предприятий был сформирован по объему выручки за 2020 год).

Действительно, существует масса признаков, по которым провести четкое разделение групп предприятий не представляется возможным, поскольку они находятся во взаимозависимости: принадлежность к экономическому сектору, отрасль производства, функции в экономике и т. д.

На мой взгляд, имеет смысл взять за основу предприятия, расположенные в границах особых экономических зон промышленно-производственного типа и территорий опережающего социально-экономического развития, и дополнить список, при необходимости, уже на основании комбинации признаков.

По данным социологических опросов, в том числе проводимых в Нижегородской агломерации, важным показателем для пассажиров является время в пути. В связи с этим при сравнении количества пассажиров, перевезенных внутренним водным и железнодорожным транспортом, необходимо также сравнивать время в пути, доступность инфраструктуры, стоимость проезда и сезонность эксплуатации водного транспорта. На мой взгляд, целесообразно развивать туристический потенциал внутреннего водного транспорта и возможность использования его для грузоперевозок.

Выводы и предложения

1. Обязательно требуется увязка стратегических планов по развитию территорий между субъектами, муниципальными районами, городскими округами и т. д. по всем направлениям, в том числе транспортной инфраструктуры.
2. Необходимо исследовать возможность изменения подходов градостроительного планирования в направлении развития полицентрических агломераций.
3. Для определения приоритетов при реализации объектов транспортной инфраструктуры требуется разработать методику оценки расчета социально-экономических эффектов.
4. Желательно директивным путем сформировать перечень мероприятий, подпадающих под определение «крупнейшее промышленное предприятие».
5. Возможность использования внутреннего водного транспорта для регулярных межрегиональных перевозок необходимо оценивать индивидуально для каждого случая, что не мешает решать вопросы о нормативно-правовом регулировании отношений в данной сфере.



Александр Смирнов

член Координационного совета Народного фронта
по вопросам общественного транспорта

В отчете Счетной палаты представлено фактическое состояние транспортной инфраструктуры в ПФО. Считаю необходимым более подробно остановиться на одном из основных выводов контрольного ведомства, в котором констатируется недостижение целевых показателей национального проекта «Безопасные качественные дороги» в ряде субъектов Российской Федерации.

При мониторинге реализации указанного национального проекта, в том числе в части влияния на качество жизни граждан, эксперты Народного фронта отметили, что в роли существенного барьера для реализации мероприятий федерального проекта «Развитие общественного транспорта» выступает сам рынок пассажирских перевозок наземным городским общественным транспортом, который в значительной степени является «серым». Недобросовестные перевозчики пользуются различными схемами ухода от налогов, сокращают уровень затрат способами, влекущими снижение уровня безопасности, качества пассажирских перевозок, а также нарушение налогового, трудового и отраслевого законодательства. Все это формирует нездоровую конкурентную среду в отрасли пассажирских перевозок и делает ее непривлекательной для инвесторов даже при наличии мер поддержки, предусмотренных национальным проектом. Наличие «серой зоны» приводит к отсутствию в региональных и муниципальных бюджетах средств на развитие систем общественного транспорта вследствие низкой собираемости налогов и обязательных платежей.

Народным фронтом проведен анализ данных ФНС за 2019 год и определен средний размер заработной платы в компаниях-перевозчиках, осуществляющих деятельность в 698 муниципалитетах 75 регионов Российской Федерации.

Результаты расчета показывают, что 65 % перевозчиков – юридических лиц выплачивали своим сотрудникам заработную плату в пределах от 2 000 до 15 000 рублей при установленном размере МРОТ на 2019 год – 11 280 рублей.

В декабре 2021 года Народный фронт на своем официальном сайте организовал социологический опрос для водителей городского наземного транспорта. По результатам опроса выявлено, что половина опрошенных водителей получают большую часть зарплаты неофициально.

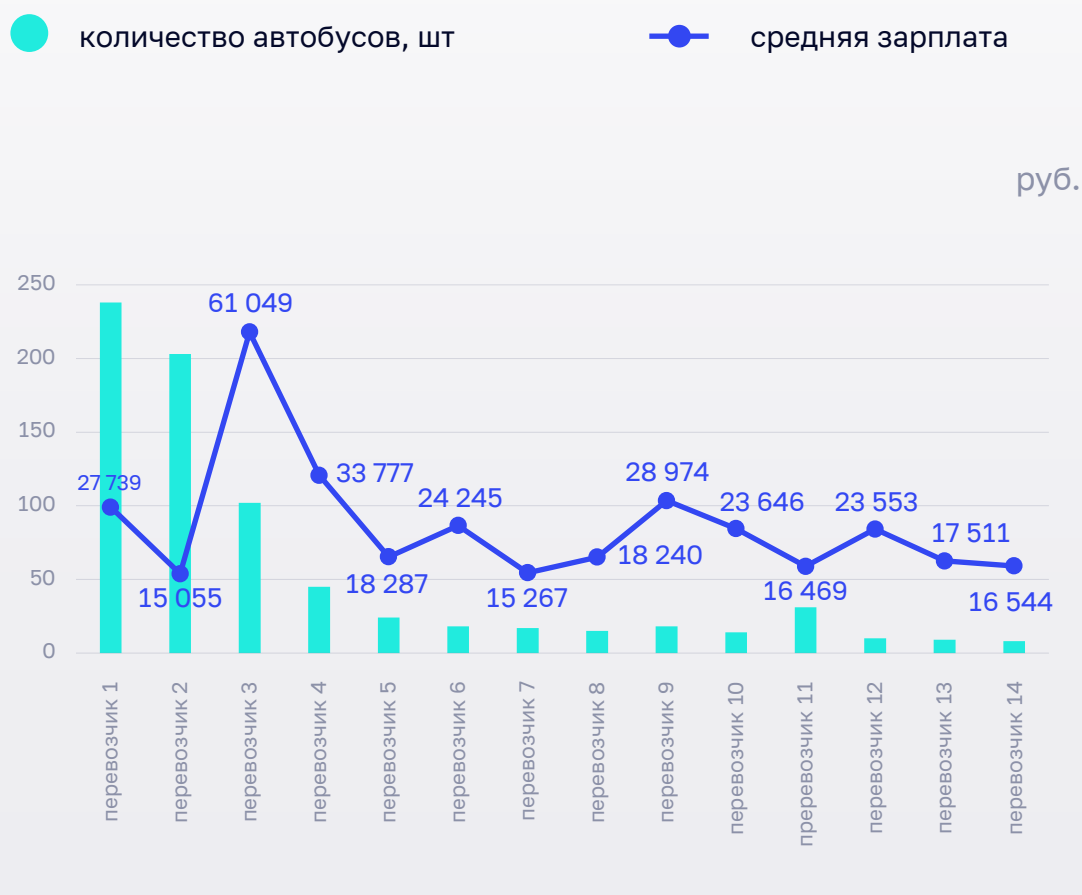
По нашей инициативе в 2022 году была разработана дорожная карта мероприятий, направленных на выявление и пресечение перевозчиками «серых» схем. В качестве пилотного региона был определен Пермский край,

один из первых принявший участие в федеральном проекте «Развитие общественного транспорта» нацпроекта «Безопасные качественные дороги» и получивший возможность обновления автобусного парка со скидкой до 60 % за счет субсидии из федерального бюджета. В реализации мероприятий дорожной карты принимают участие ФНС России, Роструд, Минтранс России, Ространснадзор, правительство Пермского края.

Данные по официальной средней заработной плате, выплачиваемой в 14 компаниях-перевозчиках г. Перми в первом полугодии 2022 года, и количеству автобусов в соответствии с заключенными контрактами представлены на рисунке 1.

Рисунок 1

Средняя зарплата в компаниях-перевозчиках г. Перми в первом полугодии 2022 г.



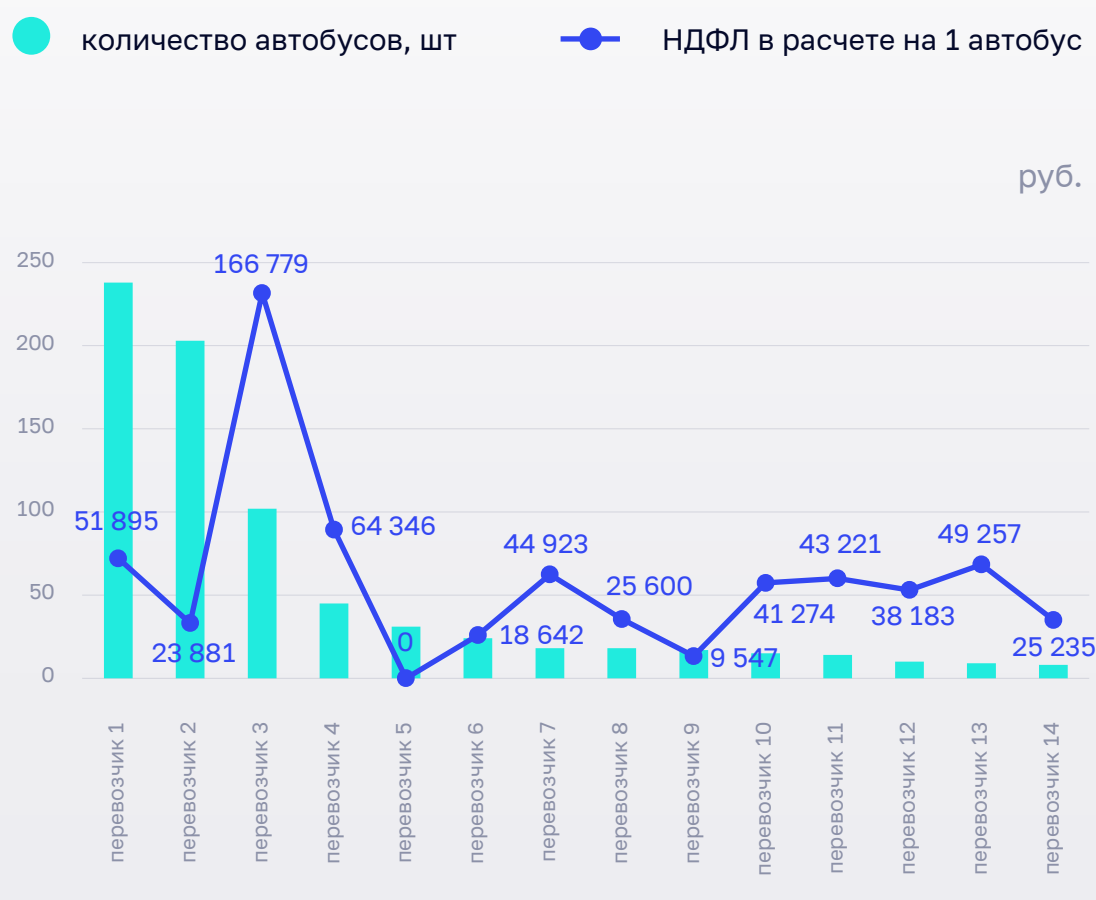
ОНФ проанализировал объявления о вакансиях «Водитель автобуса на регулярных городских пассажирских маршрутах в г. Пермь», размещенных на ресурсах trudvsem.ru, Perm.hh.ru, Rabota.ru. Предложения работодателей по зарплате для водителей начинаются от 40 тыс. рублей, что соответствует фактически сложившейся заработной плате в отрасли.

Приведенный анализ зарплат, выплачиваемых официально перевозчиками, и предложений, размещенных на ресурсах поиска персонала, может свидетельствовать о распространенной практике применения «серых» схем, т. е. о совершении налоговых преступлений, связанных с искажением сведений о фактах хозяйственной жизни и объектах налогообложения.

Информация об уплаченном перевозчиками НДФЛ за первое полугодие 2022 года в расчете на один автобус представлена на [рисунке 2](#).

Рисунок 2

Уплаченный перевозчиками г. Перми НДФЛ за 6 месяцев 2022 г. в расчете на один автобус



Сумма НДСФЛ, фактически уплаченного перевозчиками за 6 месяцев 2022 года, составляет 41 227 838 рублей.

Приняв в расчете за бенчмарк НДСФЛ на один автобус в размере 166 000 рублей и умножив его на общее количество автобусов основных перевозчиков, работающих в Перми в соответствии с заключенными контрактами (752 ед.), получаем 124 831 000 рублей – расчетную сумму НДСФЛ за 6 месяцев. Таким образом, сумма уплачиваемых 14 компаниями-перевозчиками налогов на доходы физических лиц в три раза меньше расчетной.

Сумма недополученных бюджетом доходов только по НДСФЛ, уплачиваемых 14 перевозчиками Перми за полугодие, может составлять более 80 млн рублей, то есть более 160 млн рублей в г.

Расчет недополученных доходов в консолидированный бюджет

По нашему расчету, отрицательный эффект для консолидированного бюджета Российской Федерации от махинаций перевозчиков, использующих «серые» схемы, на условные 100 автобусов большого класса составляет около 77 млн рублей в год:

- по НДСФЛ – около 23 млн рублей в год;
- недоплата страховых взносов в Пенсионный фонд, Фонд обязательного медицинского страхования и Фонд социального страхования – около 54,0 млн рублей в год.

Прогнозная величина налоговых эффектов для 100 крупнейших агломераций Российской Федерации составляет не менее 38,8 млрд рублей в год платежей в бюджеты всех уровней.

ОНФ проанализировал конкурсную документацию закупок работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Пермском крае в 2022 году, размещенных в Единой информационной системе в сфере закупок. В результате выявлено существенное занижение заказчиками начальной максимальной цены контракта (НМЦК)¹. В некоторых случаях НМЦК занижена на 78,5 % относительно экономически обоснованной, рассчитанной в соответствии с утвержденным Порядком.

1. Рассчитывается в соответствии с Порядком определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным приказом Минтранса России от 20 октября 2021 г. № 351 (далее – Порядок).

Проведенный анализ свидетельствует о формальном подходе и об отсутствии интеграции планирования закупочной деятельности с бюджетным планированием, а также необходимого контроля при обосновании бюджетных ассигнований на осуществление полномочий по организации транспортного обслуживания населения.

Занижение государственными и муниципальными заказчиками НМЦК относительно экономически обоснованной при отсутствии должного контроля государственных органов за соблюдением налогового и трудового законодательства способствует широкому распространению «серых» зарплатных схем, приводит к вынужденной экономии на обслуживании транспорта. Все это, несомненно, снижает уровень безопасности пассажирских перевозок и является серьезным барьером в реализации федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Народным фронтом совместно с федеральными органами исполнительной власти подготовлены соответствующие предложения по совершенствованию законодательства, направленные на устранение барьеров реализации нацпроекта и повышение эффективности бюджетных расходов.

Считаю целесообразным предложить Счетной палате при проведении государственного аудита реализуемости и результативности достижения стратегических целей социально-экономического развития Российской Федерации принять во внимание выводы Общероссийского народного фронта по итогам мониторинга реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Опыт регионов.

Комментарии КСО



Ирина Морохоева

председатель Контрольно-счетной палаты
Иркутской области

В представленном отчете изложены итоги, позволяющие оценить состояние транспортной инфраструктуры и ее влияние на экономическое развитие в других субъектах Российской Федерации.

Транспортно-логистический потенциал Иркутской области (БАМ, Транссиб, автомобильные трассы федерального, регионального, местного значения, транспортные магистрали к природным месторождениям, международные и местные аэропорты и др.) играет важную роль в социально-экономическом развитии региона и его муниципальных образований.

Проводимые КСП Иркутской области контрольные и экспертно-аналитические мероприятия регулярно затрагивают проблемы транспортной системы.

В последние годы в сферу проверок КСП входили вопросы содержания автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, незавершенного строительства, организации региональных и местных авиаперевозок АО «Международный аэропорт Иркутск», транспортного обслуживания труднодоступных территорий и др.

В текущем году завершены проверки: национального проекта «Безопасные качественные дороги»; перевозок льготных категорий граждан автомобильным транспортом по сезонным (садоводческим) маршрутам.

Кроме того, введен ежеквартальный, начиная с 2018 года, мониторинг исполнения бюджетных ассигнований дорожного фонда Иркутской области.

Как показала проверка национального проекта «Безопасные качественные дороги», в настоящее время сеть автомобильных дорог Иркутской области включает 31,5 тыс. км, из них 1,6 км – дороги федерального значения, 12,4 км – регионального, 17,5 км – местного. Протяженность дорог, включенных в агломерации, составляет 0,58 тыс. км. В рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» реализуются два региональных проекта – «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» – на сумму 18,4 млрд рублей, в т. ч. федеральные средства – 4,3 тыс. рублей, региональные – 12,9 тыс. рублей, местные – 1,2 тыс. рублей.

Планирование мероприятий и объектов, включенных в региональные проекты, осуществляется с учетом состояния автомобильных дорог, основанных на оценке их технического состояния. КСП Иркутской области выявлено, что данные о техническом состоянии дорог предоставлялись на основе экспертной оценки, инструментальная диагностика дорог не проводилась. Оценка технического состояния автомобильных дорог должна осуществляться ежегодно, вместе с тем протяженность

дорог региональных проектов, прошедших диагностику, в 2020 году составила 14,2 %, в 2021 году – 12,5 %. При этом в МО г. Иркутск инструментальная диагностика 98 % автомобильных дорог местного значения проведена в 2019 году, в ходе проверки КСП выявлено несоответствие отдельных данных фактического состояния дорог результатам этой диагностики. Большая часть автодорог, на которых отмечены аварийно опасные участки, работает в режиме перегрузки, указанных мероприятий недостаточно, для устранения мест концентрации ДТП необходимо увеличение полос движения, что предполагает проведение работ по реконструкции дорог.

Фактическое исполнение значений целевых показателей национального проекта в регионе в целом свидетельствует об их выполнении.

Наименование показателя	Соглашение на 2020 год		Соглашение на 2021 год	
	план, %	факт, %	план, %	факт, %
Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям	32,3	31,9 (не достигнут)	33,7	33,7
Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно опасных участков) на дорожной сети	83,4	83,4	75,1	75,1
Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии	62,5	56,9 (не достигнут)	68	68
Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки	0,67	0,67	-	-
Доля отечественного оборудования (товаров, работ, услуг) в общем объеме закупок	-	-	62	62

Однако анализ состава, значений целевых показателей региональных проектов показал, что их изменение (исключение и дополнение новыми), уточнение методик расчета не всегда позволяет объективно оценить ход реализации национального проекта в динамике.

Географические особенности Иркутской области – значительная протяженность территории и факт наличия местностей, отнесенных к районам Крайнего Севера и приравненных к ним, – определяют повышенную потребность населения в доступных воздушных перевозках, осуществляемых безальтернативным видом круглогодичного транспорта, который выполняет исключительно важную социальную и экономическую роль в жизнедеятельности северных районов Иркутской области.

КСП Иркутской области в своих отчетах неоднократно обращала внимание на несоблюдение требований законодательства по организации транспортной доступности жителей Тофаларии – местности, относящейся к труднодоступным, где единственным видом транспорта является воздушный. Такие вопросы, как низкая

транспортная доступность территорий проживания малочисленных народов, отсутствие постоянного энергоснабжения и основных объектов коммунальной инфраструктуры, недостаточный уровень медицинского обслуживания, высокий уровень заболеваемости населения, утрата родного языка и культурного наследия, в рамках небольших средств подпрограммы государственной программы Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» почти не учтены. Многие годы на этой территории остается актуальной проблема перевозки тел умерших на судебно-медицинскую экспертизу. Обязанность по экспертизе и транспортировке возложена на федеральные и региональные органы власти. Однако решение этого вопроса в силу отсутствия наземного сообщения фактически осуществляется органами местного самоуправления этого муниципального района за счет субсидии на транспортное обеспечение из областного бюджета.

Необходимо отметить, что осуществление аэропортовой деятельности в северных территориях региона не оказывает значительного влияния на развитие экономики, а только обеспечивает ее жизнедеятельность. При этом требуются существенные затраты на содержание «малых северных» аэропортов и субсидирование пассажирских перевозок воздушным транспортом из областного бюджета.

Главной проблемой, препятствующей выходу продукции таких территорий на другие рынки, является труднодоступность, отсутствие постоянно действующей автомобильной дороги, связывающей их с крупными транспортными центрами. Это отражается не только на низкой бюджетной обеспеченности за счет собственных налоговых и неналоговых доходов (например, Мамско-Чуйский район – 0,139, при среднем показателе по региону 0,613), но и на конечной цене продукции предприятий районов, что не позволяет муниципальным образованиям в полной мере использовать свой богатейший природный потенциал и привлекать инвесторов для развития территорий.

Иркутская область входит в топ-10 самых популярных регионов России. Многие туристы стремятся посетить знаковые достопримечательности уникального озера, к которым относится его крупнейший остров Ольхон.

Определенным сдерживающим фактором развития туристического потока являются паромные переправы (всего 3 парома, проезд до 20 минут) на остров Ольхон, ожидание проезда на которых в летнее время может занять более семи часов. При этом КСП Иркутской области обратила внимание на то, что услуги по перевозке пассажиров и грузов внутренним водным транспортом (паромом) на переправах, пересекающих автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения, предоставляются без взимания платы (т. е. фактически субсидируются) в рамках заключенных государственных контрактов на содержание и эксплуатацию паромных переправ за счет средств дорожного фонда по подразделу 0409 «Дорожное хозяйство». Расписание работы паромной переправы устанавливается в контрактах, при этом маршруты паромного сообщения уполномоченным органом не утверждены, не установлены и тарифы на перевозки пассажиров и багажа речным транспортом

в местном сообщении и на переправах. Перевозка пассажиров, багажа, транспорта на паромных переправах за счет средств дорожного фонда региона области осуществляется ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области» при отсутствии закрепленных федеральным либо региональным законодательством полномочий и выходит за рамки дорожной деятельности, осуществляемой за счет бюджетных ассигнований дорожного фонда. Кроме того, дороги в указанных местностях в основном являются грунтовыми и гравийными, что увеличивает длительность проезда и отрицательно влияет на уровень безопасности и комфорта в пути.



Полагаю, что отчет Счетной палаты Российской Федерации содержит полезный материал для региональных и муниципальных КСО, который может использоваться в качестве основы для проведения контрольных и экспертно-аналитических мероприятий, своевременного выявления и управления рисками по развитию транспортной инфраструктуры, что, в свою очередь, способствует повышению уровня жизни населения.



Сергей Краснов

аудитор Государственной счетной палаты
Республики Марий Эл



Алена Кутюкова

начальник контрольного отдела
Государственной счетной палаты
Республики Марий Эл

Государственной счетной палатой Республики Марий Эл в 2018–2019 годах проведена проверка законности, результативности (эффективности и экономности) использования средств республиканского бюджета Республики Марий Эл, направленных на реализацию основного мероприятия «Модернизация и развитие сети автомобильных дорог общего пользования в Республике Марий Эл» подпрограммы «Дорожное хозяйство» государственной программы «Развитие транспортной системы и повышение безопасности дорожного движения на период до 2022 года» за 2017 год.

По результатам проверки в Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Республики Марий Эл¹ установлено наличие несогласованности документов стратегического планирования, являющихся основанием для планирования дорожной деятельности, в том числе мероприятий по модернизации автомобильных дорог.

Так, схема территориального планирования Республики Марий Эл² не соответствует государственной программе Республики Марий Эл по развитию дорожной деятельности, в нее не включены два объекта строительства и реконструкции автомобильных дорог: реконструкция автомобильной дороги Одобеляк – Куженер – Параньга на участке км 0 + 000 – км 6 + 632 (на участке км 3 + 772 – км 4 + 879); строительство автомобильной дороги Сидельниково – Иванбеяк Звениговского района, 2-й пусковой комплекс, что не соответствует требованиям пункта 5 статьи 9 Градостроительного кодекса Российской Федерации, а также статьи 38 Федерального закона от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

-
1. Информация о выявленных нарушениях в ходе контрольного мероприятия и принятых мерах: <https://mari-el.gov.ru/upload/gsp/DocLib20/202001291151.pdf>
 2. Схема территориального планирования Республики Марий Эл утверждена постановлением Правительства Республики Марий Эл от 4 июля 2008 г. № 173.

Объем бюджетных ассигнований на мероприятия по модернизации автомобильных дорог, утвержденный Законом о республиканском бюджете³ на 2017 год и предусмотренный государственной программой Республики Марий Эл по развитию дорожной деятельности, в 5,5 раза меньше планового объема, рассчитанного на основании нормативных затрат, и в 12,6 раза меньше фактической потребности, рассчитанной по результатам комплексного обследования автодорог.

В 2022 году Государственной счетной палатой Республики Марий Эл в рамках экспертно-аналитических мероприятий⁴ по исполнению республиканского бюджета Республики Марий Эл проводился мониторинг реализации региональных проектов.

По результатам экспертно-аналитических мероприятий была подготовлена информация, в которой особое внимание обращалось на риски недостижения значений двух целевых показателей регионального проекта «Безопасность дорожного движения»:

- «Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тысяч транспортных средств, убывающий». По итогам 2022 года ожидается показатель, равный 3,23 чел., при плане – 3,04 чел.;
- «Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, человек на 100 тысяч населения, убывающий». По итогам 2022 года ожидается показатель, равный 11,47 чел., при плане – 10,6 чел.

Увеличение значений целевых показателей связано с ростом дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом.

За январь – сентябрь 2022 года на территории Республики Марий Эл зарегистрировано 4 031 дорожно-транспортное происшествие, в результате ДТП погибло 77 человек, из них 37 человек погибло в результате ДТП, возникших вследствие технических неисправностей транспортных средств и с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения.

Информация о рисках недостижения значений целевых показателей региональных проектов размещена в разделе «Анкетирование» на портале Счетной палаты Российской Федерации и контрольно-счетных органов Российской Федерации.

3. Закон Республики Марий Эл от 20 декабря 2016 г. № 50-З (ред. от 26.12.2017) «О республиканском бюджете Республики Марий Эл на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов».

4. Анализ исполнения республиканского бюджета Республики Марий Эл за январь – июнь 2022 года, <https://mari-el.gov.ru/upload/medialibrary/11b/83m466cvt8xbda2w3ccp97gtwnaywx7d.pdf>
Анализ исполнения республиканского бюджета Республики Марий Эл за январь – сентябрь 2022 года, <https://mari-el.gov.ru/upload/medialibrary/b74/73qg3sh9tprybjled07x8gan8zjkiw59.pdf>



Александр Карпов

аудитор Счетной палаты
Республики Мордовия

В 2021 году Счетной палатой Республики Мордовия проведено контрольное мероприятие «Проверка целевого и эффективного использования бюджетных средств, выделенных в 2020 году в рамках подпрограммы «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Мордовия» государственной программы Республики Мордовия «Развитие автомобильных дорог» на приобретение системы фотовидеофиксации в рамках проекта «Безопасный интеллектуальный регион».

Необходимость реализации мероприятий по внедрению автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения обозначена в Указе Президента РФ В.В. Путина от 7 мая 2018 г. № 204.

В октябре 2013 года утверждена государственная программа Республики Мордовия «Развитие автомобильных дорог», в состав которой включена подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Мордовия» (далее – подпрограмма).

В рамках подпрограммы предусмотрено мероприятие «Развитие автоматизированной системы видеонаблюдения и фотовидеофиксации для обеспечения реализации единой государственной политики в области безопасности дорожного движения» с объемом финансирования на 2020 год – 335 215,2 тыс. рублей, из них на аренду с правом выкупа Комплексной системы обеспечения безопасности жизнедеятельности «Интеллектуальный безопасный регион» – 147 259,8 тыс. рублей.

Денежные средства на реализацию мероприятия «Приобретение системы фотовидеофиксации в рамках проекта «Интеллектуальный безопасный регион» профинансированы в 2020 году в полном объеме в сумме 147 259,8 тыс. рублей и направлены на погашение кредиторской задолженности по заключенным в 2014–2015 годах договорам.

Строительство подсистемы фотовидеофиксации нарушений ПДД на территории Республики Мордовия осуществлялось в период 2014–2016 годов. В результате введены в эксплуатацию 117 рубежей фотовидеофиксации нарушений ПДД, состоящих из 207 комплексов.

Для эффективного использования подсистемы необходимо своевременно и в полном объеме проводить работы по ее модернизации и поддержанию оборудования и программного обеспечения в актуальном состоянии. Однако в период действия подсистемы финансирование вышеуказанных работ проводилось с задержками и не в полном объеме.

В результате из 207 комплексов автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД в 2020 году в среднем в месяц не поступали правонарушения с 185 комплексов. В частности, в апреле поступали правонарушения с 5 комплексов (2,4 % от общего количества комплексов), в июле – с 14 комплексов (6,8 %), в октябре – с 35 комплексов (16,9 %).

В первом полугодии 2021 года проведена работа по восстановлению работоспособности подсистемы, в результате возросло количество комплексов, с которых поступали правонарушения, в частности: в январе – 102 комплекса (49,3 % общего количества), в марте – 133 комплекса (65,8 %), в июне – 126 комплексов (62,4 %).

Всего в 2020 году по результатам работы комплексов фотовидеофиксации обработано 109 415 фотоматериалов и вынесено 79 247 постановлений по делам об административных правонарушениях (72,4 % от общего количества материалов).

За первое полугодие 2021 года по результатам работы комплексов фотовидеофиксации обработано 222 769 фотоматериалов, или в 2,8 раза больше, чем за весь 2020 год, и вынесено 172 289 постановлений по делам об административных правонарушениях (77,3 %).

Общий объем доходов от штрафов за нарушение ПДД составил в 2020 году 33,7 % от плана.

Подпрограммой предусмотрена реализация четырех показателей, по двум из которых в 2020 году наблюдалась отрицательная динамика, в частности:

- число лиц, погибших в ДТП, превысило плановые показатели на 1,6 %;
- социальный риск (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения) увеличился на 4,4 %.

В первом полугодии 2021 года ухудшился показатель «Число детей, погибших в ДТП» – погиб один ребенок.

В проверяемом периоде основными проблемами развития автоматизированной системы видеонаблюдения и фотовидеофиксации являлись значительный объем кредиторской задолженности и фактическое недофинансирование расходов на содержание и эксплуатацию системы.



Наталья Хлунова

аудитор Контрольно-счетной палаты
Нижегородской области

Контрольно-счетная палата Нижегородской области (далее – КСП НО) отмечает актуальность проведенного Счетной палатой РФ экспертно-аналитического мероприятия и, в частности, вывода о том, что темпы снижения транспортных разрывов (в части дорог с твердым покрытием до сельских населенных пунктов) не обеспечивают в должной мере устойчивого развития сельских территорий. Достижение целей государственной политики в области повышения уровня и качества жизни сельского населения с учетом современных стандартов требует дополнительной федеральной финансовой поддержки.

Учитывая, что порядок формирования и использования бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов РФ регулируется статьей 179.4 Бюджетного кодекса РФ, КСП НО дополнительно предлагает вынести на обсуждение вопросы:

- 1) увеличения доли бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов РФ, направляемых на проектирование, строительство, реконструкцию автомобильных дорог общего пользования (за исключением автомобильных дорог федерального значения) с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования (далее – сельские дороги), а также на их ремонт и капитальный ремонт (в настоящее время действует норма – не менее 5 % объема, указанного в пункте 4.1 статьи 179.4 Бюджетного кодекса РФ);
- 2) нормативного распределения и закрепления отдельно доли бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов РФ, направляемых на проектирование, строительство, реконструкцию сельских дорог, и доли бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов РФ, направляемых на ремонт и капитальный ремонт сельских дорог.



Ольга Думкина

аудитор Контрольно-счетной палаты
Пермского края

Контрольно-счетной палатой Пермского края (далее – КСП Пермского края) в 2020–2022 годах было проведено несколько контрольных мероприятий, связанных с проверкой использования бюджетных средств на автодорожное строительство регионального и муниципального значения. Одной из проблем, которые отмечала КСП Пермского края в своих отчетах, является длительный срок реализации инвестиционных проектов. В отдельных случаях от момента завершения проектных работ до начала строительно-монтажных работ на объекте могло проходить более трех лет. По истечении времени разработанная проектная документация теряет свою актуальность, что влечет за собой дополнительные расходы бюджета на ее корректировку, а также увеличение стоимости самого инвестиционного проекта.

Данные факты нашли свое подтверждение и при проверке расходования средств, выделенных на реализацию концессионного соглашения, в рамках которого ведется строительство нового моста через реку Чусовая. Проектная документация на мостовое сооружение была разработана в 2012 году, а концессионное соглашение заключено лишь в 2017 году, в связи с этим подрядчику потребовалось не только оформить рабочую документацию, как предполагалось изначально, но и провести новые обследования, изыскания и сформировать новые проектные решения. Таким образом, разрешение на строительство объекта было получено лишь в 2019 году при первоначально запланированном сроке начала строительства на 2018 год, а ввод объекта в эксплуатацию перенесен с 2021 на 2022 год.

Стоит отметить, что строительство нового моста через реку Чусовая (параллельно старому мосту), реконструкция старого моста и смежных участков дорог является одним из наиболее масштабных инфраструктурных проектов, реализуемых на основе принципов государственно-частного партнерства на территории Пермского края.

Ожидаемые результаты реализации данного проекта:

- разгрузка транспортного «узкого горла» автодороги Пермь – Березники, связывающей краевой центр и северо-восточные населенные пункты, в которых проживают около половины населения края (46 % с учетом Перми);
- развитие Центрального транспортного широтного коридора Российской Федерации, представленного существующими автодорогами Москва – Казань – Пермь – Екатеринбург и Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Сургут – Томск, что будет способствовать развитию интеграционных связей с соседними регионами Пермского края;

- перераспределение транспортного потока Центрального широтного коридора на участке от Перми до Ханты-Мансийска. Движение через объекты концессии уменьшит перепробег на данном участке более чем на 350 км.

Ожидаемые эффекты:

- обеспечение опережающего развития моногородов и территорий, входящих в зону восточного меридионального транспортного коридора;
- повышение инвестиционной активности и инвестиционной привлекательности;
- повышение безопасности дорожного движения за счет повышения категорийности автомобильной дороги, ликвидации заторов;
- повышение мобильности и комфорта жизни населения Пермской агломерации за счет сокращения времени стояния в дорожной пробке, снижения уровня загрязненности воздуха;
- оптимизация маятниковой трудовой миграции.



Марина Гундрова

аудитор Счетной палаты
Самарской области

Транспортная инфраструктура имеет важное значение для экономики и общества Самарской области. Ее развитие повышает инвестиционную привлекательность региона, способствует формированию устойчивой экономики, созданию новых рабочих мест, а значит – росту благосостояния жителей региона.

Сейчас на территории Самарской области строится около двухсот объектов, промышленных и коммерческих, с общим ожидаемым объемом инвестиций более 1,3 триллиона рублей.

В 2022 году по итогам реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» (далее – нацпроект) и других программ в Самарской области отремонтировали, построили и реконструировали более 600 км дорог, а с учетом федеральных трасс – более 700 км. В том числе в эксплуатацию введено 107 объектов протяженностью 465 км, включая 391 км автомобильных дорог регионального значения. Проводятся ремонтные работы и реконструкция дорог в городах и других муниципальных образованиях. По итогам года Самарская область вновь войдет в число лидеров по достижению показателей нацпроекта.

В настоящее время продолжается реализация проекта строительства Волжского моста и трассы «Обход Тольятти», входящих в состав международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай.

На обновление дорожно-транспортной сети Самарской области в 2022 году было направлено более 14 млрд рублей, из них 6,5 млрд рублей – средства федерального бюджета.

Однако, как отмечено в отчете Счетной палаты Российской Федерации, несмотря на значительный объем расходов, направленных на дорожную деятельность, в том числе на реализацию мероприятий нацпроекта, ряд субъектов не обеспечивает достижение целевых показателей, установленных программными документами. Это подтверждается и результатами мониторинга реализации национальных (региональных) проектов в Самарской области в 2022 году. По итогам 2021 года не были достигнуты утвержденные значения показателей «Количество погибших в ДТП на 100 тыс. чел. населения» и «Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тысяч транспортных средств, убывающий, человек» в рамках нацпроекта. По состоянию на 1 ноября 2022 года, вследствие стабильно высокого уровня смертности в результате ДТП, сохраняются риски недостижения показателей в 2022 году.

В ходе мониторинга мы оцениваем установленные органами исполнительной власти риски и причины их возникновения, а также выявляем потенциальные риски реализации национальных проектов, в том числе путем декомпозиции показателей на уровень муниципальных образований. Практика показывает, что своевременное выявление рисков недостижения плановых значений показателей и результатов нацпроектов, доведение информации до руководства региона и непосредственных исполнителей позволяет оперативно решать отдельные вопросы и принимать необходимые меры для достижения указанных значений.

Чтобы повысить эффективность участия муниципальных образований в реализации региональных составляющих национальных проектов, мы активно работаем с региональным и ведомственными проектными офисами, занимаясь поиском совместных решений, в том числе корректируя действующие методики декомпозиции значений показателей с учетом полномочий органов местного самоуправления.

В ходе анализа мы пришли к выводу, что выполнение декомпозированного показателя «Количество погибших в ДТП на 100 тыс. чел. населения» в рамках регионального проекта «Безопасность дорожного движения» для муниципалитетов является затруднительным. У органов местного самоуправления отсутствует возможность улучшать дорожно-транспортную обстановку на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального значения, смертность на которых в совокупности составляет 78,5 % от общего числа погибших в результате ДТП, а соответственно, влиять на снижение смертности в результате ДТП.

По результатам мониторинга Счетная палата Российской Федерации предложила региональному проектному офису рассмотреть возможность изменения методики и при определении значения показателя, декомпозированного на муниципальный уровень, учитывать количество погибших в результате ДТП только на автомобильных дорогах местного значения. В настоящее время предложение рассматривается.



Алексей Демидов

Председатель Счетной палаты
Республики Татарстан

Развитие транспортной инфраструктуры является одним из ключевых аспектов экономического роста территорий.

Для Республики Татарстан важность развития данного направления определяется ее уникальным географическим расположением на пересечении главных транспортных путей:

- автомагистралей и железнодорожных линий, идущих с востока на запад и связывающих сибирские регионы, Урал и запад России;
- речных артерий, идущих с юга на север и соединяющих черноморские регионы, территорию Поволжья, Московскую и Ленинградскую области.

Особенно актуален рассматриваемый Счетной палатой Российской Федерации вопрос в контексте масштабных задач и объемов финансирования, реализуемых в стране в последние годы.

Только на территории Республики Татарстан в 2022 году в дорожные работы вложены рекордные 193 млрд рублей. Весомая часть из них – 126,5 млрд рублей – пошла на федеральные проекты М12 (строительство новой трассы Москва – Нижний Новгород – Казань) и М7, важность развития которых обуславливается нуждами не отдельного региона, а страны в целом.

По программе дорожных работ отремонтировали и реконструировали более 443 км региональных дорог, приведено в нормативное состояние 630 км дорог местного значения, проведен ремонт 120 км дорог в населенных пунктах.

Значение транспортной инфраструктуры определяется задачами ее развития: повышать качество жизни граждан и их деловую активность и, как следствие, обеспечивать единство экономического развития регионов и федеральных округов.

Свидетельством высокого потенциала межрегионального экономического сотрудничества может служить развитие пассажирских авиаперевозок.

Несмотря на отмену ряда международных рейсов, пассажиропоток удалось компенсировать внутренними рейсами. Сегодня в Казани действует более чем 35 направлений, по которым перевезено свыше 4,4 млн пассажиров, что сопоставимо с показателями прошлого года.

Однако при значительных вложениях в транспортную инфраструктуру и высокий уровень ее развития, как отмечается в отчете по результатам экспертно-

аналитического мероприятия Счетной палаты Российской Федерации, не в полной мере используется потенциал внутренних водных путей.

К такому выводу пришла и Счетная палата Республики Татарстан по результатам контрольного мероприятия по вопросу развития водного транспорта.

Республика является одним из немногих регионов, в которых осуществляются водные пассажирские перевозки. Это обеспечивается субсидированием из республиканского бюджета перевозчикам части понесенных ими затрат. Ежегодно в этих целях из бюджета выделяется порядка 100 млн рублей, что позволяет осуществить перевозку более 300 тыс. пассажиров.

В то же время, как показывают результаты проверки, указанные средства фактически поддерживают отрасль в текущем состоянии. При этом отсутствуют механизмы для обновления причальной инфраструктуры (во многих населенных пунктах высадка пассажиров осуществляется по принципу «нос-берег») и речного транспорта, произведенного еще в советское время.

В этой связи правительством республики на 2023–2024 годы запланировано выделение дополнительного бюджетного финансирования на обновление речного транспорта путем закупки шести метеоров нового поколения, в том числе для возрождения ранее существовавших маршрутов.

В целом считаем, что ключевым аспектом развития экономических связей регионов, повышения деловой активности и качества жизни населения выступает развитие именно транспортной инфраструктуры. Реализация масштабных инфраструктурных проектов, в том числе в периоды кризисных явлений, служит основанием для качественного скачка в экономическом развитии отдельных регионов и стран, стимулирует промышленное производство, что подтверждается мировым опытом. При этом реализация рекомендаций, выработанных Счетной палатой Российской Федерации по результатам экспертно-аналитического мероприятия, позволит существенно сократить временные издержки для достижения стратегических целей страны при развитии транспортной инфраструктуры.

Рекомендации Счетной палаты

1. Предлагаем Правительству Российской Федерации поручить Минтрансу России в срок до 1 июля 2023 года рассмотреть вопрос о федеральной поддержке мероприятий, направленных на обеспечение сельских населенных пунктов и социально значимых объектов автомобильными дорогами с твердым покрытием, а также на устранение «узких мест» на объектах дорожной сети регионального и местного значения.

13 % объектов социального значения, введенных в эксплуатацию в 2019–2021 годах, не примыкают к дорогам с твердым покрытием. Как показали результаты выборочной проверки доступности школ, детских садов, поликлиник, больниц, фельдшерско-акушерских пунктов¹, это наблюдается в 11² из 14 субъектов Приволжского федерального округа (ПФО).

По итогам 2021 года в шести³ субъектах ПФО доля сельских населенных пунктов, связанных дорогами с твердым покрытием, составила меньше целевого показателя Стратегии устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2030 года⁴ (74,3 %). Так, в Республике Марий Эл этот показатель составил 58,2 %, в Кировской области – 64,2 %.

По информации субъектов ПФО, всего установлено 148 «узких мест»⁵ на дорогах регионального и местного значения. При этом 123 из них (83,1 %) не включены в региональные или муниципальные программы по развитию транспортной системы, что в основном связано с недостатком бюджетных средств для их финансирования.

2. Предлагаем высшим должностным лицам Удмуртской Республики, Пермского края, Кировской и Оренбургской областей, республик Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Татарстан поручить до 1 июля 2023 года провести оценку перспектив пассажиропотока и организации регулярного сообщения для населенных пунктов, не связанных общественным транспортом с ближайшими городами.

-
1. Проведена с использованием данных поисково-информационной картографической службы «Яндекс».
 2. Республики Башкортостан, Марий Эл, Татарстан, Удмуртская Республика, Пермский край, Кировская, Нижегородская, Оренбургская, Пензенская, Самарская, Ульяновская области.
 3. Республики Марий Эл и Мордовия, Удмуртская Республика, Пермский край, Кировская и Нижегородская области.
 4. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 2 февраля 2015 г. № 151-р.
 5. Включая участки автомобильных дорог с ограниченной пропускной способностью, отсутствие необходимых мостов, путепроводов и транспортных развязок.

Анализ доступности городской инфраструктуры для жителей сельских населенных пунктов⁶ показал, что более 41 % сельских населенных пунктов не связаны общественным транспортом с ближайшим городом. В Оренбургской и Кировской областях таких населенных пунктов более 54 %.

При этом для 21 % населенных пунктов время в пути до ближайшего города, связанного с ним автобусным сообщением, превышает два часа. Это не позволяет решать одну из задач Транспортной стратегии⁷ – обеспечение транспортной доступности муниципального центра в пределах двух часов.

Полный список рекомендаций Счетной палаты представлен в Отчете о результатах экспертно-аналитического мероприятия «Анализ соответствия транспортной инфраструктуры субъектов Приволжского федерального округа задачам по экономическому росту и повышению качества жизни населения в 2019–2021 годах и истекшем периоде 2022 года».

6. Проведен с использованием API «Яндекс. Маршрутизация».

7. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

Инфографика

Счетная палата проверила состояние транспортной инфраструктуры Приволжского федерального округа и ее влияние на социально-экономическое развитие макрорегиона

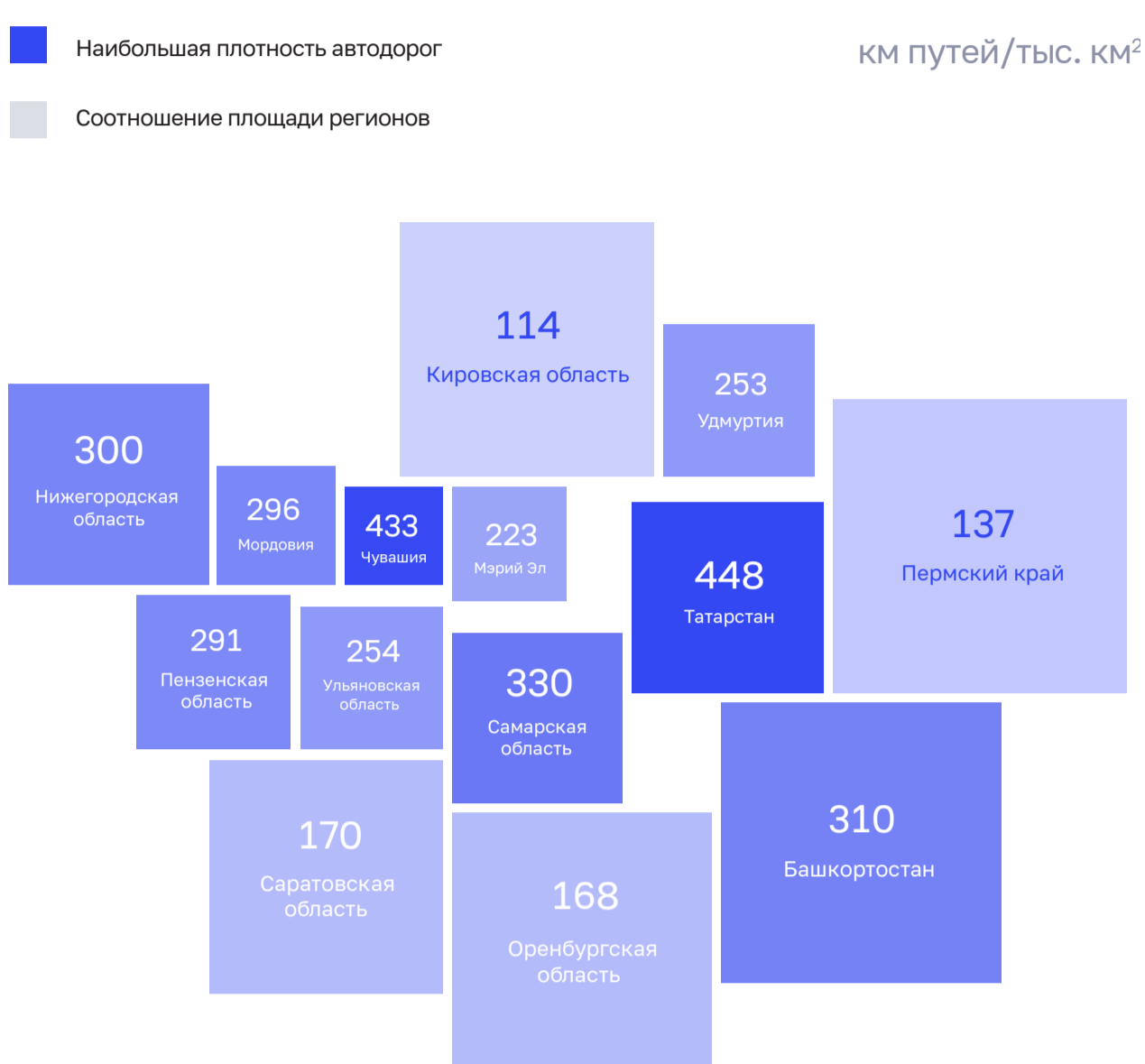
По результатам эконометрического исследования Счетной палаты на 1 % прироста плотности автодорог приходится:

+ 0.59 %
прироста ВРП

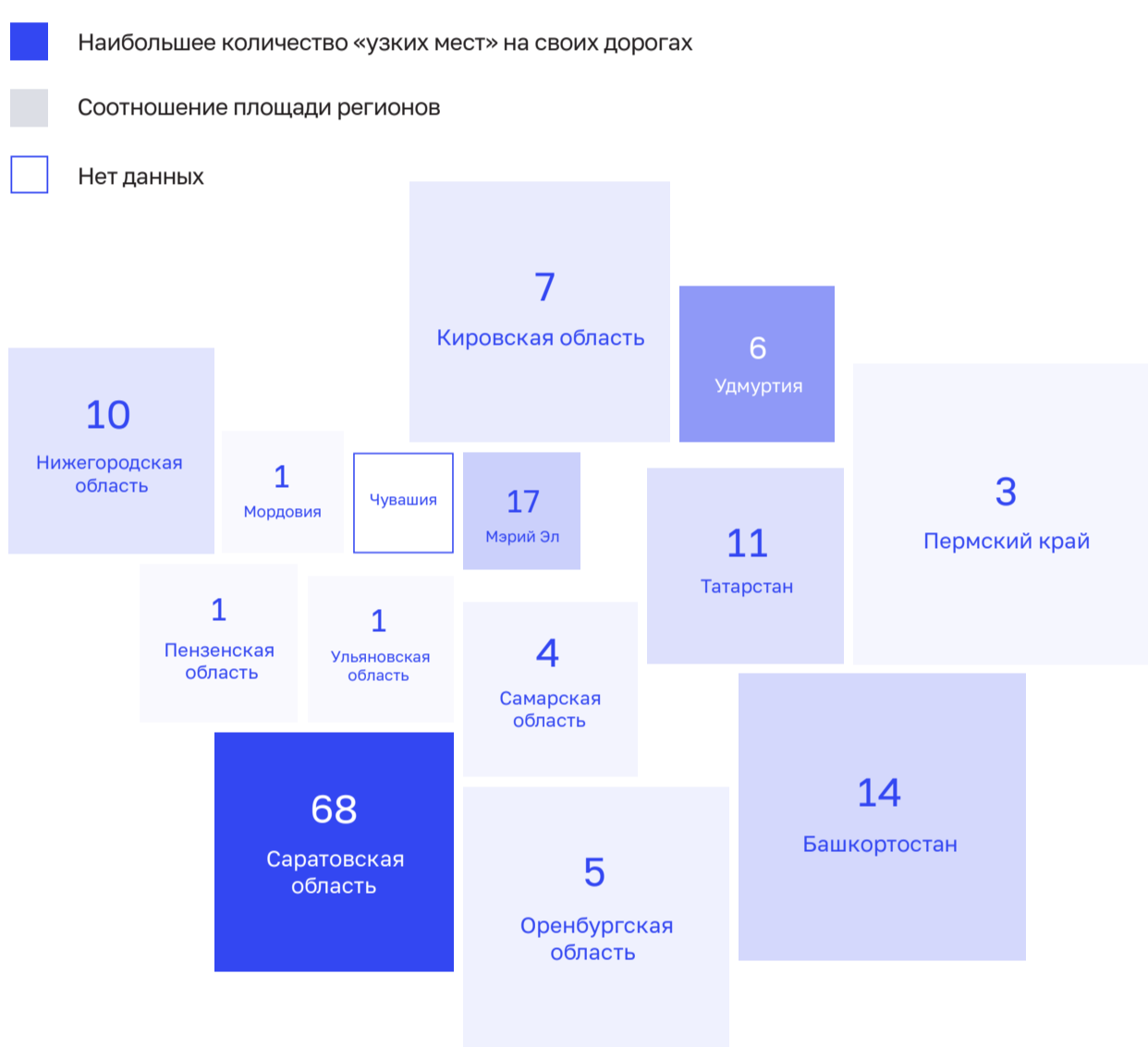
+ 0.58 %
прироста объема
оптовой торговли

+ 0.67 %
прироста объема
розничной торговли

Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием среди регионов Приволжского федерального округа отличается почти в 4 раза



Годами на дорогах ПФО скапливаются «узкие места», которые мешают экономическому развитию регионов и округа в целом



Практически в каждом регионе ПФО существуют десятки населенных пунктов, куда не ходит общественный транспорт



В 2019–2021 годах в ПФО число жителей населенных пунктов, не связанных дорогами с твердым покрытием, уменьшилось в среднем на 20 %





Тематические
проверки
Счетной палаты

Дорожное строительство

Часть проверок Счетной палаты была посвящена вопросам дорожного строительства. Так, контрольное ведомство [проверило](#), как проходит строительство автодороги Владивосток – Находка – порт Восточный. По итогам мероприятия Счетная палата предложила вместо возведения второго участка (с 43 по 146 км) реконструировать действующую трассу А188 Артем – Находка – порт Восточный. Основанием для такого предложения стали сложный рельеф проектируемой дороги и высокая стоимость строительства. В качестве дополнительных аргументов для отказа от строительства второго участка Счетная палата привела длительный поиск инвесторов и несущественное влияние новой автотрассы на транзит грузов по территории Росси.

Проверки затрагивали и ход строительства дорог транспортного коридора Европа – Западный Китай. Счетная палата [выявила](#), что финансирование мероприятий федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай» в 2020–2021 годах шло опережающими темпами. На строительство скоростной автодороги Москва – Нижний Новгород – Казань (М-12) было направлено 91,5 млрд рублей (по состоянию на 1 октября 2021 года), в том числе в 2021 году – 66 млрд рублей, или 68 % предусмотренного годового финансирования. По итогам проверки контрольное ведомство в том числе предложило уточнить сроки резервирования земель в зонах размещения автомобильных дорог федерального значения и установить их с момента утверждения документации по планировке территории.

Качество дорог и дорожной инфраструктуры

Один из важных вопросов в проверках Счетной палаты – состояние дорог и дорожной инфраструктуры. В рамках одной из проверок было [выявлено](#), что в среднем на содержание 1 км дорожной сети федерального значения в 2019 году приходилось 2,2 млн рублей, в то время как на содержание региональных дорог – почти в 8 раз меньше: 288 тыс. рублей на 1 км. В целом же на трассы регионального или межмуниципального значения в среднем направлялось 29,6 % от нормативной потребности. Указанная ситуация негативно сказывалась на транспортно-эксплуатационном состоянии региональной дорожной сети. По итогам проверки Счетная палата предложила Правительству Российской Федерации пересмотреть нормативы финансовых затрат на содержание автомобильных дорог федерального значения, а Минтрансу совместно с Росавтодором – нормативно закрепить критерии отнесения дорог к соответствующему уровню содержания и методики распределения бюджетных средств на содержание автодорог.

В ходе другой проверки Счетная палата [обнаружила](#) риски несоответствия ряда участков маршрута Европа – Западный Китай критериям качества. Так, ведомственной целевой программой были предусмотрены дорожные работы (реконструкция) на отдельных участках маршрута для доведения их расчетной нагрузки до 11,5 т на ось, которые окончательно планировалось завершить только к 2030 году. Таким образом, при вводе в эксплуатацию М-12 в 2024 году существуют риски несоответствия отдельных участков международного маршрута транспортно-эксплуатационному состоянию. По итогам проверки Счетная палата в том числе рекомендовала Минтрансу России рассмотреть вопрос о внесении изменений в федеральный проект.

Инновационное развитие дорожной отрасли

В ходе контрольных и экспертно-аналитических мероприятий Счетная палата [изучила](#), как в последние годы развивались и применялись новые технологии в дорожной отрасли. Было выявлено, что в 2018–2020 годах на автомобильных дорогах федерального значения было применено 264 технологии и материала, отнесенных к новым. Вместе с тем 168 технологий и материалов, или 63,6 %, фактически новыми не являлись. Кроме того, проводимые в дорожной отрасли научные исследования носили разобщенный характер. Среда, благоприятная для создания, совершенствования и последующего применения технологий и материалов, не была сформирована. Из-за пробелов в нормативной документации законодательно не были закреплены ключевые понятия: «новые технологии», «новые технологические решения» и «новые материалы».

По итогам проверки Счетная палата в том числе рекомендовала Минтрансу России нормативно закрепить терминологию, установить порядок применения новых технологий, материалов и конструкций, а также провести анализ всех разработанных дорожных методических документов.

Международная практика

Введение

Эффективно функционирующая инфраструктура – основа для успешного развития регионов и государства в целом, она способствует повышению уровня качества жизни населения. Одним из ключевых элементов общественной инфраструктуры является транспортный комплекс. Качественные транспортные услуги обеспечивают результативность промышленного производства и связанность экономического пространства.

По мнению экспертов международной консалтинговой компании McKinsey & Company, оценка социально-экономической эффективности инфраструктурных проектов [представляется](#) более сложной задачей по сравнению с оценкой других факторов регионального развития. Для этого Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) [предлагает](#) переосмыслить традиционные методы проведения предварительной оценки проекта по развитию транспортной инфраструктуры (например, анализ затрат и выгод от реализации проекта (cost-benefit analysis), а также внедрять более комплексные подходы к оценке проекта на этапе его согласования.

справочно

Влияние развитой транспортной инфраструктуры на благосостояние населения и развитие регионов внутри страны подтверждается многочисленными примерами: Нидерланды, Сингапур, ФРГ, Швейцария, Швеция – лидеры Глобального индекса устойчивой мобильности ([Global Sustainable Mobility Index](#))¹.

В то же время во многих странах мира наблюдается низкая динамика развития транспортной инфраструктуры: 1 млрд человек в мире [живет](#) на расстоянии более 2 км от пригодных к эксплуатации дорог.

Ежегодно дорожно-транспортные происшествия [уносят](#) более 1,35 млн жизней (93 % из них приходятся на развивающиеся страны).

Среди основных сдерживающих факторов для развития устойчивой транспортной системы – недостаток финансирования. По оценкам 2021 года экспертов из Всемирного банка, ежегодный дефицит выделения денежных средств на транспортную инфраструктуру к 2030 году в развивающихся странах может [составить](#) от 244 млрд до 944 млрд долларов США.

1. Индекс [подготовлен](#) международной инициативой Sum4All «Устойчивая мобильность для всех» под руководством Всемирного банка. Оценка проводится для 183 стран мира. В основе методологии [лежат](#) 60 индикаторов, сгруппированных по четырем направлениям: доступность, эффективность, безопасность и экологичность.

Подходы международных организаций

Всемирный банк (ВБ)

В публикации Всемирного банка «Мобильность и развитие: инновации, политика и практика» 2022 года ([Mobility and Development, Spring 2022: Innovations, Policies and Practices](#)) представлены успешные национальные практики развития транспортной инфраструктуры, проведен анализ их влияния на экономические показатели.

В частности, авторы подчеркивают следующие примеры влияния проектов в сфере транспортной инфраструктуры на региональное развитие:

- реализация программы по повышению транспортной доступности регионов Вьетнама в 2009–2017 годах привела к увеличению реальных доходов населения в среднем на 6,7 %;
- в 27 странах Африки сокращение расстояния до 1 км от мест проживания до дорог повышает вероятность трудоустройства людей в среднем на 2,13–2,57 %;
- модернизация транспортного коридора Абиджан – Лагос² будет способствовать росту доходов населения от 5 до 20 % (в зависимости от регионов стран).

Неразвитость транспортной инфраструктуры сдерживает рост торговли и иностранных инвестиций. Согласно данным доклада «Экономика пояса и пути. Возможности и риски транспортных коридоров» 2020 года ([Belt and Road Economics. Opportunities and Risks of Transport Corridors](#)), объем торговли в странах, через которые проходят транспортные коридоры в рамках инициативы «Пояса и пути»³, ниже потенциального на 30 %, а объем прямых иностранных инвестиций – на 70 %. По прогнозам авторов доклада, после реализации данной инициативы объем торговли увеличится на 9,7 % в странах коридора «Пояса и пути» и на 6,2 % в мире. В странах с низким уровнем доходов ожидается увеличение прямых иностранных инвестиций на 7,6 %, прирост реальных доходов населения может составить 3,4 %.

-
2. Коридор Абиджан – Лагос представляет собой важный участок трансафриканской дорожной сети на пространстве Экономического сообщества западноафриканских государств. Дорога длиной 1 028 км связывает столицы Кот-д’Ивуара, Ганы, Того, Бенина и Нигерии. В коридоре Абиджан – Лагос действуют упрощенные процедуры торговли.
 3. Инициатива «Пояса и пути» – трансконтинентальная долгосрочная политика и инвестиционная программа, направленная на развитие инфраструктуры и ускорение экономической интеграции стран, расположенных вдоль исторического Шелкового пути. Инициатива была представлена в 2013 году председателем КНР Си Цзиньпином (инициатива также известна как «Один пояс и один путь», или ОПОП).

При этом реализация таких масштабных инфраструктурных проектов, как «Пояс и путь», сопряжена с рядом рисков:

- снижение устойчивости государственного долга в связи с ростом платежей⁴;
- коррупционные нарушения;
- рост социальной напряженности;
- экологические риски.

При анализе влияния развития транспортной инфраструктуры на региональное развитие особо выделяют климатический фактор. По оценкам ВБ, на внутренний и международный транспорт уже [приходится](#) около 20 % глобальных выбросов парниковых газов. Таким образом, в рамках реализации масштабного проекта перед государством возникает двойная задача: с одной стороны, создать эффективную и безопасную транспортную инфраструктуру, с другой – снизить негативное воздействие на окружающую среду.

Авторы рабочего доклада «Рост доходов населения и спроса на транспортные услуги, декарбонизация отрасли» 2022 года ([Rising Incomes, Transport Demand, and Sector Decarbonization](#)) отмечают, что рост доходов населения способствует не только социальной мобильности, но и повышенному спросу на «углеродоемкие» транспортные услуги.

справочно

Ежегодный рост числа владельцев транспортных средств в КНР на 40 % привел к резкому увеличению потребления нефти в период 2000–2010 годов.

По результатам анализа динамики развития транспортной сферы в 18 странах⁵ установлено, что повышение качества жизни – основной источник выбросов углерода. При сохранении текущих темпов экономического развития объем выбросов углерода в данных странах к 2035 году увеличится в два раза.

Международный валютный фонд (МВФ)

При оценке эффективности развития инфраструктурных проектов МВФ использует разработанную им методологию оценки управления государственными инвестициями ([Public Investment Management Assessment Framework](#),

-
4. Из 43 стран коридора 12 могут столкнуться с рисками, угрожающими финансовой стабильности.
 5. В рамках доклада изучались: Афганистан, Буркина-Фасо, Ирак, Камерун, Киргизия, Малави, Мали, Монголия, Непал, Нигер, Нигерия, Никарагуа, Пакистан, Сьерра-Леоне, Танзания, Уганда, Эфиопия, ЮАР.

далее – Методология РІМА), которая позволяет анализировать эффективность государственных капиталовложений на трех стадиях цикла бюджетных инвестиций.

Хотя Методология РІМА [позволяет](#) оценивать эффективность различных проектов с государственными инвестициями, по мнению МВФ, ее применение наиболее эффективно именно при оценке инфраструктурных и транспортных проектов.

В рамках Методологии РІМА каждая из трех стадий цикла бюджетных инвестиций включает пять подходов или практик, связанных с управлением проектами:

1. **Планирование (planning).** На данном этапе наиболее важно обеспечить устойчивость проектов с точки зрения бюджетного планирования, а также создать систему координации между всеми уровнями и ветвями государственной власти с целью постоянной оценки эффективности затрат и проектов:
 - бюджетные цели и правила (fiscal targets and rules);
 - национальное и секторальное планирование (national and sectoral planning);
 - координация между органами власти (coordination between entities);
 - оценка и одобрение проекта (project appraisal);
 - альтернативное финансирование инфраструктуры (alternative infrastructure financing).
2. **Выделение средств (allocation).** Помимо единого среднесрочного планирования процесс ассигнования бюджетных средств включает формирование четкого набора критериев для оценки и выделения наиболее эффективных проектов:
 - долгосрочное бюджетирование (multiyear budgeting);
 - всеобъемлющий характер и целостность бюджета (budget comprehensiveness and unity);
 - включение инвестиций в бюджетный процесс (budgeting for investment);
 - финансирование текущего ремонта (maintenance funding);
 - отбор проектов (project selection).
3. **Реализация (implementation).** В стадии реализации проектов ключевым фактором успеха являются институты, обеспечивающие своевременное финансирование (доведение бюджетных средств до подрядчиков), прозрачную процедуру оценки реализации проектов, а также эффективное руководство и координацию между проектами:
 - государственные закупки (procurement);
 - доступность финансирования (availability of funding);

- управление активами и надзор (project management and oversight);
- управление проектами (management of project implementation);
- оценка и надзор за государственным имуществом (monitoring of public assets).

Рисунок 1

Применение методологии оценки управления государственными инвестициями



Источник: [Методология оценки управления государственными инвестициями МВФ](#)

Дополнительно в рамках Методологии РІМА выделены три сквозных фактора (cross-cutting factors), которые так или иначе затрагивают все институты и стадии цикла государственного инвестирования:

- правовые нормы и практика их применения (legal and regulatory framework);
- цифровые системы (IT systems);
- квалификация сотрудников государственных учреждений (staff capacity).

Оценка каждого из институтов и практик производится по шкале от 1 до 3, где 1 – низкая эффективность и возможность для роста, 3 – высокая степень эффективности (как правило, соответствует показателям развитых стран).

Помимо основной методологии оценки управления государственными инвестициями МВФ разработал вариант методологии оценки управления государственными инвестициями с учетом климатических факторов ([Climate-Public Investment Management Assessment](#), далее – Методология С-РІМА).

мнение

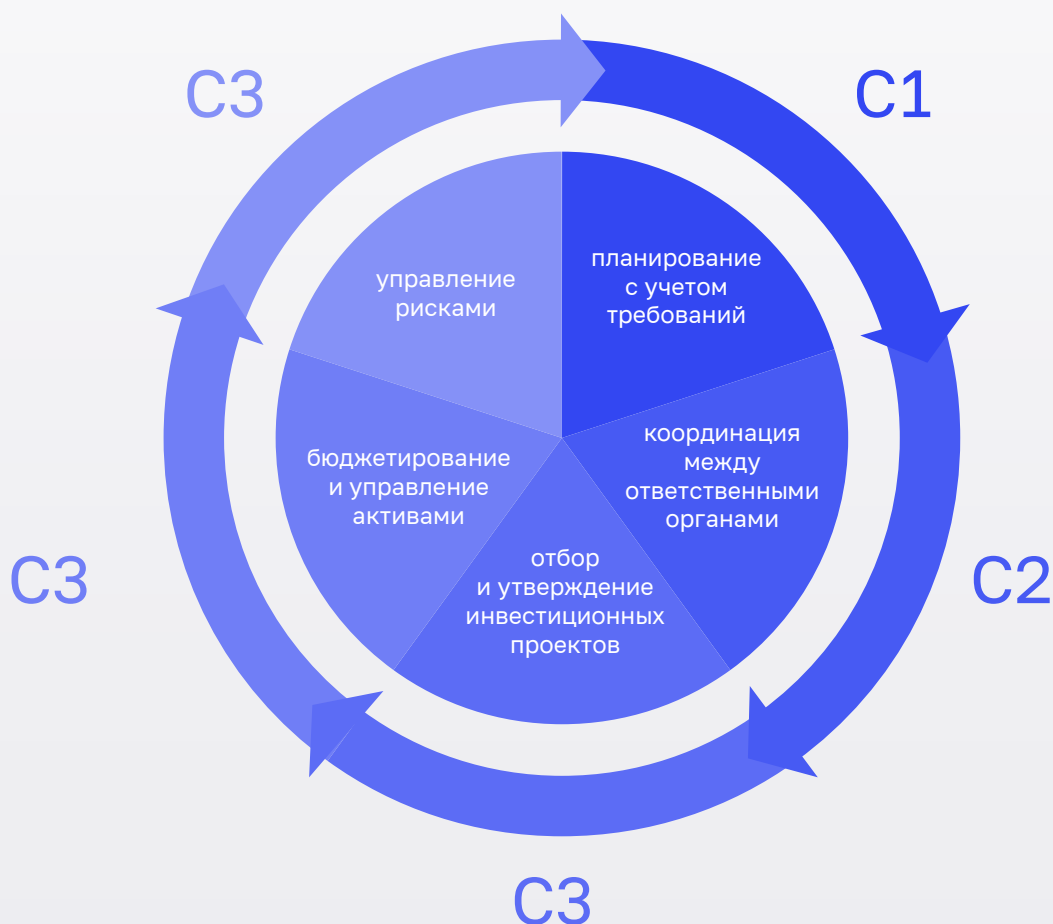
По мнению экспертов МВФ, внедрение климатических факторов при оценке эффективности государственных инвестиций позволяет не только добиться реализации климатических целей, но и приводит к росту популярности «зеленых финансов», поскольку проекты, обеспеченные государственными гарантиями или финансируемые за счет государственных средств, являются более привлекательными для частных инвесторов.

Методология С-РІМА включает пять основных подходов к финансированию инфраструктуры с учетом климатических факторов:

- С-1. Планирование с учетом требований защиты климата (climate-aware planning);
- С-2. Координация между ответственными органами (coordination between entities);
- С-3. Отбор и утверждение инвестиционных проектов (project appraisal and selection);
- С-4. Бюджетирование и управление активами (budgeting and portfolio management);
- С-5. Управление рисками (risk management).

Рисунок 2

Основные подходы, используемые в рамках методологии оценки управления государственными инвестициями с учетом климатических факторов

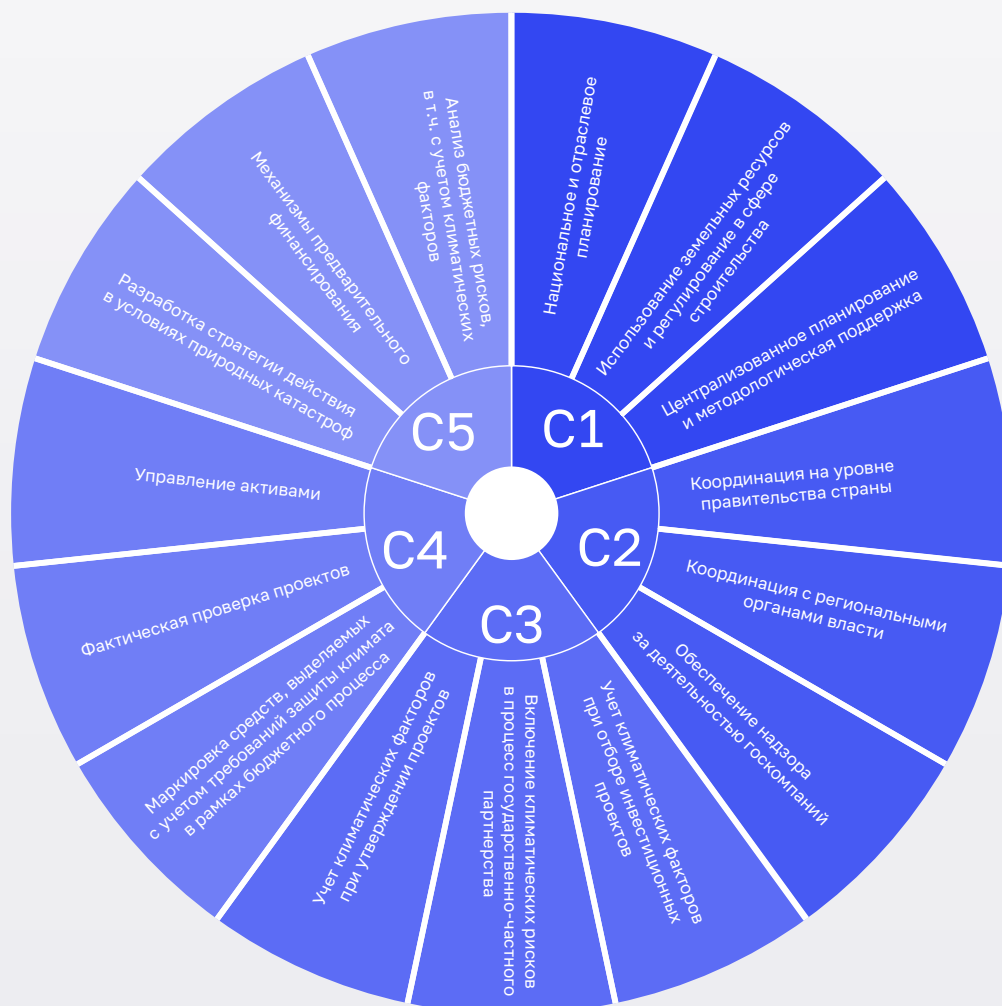


Источник: [Методология оценки управления государственными инвестициями с учетом климатических факторов МВФ](#)

Методология C-PIMA оценивает каждый из институтов по трем факторам, в то время как сквозные факторы в рамках Методологии PIМА (правовые нормы и практика их применения, цифровые системы, квалификация сотрудников государственных учреждений) учитываются независимо от них.

Применение методологии оценки управления государственными инвестициями с учетом климатических факторов

- C1** планирование с учетом требований защиты климата
- C2** координация между ответственными органами
- C3** отбор и утверждение инвестиционных проектов
- C4** бюджетирование и управление активами
- C5** управление рисками



Источник: [Методология оценки управления государственными инвестициями с учетом климатических факторов МВФ](#)

Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)

По результатам [исследования](#) Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), проведенного в 28 европейских странах в 2020 году, строительство дорожной инфраструктуры стало основным фактором повышения уровня «доступа к рынку»⁶ в период 1990–2012 годов. Однако для таких показателей, как занятость населения и ВВП, определяющую роль играет опосредованный эффект от инфраструктурного развития – экономический рост в регионах, уже логистически связанных между собой.

справочно

Развитие транспортной инфраструктуры на местном и региональном уровнях приводит к различным социально-экономическим эффектам. Межрегиональная транспортная инфраструктура, как правило, влияет на скорость и объемы товарного перемещения, а внутригородская – на социальную мобильность.

Важной особенностью инвестиций в транспортную инфраструктуру [является](#) оценка плохо поддающегося измерению эффекта «воздействия на соседей» за пределами непосредственно связанных регионов – выгоды от развития транспортной инфраструктуры увеличиваются за счет синергии между кластерами или портфелями активов, а не за счет отдельных проектов.

Транспортные инвестиции подразумевают расширение или соединение с уже существующими элементами инфраструктуры. Развитие мультимодальных перевозок⁷ и инфраструктуры «последней мили»⁸ требует межведомственной координации на этапе планирования и реализации. В отчете ОЭСР 2020 года «Улучшение транспортного планирования для доступных городов» подробно [рассматриваются](#) механизмы планирования и управления для получения более высоких результатов от инвестиций в инфраструктуру в зависимости от ее характера и масштаба. Для более точного прогнозирования спроса на перевозки и эффективного планирования обновлений транспортной инфраструктуры отраслевые эксперты и ведомства [используют](#) анализ больших данных.

6. Понятие «доступ к рынку» (доступность) является определяющим для принятия решений о размещении фирм и работников. Для региона потенциальные экономические выгоды от инвестиций в транспортную инфраструктуру пропорциональны объемам доступного рынка.
7. Мультимодальной (смешанной) или комбинированной называют перевозку с использованием нескольких видов транспорта. Перевозчик вправе использовать транспорт других контрагентов, но вся ответственность перед заказчиком лежит на экспедиторе, у которого заказана перевозка.
8. Заключительный и, как правило, наиболее технически сложный этап транспортировки, доставки или перевозки.

По мере расширения инфраструктурной сети стоимость ее содержания возрастает, поэтому максимальное увеличение срока службы транспортной инфраструктуры становится руководящим принципом отраслевых инвестиций.

В США доля расходов на техническое обслуживание дорог превышает долю инвестиций в новые проекты.

С точки зрения государственных финансов важно свести к минимуму затраты на техническое обслуживание каждого нового километра, чтобы общие эксплуатационные расходы не росли так быстро, как скорость, с которой расширяется транспортная сеть.

Опыт зарубежных стран

Германия

По данным Федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры ([Federal Ministry for Digital and Transport](#)), по состоянию на 2021 год общая протяженность автомобильных дорог в ФРГ [составляла](#) 830 тыс. км. Общая протяженность федеральных скоростных автомагистралей и шоссе – 51 тыс. км. По данным Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (United Nations Economic Commission for Europe), по состоянию на 2021 год общая протяженность железнодорожных путей ФРГ составляла 38,4 тыс. км, водных путей – 7,6 тыс. км.

По оценкам Европейской Комиссии, в 2016–2017 годах ФРГ занимала шестое место по качеству дорог в ЕС. В 2019 году Всемирный банк [включил](#) ФРГ в рейтинг стран по качеству автомобильных дорог (21 место).

В 2020 году Федеральная счетная палата ФРГ [отметила](#) ряд вызовов, стоящих перед национальной транспортной системой. В частности, по мнению ВОА, плохие погодные условия оказывают негативное влияние на состояние железных дорог из-за недостаточной эффективности действий главного государственного железнодорожного оператора Deutsche Bahn. Более того, по данным Бундестага, в 2019 году 4,8 % скоростных автомагистралей и 12,7 % федеральных шоссе [требовали](#) тщательной проверки их состояния, 0,8 % автомагистралей и 2,5 % шоссе – ограничения движения и ремонта. В отличном состоянии находились 11,7 % магистралей и 5,7 % шоссе, в удовлетворительном – 82,6 и 79,1 % соответственно.

Из 25 тыс. железнодорожных мостов около 11 тыс. были [построены](#)⁹ более 100 лет назад. Однако состояние только 4 % мостов [оценивается](#) как плохое. 50 % плотин и 60 % шлюзов были [построены](#) до 1950 года, 10 % плотин и 20 % шлюзов – до 1900 года.

В 2016 году Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры опубликовало Федеральный план развития транспортной инфраструктуры до 2030 года ([2030 Federal Transport Infrastructure Plan](#), далее – План). План нацелен на улучшение действующих и строительство новых федеральных транспортных магистралей.

Согласно документу, до 2030 года планируется направить 269,6 млрд евро на улучшение транспортной инфраструктуры. Из них 132,8 млрд евро будет инвестировано в магистральные автодороги, 112,3 млрд евро – в железнодорожную инфраструктуру, 24,5 млрд евро – в водные транспортные пути.

План предполагает разделение транспортных инфраструктурных проектов по их задачам. Основными категориями проектов являются:

- капитальный ремонт или замена транспортной инфраструктуры;
- реконструкция старой инфраструктуры или строительство новой;
- завершение проектов, реализация которых уже началась или была запланирована;
- реализация новых проектов, которые не обсуждались при формировании Плана (по приоритетности проекты подразделяются на первоочередные (first priority или VB) и первоочередные с необходимостью устранения низкой пропускной способности (first priority – removal of bottlenecks или VB-E);
- реализация новых проектов после 2031 года.

Приоритет ремонта и реконструкции инфраструктуры связан с ее изношенностью: значительная часть инфраструктуры создана не менее 40–50 лет назад. В частности, большая часть скоростных автодорог [построена](#) в 1970-е годы.

При обсуждении Плана органы государственной власти земель, члены Бундестага, национальное правительство, железнодорожные компании, представители общественности, торговые ассоциации и другие заинтересованные стороны предложили включить в него более 2 тыс. проектов.

9. Доступ осуществляется через VPN.

В частности, предложено 1 700 проектов федеральных магистральных дорог, 400 проектов федеральных железных дорог и 50 проектов федеральных водных путей.

В итоге в разных землях страны одобрено 1 634 проекта работ, связанных с магистральными автодорогами, 103 – с железными дорогами и 39 – с водными путями.

Источниками финансирования Плана являются:

- федеральные бюджетные средства (неизрасходованные средства транспортного бюджета будут перераспределяться в бюджет следующего года);
- федеральные субсидии землям для развития общественного транспорта;
- средства фондов ЕС, в частности, фонда Трансъевропейской транспортной сети ([Trans-European Transport Network](#), или TEN-T);
- увеличенные дорожные пошлины для крупногабаритных грузовых автомобилей;
- специальная система штрафов на скоростных автомагистралях.

Испания

По данным на 2021 год, на долю транспортного сектора Испании [приходится](#) 7,9 % ВВП страны. С учетом логистической деятельности, осуществляемой промышленными, торговыми и сервисными компаниями, данный показатель возрастает до 10 % ВВП.

По данным Управления по экспорту и инвестициям под руководством Государственного секретариата по торговле Министерства промышленности, торговли и туризма ([Dirección Ejecutiva Exportación e Inversiones presidida por la Secretaría de Estado de Comercio del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo](#)) на 2021 год:

- годовой оборот транспортного сектора Испании превышал 100 млрд евро (в 2018 году был зафиксирован показатель в 117 млрд евро);
- на долю транспортного сектора приходился почти 1 млн рабочих мест;
- наблюдалась высокая концентрация частного бизнеса в транспортном секторе – около 197 тыс. компаний;
- два из девяти европейских коридоров (Атлантический и Средиземноморский) Трансъевропейской транспортной сети проходили через Испанию;
- протяженность высокоскоростных железнодорожных путей Испании составляла 3,4 тыс. км;

- на береговой линии протяженностью более 8 тыс. км было расположено 46 портов (Альхесирас¹⁰, Валенсия и Барселона входили в десятку крупнейших портов в Европе по контейнерным перевозкам);

Барселона являлась первым в Европе и третьим в мире портом по объему круизных перевозок;

Испания обладала самой большой и разветвленной в Европе сетью скоростных автомагистралей протяженностью 17,2 тыс. км.

пример

Развитие транспортной инфраструктуры на региональном уровне (на примере Андалусии)

Андалусия — автономное сообщество Испании, состоящее из восьми провинций: Альмерии, Кадиса, Кордовы, Гранады, Уэльвы, Хаэна, Малаги и Севильи. Столицей Андалусии является город Севилья.

Андалусия расположена в юго-западной части Европы, на юге омывается Гибралтарским проливом и Средиземным морем, на западе — Атлантическим океаном и граничит с Португалией.

В мае 2019 года Совет Правительства Андалусии (Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía) принял План развития транспортной инфраструктуры и мобильности Андалусии на 2021–2030 годы ([Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2021–2030](#), далее – План)¹¹.

Миссией Плана является улучшение качества системы перевозок в Андалусии, удовлетворение повседневных потребностей местных жителей и лиц, посещающих регион. План рассчитан до 2030 года и предполагает развитие транспортной инфраструктуры, услуг общественного транспорта, а также внедрение инноваций и передовых технологий в данном секторе экономики.

Среди стратегических целей Плана:

- изучение общественного мнения и потребностей граждан относительно транспортной инфраструктуры (отмечается необходимость привлечения представителей гражданского общества к обсуждению проектов на ранних стадиях);
- поощрение исследований в области новых транспортных технологий в сотрудничестве с университетами Андалусии и представителями частного сектора;
- содействие экономическому и социальному развитию региона, повышение доступности транспорта и обеспечение гендерного равенства в транспортном секторе;

10. Альхесирас — крупнейший порт на юге Испании. Расположен на западном побережье Гибралтарского залива (входит в провинцию Кадис, в составе автономного сообщества Андалусия). Порт связан с железнодорожной сетью страны.

11. Изначально План был рассчитан до 2027 года, однако затем период его охвата продлили до 2030 года.

- обеспечение эффективного вклада инфраструктурных мероприятий в достижение целей устойчивого развития, установленных в рамках энергетического, экологического и территориального планирования (в соответствии с принимаемыми мерами автономного сообщества Андалусия, направленными на переход к низкоуглеродной экономике¹²);
- содействие интермодальности¹³ транспортной системы в качестве стратегии повышения экономической, социальной, энергетической, территориальной и экологической эффективности региона;
- оценка социально-экономической отдачи от инвестиций на основе анализа последующей эксплуатации объекта (при этом предпочтение отдается альтернативным механизмам управления спросом на транспортные услуги, а не инициативам, которые нацелены исключительно на расширение транспортной инфраструктуры и увеличение потребления природных ресурсов).

КНР

В КНР принято два основных плана развития транспортной инфраструктуры, которые затрагивают развитие региональной инфраструктуры:

- Национальный план создания комплексной трехмерной транспортной сети 2021 года ([国家综合立体交通网规划纲要](#));
- План развития современной интегрированной транспортной системы на 14-ю пятилетку (2022–2027 годы) ([“十四五”现代综合交通运输体系发展规划](#)).

24 февраля 2021 года Центральный комитет Коммунистической партии Китая и Государственный Совет КНР опубликовали Национальный план создания комплексной трехмерной транспортной сети, рассчитанный на период с 2021 по 2050 год и разделенный на два этапа: с 2021 по 2035 год и с 2035 по 2050 год.

Согласно документу, к 2035 году общая протяженность национальной транспортной сети должна достичь 700 тыс. км. Среди них протяженность железных дорог должна составить 200 тыс. км, автомобильных дорог – 460 тыс. км, водных путей – 25 тыс. км. В документе также выделены шесть основных осей развития транспорта, семь транспортных коридоров и восемь транзитных каналов.

-
12. Экономика, основанная на низкоуглеродных источниках энергии с минимальным объемом эмиссии парниковых газов в атмосферу, в частности двуокиси углерода.
 13. Интермодальной называют грузоперевозку, в ходе которой используются два и более вида транспорта, задействовано несколько логистических компаний. При передаче груза от одного экспедитора к другому осуществляется переход ответственности.

К 2035 году также планируется создание Национального транспортного круга-123 (全国123出行交通圈) и Глобального маршрута экспресс-доставки грузов-123 (全球123快货物流圈).

справочно

Национальный транспортный круг-123 предполагает, что водители смогут добраться максимум за один час до необходимой точки в пределах мегаполиса, за два часа – в пределах агломераций, за три часа – до крупных городов по всей стране. Глобальный маршрут экспресс-доставки грузов-123 должен обеспечить доставку товаров внутри КНР в пределах одного дня, доставку в соседние страны – в пределах двух дней, доставку в крупные города мира – в пределах трех дней.

В части развития транспортной системы на региональном уровне планируется развитие железнодорожного транспорта в зоне Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй, строительство водного маршрута по реке Сицзян из города Наньнин (Гуанси-Чжуанский автономный район) в Гуанчжоу (провинция Гуандун), строительство порта свободной торговли на острове Хайнань. В документе также подчеркивается важность защиты экологии бассейна реки Хуанхэ при развитии транспортных проектов.

К проблемам транспортной инфраструктуры КНР можно [отнести](#) низкую технологическую оснащенность складов, пробки на городских автодорогах и нехватку кадров в логистическом секторе. Например, по состоянию на 2016 год около 80 % всех складских помещений [использовали](#) примитивную технику и низкооплачиваемый человеческий труд, а не современные технологии. Для решения данных вызовов документ предполагает ряд мер, направленных на:

- развитие интеллектуальных складских помещений;
- развитие комплексов организационных и технических средств сбыта продукции;
- улучшение стандартизации оборудования;
- снижение загруженности городских скоростных автомагистралей;
- увеличение количества высококвалифицированных кадров в транспортной сфере.

В Плате развития современной интегрированной транспортной системы на 14-ю пятилетку ставится задача совершенствования системы распределения грузов в транспортных узлах. К 2025 году более 70 % крупных морских и более 80 % крупных авиационных портов должны быть соединены железными дорогами.

Мексика

Положения развития транспортной инфраструктуры Мексики зафиксированы в Программе развития сектора связи и транспорта на 2020–2024 годы ([Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024](#), далее – Программа).

В Программе перечислены основные характеристики транспортного сектора и проблемы, требующие оперативного решения.

- Автомобильный транспорт является основным видом транспорта Мексики и задействован в процессах, обеспечивающих 5,6 % ВВП страны. На долю автотранспортных перевозок приходится более 83 % ВВП объема всего транспортного сектора (с помощью автотранспортных перевозок в среднем приходится перемещение 56 % грузов и 96 % пассажиров внутри страны).
- Основные проблемы в области автотранспортных перевозок – состояние автодорог и достаточно высокий уровень изношенности задействованного автопарка.
- Сеть железных дорог протяженностью 27 тыс. км охватывает 74 крупных города, связывает большинство портов и промышленных зон, однако для железнодорожных перевозок характерны проблемы эффективности и взаимосвязанности (занимают низкую долю на рынке наземных перевозок при минимальном предложении по междугородним пассажирским перевозкам).
- В систему аэроперевозок входят 77 аэропортов, 1 459 аэродромов и 513 вертолетных площадок. В качестве одной из ключевых проблем отмечена высокая концентрация перевозок в Международном аэропорту имени Бенито Хуареса ([Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México](#))¹⁴. В Программе отмечается отсутствие необходимых стратегий и экономических стимулов для развития сети аэродромов, эксплуатируемых местными органами государственной власти и частными компаниями в целях перераспределения пассажиропотока и грузопотока, а также поддержки развития регионов страны.
- Мексика располагает 117 портами и морскими терминалами, расположенными вдоль береговой линии, протяженность которой составляет 11 тыс. км.

Программа разработана в соответствии с Национальным планом развития на 2019–2024 годы ([Plan Nacional de Desarrollo 2019–2024](#)) – стратегическим документом, закрепляющим национальные цели и стратегические задачи по развитию различных отраслей мексиканской экономики.

В рамках Программы выделены три приоритетные цели развития транспортной инфраструктуры:

14. Гражданский аэропорт, расположенный в столице Мексики городе Мехико, является самым загруженным в Мексике и Латинской Америке.

- содействие социальному благосостоянию населения путем строительства, модернизации и поддержания сети доступных, безопасных, эффективных и устойчивых автомобильных дорог в целях достижения регионального развития и развития интермодальных перевозок;
- улучшение транспортной инфраструктуры на основе долгосрочного планирования с учетом регионального покрытия, интермодальности перевозок и устойчивого развития (в целях обеспечения населения безопасными и качественными транспортными услугами, доступными на территории всей страны);
- развитие сети объектов портовой инфраструктуры и торгового флота в качестве факторов, определяющих и ускоряющих региональное развитие с помощью создания промышленных узлов и производственных центров вокруг портов, а также улучшения качества мультимодальных перевозок.

Финляндия

Условия функционирования национальной транспортной инфраструктуры Финляндии и порядок использования транспортных средств для перевозки пассажиров и грузов регулируются национальными нормативными актами, соответствующими законодательству и директивам Европейского союза (ЕС).

справочно

С учетом состояния и специфики транспортной инфраструктуры Финляндия обладает правом в рамках законодательства ЕС самостоятельно определять условия и порядок осуществления перевозок грузов по национальной территории в отношении транспортных средств третьих стран, выстраивать их на двусторонней основе.

В частности, данный подход используется Финляндией при определении условий перевозок грузов автомобильным и водным видами транспорта.

Вопросы, связанные с транспортной инфраструктурой Финляндии, входят в сферу ответственности Министерства транспорта и коммуникаций ([Ministry of Transport and Communications](#)), Транспортного агентства Финляндии¹⁵ ([Finnish Transport Infrastructure Agency](#)¹⁶) и Агентства транспортной безопасности Финляндии ([Traficom](#)). Ведомства планируют развитие транспортных систем и готовят решения, принимаемые по проектам крупных транспортных магистралей, в том числе их финансированию. Транспортное агентство Финляндии обеспечивает безопасность

15. Включая диспетчерское управление движением всех видов транспорта (Fintraffic).

16. Доступ осуществляется через VPN.

и эффективность транспортировки грузов и пассажиров, осуществляет мониторинг состояния автомобильных, железных дорог и внутренних водных путей, выполняет программу общего развития транспортной системы страны и является единственным органом, отвечающим за обеспечение зимней навигации в финских портах.

В Финляндии [действуют](#) 15 региональных центров экономического развития, транспорта и окружающей среды (Centres for Economic Development, Transport and the Environment). Задача центров состоит в содействии повышению конкурентоспособности регионов, росту благосостояния населения и реализации принципов устойчивого роста, в том числе за счет развития транспортной инфраструктуры территорий.

В апреле 2020 года Правительство Финляндии [утвердило](#) Национальный план развития транспортной системы на 2021–2032 годы (The National Transport System Plan for 2021–2032), направленный на развитие железнодорожного, автомобильного, воздушного и морского транспорта, а также логистических услуг.

В Национальном плане развития транспортной системы Финляндии поставлены следующие цели:

- обеспечение высокого уровня сервиса (соответствие потребностям граждан);
- экономическое развитие (развитие транспортной системы, нацеленной на сокращение транспортных расходов компаний);
- безопасность дорожного движения;
- снижение негативного воздействия на окружающую среду;
- предоставление качественных услуг на всех видах транспорта;
- оптимизация затрат в транспортной отрасли.

Опыт зарубежных высших органов аудита

Счетный суд Федеративной Республики Бразилия

В октябре 2022 года Счетный суд Федеративной Республики Бразилия (далее – ВОА Бразилии) [провел](#) аудит эффективности деятельности Национального агентства автодорожного транспорта (Agência Nacional de Transportes, далее – Агентство) на предмет выявления нарушений в ряде концессионных¹⁷ соглашений

17. Концессия (от лат. concessio – «разрешение, уступка») – вид договора о создании или реконструкции за счет средств инвестора (или совместно с концедентом) объектов, как правило, недвижимого имущества, находящихся в государственной собственности, в результате чего инвестор получает возможность эксплуатировать объект на возмездной основе, собирая доход в свою пользу.

с компанией Transbrasiliana в ходе реализации проектов по улучшению инфраструктуры скоростных автомобильных дорог.

По итогам проверки аудиторы выяснили, что компания Transbrasiliana предоставляла недостоверную информацию о соблюдении плана работ по развитию инфраструктуры автомагистралей (Programa de exploração da rodovia), в результате чего Агентством были сформированы заведомо некорректные обоснования для строительства дополнительных полос на автомобильных трассах.

По итогам проведенного аудита ВОА Бразилии поручил Агентству в течение шести месяцев провести внутреннее расследование по фактам фальсификации отчетных документов в рамках проектов по развитию автодорожной инфраструктуры.

Также ВОА Бразилии обязал Национальное агентство автодорожного транспорта размещать в открытом доступе на своем официальном сайте информацию о тендерах и концессионных соглашениях в области развития автодорожной инфраструктуры.

Национальное управление по аудиту Великобритании

В 2022 году Национальное управление по аудиту Великобритании (далее – ВОА Великобритании) [провело](#) аудит деятельности Министерства транспорта Великобритании (Department for Transport) и государственной компании Network Rail в части реализации мероприятий по модернизации Транспеннинского маршрута (Transpennine Route) – железнодорожного сообщения длиной 76 миль (122 км), соединяющего крупные города (Йорк и Манчестер), а также небольшие города и пригородные районы между ними.

В 2011 году Министерство транспорта предложило проект по модернизации маршрута, а в ноябре 2021 года опубликовало Комплексный план модернизации и расширения железных дорог в Северной и Центральной Англии (Integrated Rail Plan for the North and Midlands, далее – План). План предусматривает полную электрификацию маршрута, строительство новых дополнительных путей на некоторых участках, а также модернизацию железнодорожных станций.

ВОА Великобритании дал промежуточную оценку реализации Плана в части деятельности Министерства транспорта и государственной компании Network Rail по следующим параметрам:

- наличие четкого обоснования для выделения инвестиций;
- соответствие проводимых мероприятий потребностям пассажиров;
- обеспечение надлежащей степени реализации Плана;
- наличие необходимых ресурсов для эффективного решения текущих задач в рамках реализации Плана в целях достижения оптимального соотношения цены и качества проекта.

В ходе проверки аудиторы пришли к выводу, что План по модернизации Транспеннинского маршрута разрабатывался достаточно долго: Министерству транспорта потребовалось более десяти лет, чтобы согласовать объем работ, что привело к регулярным задержкам поездов и перегруженности маршрута. Тем не менее объем необходимых работ был согласован. Как ожидается, реализация проекта положительно скажется на транспортной ситуации в регионе.

В отчете отмечается, что Министерство транспорта и государственная компания Network Rail находятся в процессе пересмотра модели управления проектом по модернизации Транспеннинского маршрута. По мнению ВОА, для успешной реализации проекта необходимо уделить особое внимание вопросам, связанным с управлением рисками.

По итогам проверки ВОА Великобритании рекомендовал:

- завершить разработку механизма оценки эффективности программы;
- установить прозрачное межведомственное взаимодействие;
- усовершенствовать процесс информирования граждан по вопросам, касающимся модернизации Транспеннинского маршрута.

Федеральная счетная палата Федеративной Республики Германия

В ноябре 2022 года Федеральная счетная палата (Bundesrechnungshof, далее – ВОА ФРГ) [опубликовала](#) результаты аудита компании Deutsche Bahn AG¹⁸ – крупнейшего железнодорожного оператора страны. Аудиторы проверили работу Федерального министерства цифровых технологий и транспорта, ответственного за управление компанией, а также провели аудит финансовой отчетности компании и подготовили заключение о ее экономическом положении.

В частности, методология аудита включала анализ трех вопросов.

- Были ли федеральные субсидии учтены в финансовой отчетности, и как они повлияли на экономическое положение компании в 2021 году?
- Как повлияли меры, принятые компанией для борьбы с последствиями пандемии в 2021 году, на ее деятельность?
- Каким образом компания оценивала показатели прибыли и долговых обязательств?

18. Deutsche Bahn AG юридически является субъектом публично-правовой собственности – акционерной компанией со стопроцентным государственным участием. Deutsche Bahn AG состоит из отдельных независимых друг от друга подразделений, объединенных в следующие группы: Mobility (пассажирский транспорт), Networks (инфраструктурные проекты и сфера услуг) и Logistics (грузовые перевозки и логистика).

ВОА выявил, что в 2020 году в связи с пандемией COVID-19 наблюдалась негативная динамика в деятельности компании, однако в 2021 финансовом году¹⁹ выручка, операционная прибыль и собственный капитал Deutsche Bahn значительно увеличились. Совокупная выручка компании увеличилась до 47,1 млрд евро, превысив уровень не только пандемического 2020 года (39,9 млрд евро), но и допандемических лет.

В частности, подразделение логистики DB Schenker увеличило прибыль за счет роста тарифов на перевозки, обусловленного рыночной конъюнктурой.

Аудиторы высоко оценили меры компании по управлению долговыми обязательствами, вследствие которых объем заимствований не вырос, несмотря на нестабильную рыночную конъюнктуру.

По оценке ВОА, ожидается, что объем долговых обязательств продолжит расти даже с учетом значительных инвестиций, хотя прогноз компании на 2022 год впервые с начала пандемии предполагает положительный операционный результат. Аудиторы указали на отдельные риски, которые ставят под угрозу краткосрочное и среднесрочное планирование развития Deutsche Bahn AG – непредвиденные затраты, рост процентных ставок по займам и проектные риски.

ВОА ФРГ подчеркнул, что в 2022 году в связи с резким ростом затрат на электроэнергию в условиях энергетического кризиса возникают дополнительные риски для будущего развития компании Deutsche Bahn AG и железнодорожной инфраструктуры в целом. Аудиторы допускают, что в целях обеспечения финансовой стабильности компании могут потребоваться дополнительные средства из федерального бюджета.

В целом ВОА ФРГ заключил, что федеральное правительство должно оптимизировать стратегии управления железнодорожным концерном и способствовать развитию инфраструктуры. Аудиторы дали федеральным ведомствам рекомендации в части мониторинга рыночных изменений, стабилизации железнодорожной инфраструктуры, соответствия структуры управления Deutsche Bahn нормативным правовым актам, а также предложили повысить операционную эффективность компании.

Управление Генерального контролера и аудитора Республики Индия

В 2010 году Правительство Индии одобрило строительство автомобильной дороги на границе с Непалом. Дорога проходит через три северо-восточных штата страны: Бихар, Уттар-Прадеш и Юттаракханд. Изначально планировалось, что ее длина

19. Финансовый год в ФРГ совпадает с календарным и длится с 1 января по 31 декабря.

составит 1,4 тыс. км. Позднее план строительства пересмотрели и сократили длину до 1,3 тыс. км. Дорога должна соединить индийские пограничные посты и повысить уровень мобильности пограничных войск. Реализацией проекта занимается Министерство внутренних дел Индии (Ministry of Home Affairs).

справочно

На строительство дороги было заложено 38,5 млрд индийских рупий (467 млн долларов США). По состоянию на март 2021 года правительствам трех штатов было выделено 17 млрд индийских рупий (207 млн долларов США).

Проект планировалось завершить в марте 2016 года. Однако из-за проблем с выделением земель и природоохранного статуса некоторых участков сроки завершения проекта были сдвинуты на декабрь 2022 года.

В июле 2022 года Управление Генерального контролера и аудитора Республики Индия (далее – ВОА Индии) [опубликовало](#) доклад по итогам аудита эффективности строительства дороги.

В ходе проверки был выявлен ряд нарушений в планировании и проведении строительства, управлении финансами и обеспечении качества. В частности, 81 % пунктов пограничного контроля находились на расстоянии от 15–20 км от дороги. После изменения маршрута прохождения дороги в штате Бихар из 15 мостов, ранее построенных для соединения участков дороги, ни один не был введен в эксплуатацию.

Одной из основных проблем в управлении финансами стало ежегодное выделение Министерством внутренних дел Индии правительствам штатов средств при не полностью использованном бюджете прошлого года. Более того, продление сроков строительства привело к росту стоимости проекта на 21 участке дороги – на 8,3 млрд индийских рупий (100 млн долларов США).

По мнению ВОА Индии, одна из главных проблем реализации проекта – медленные темпы строительства. Из запланированных 1,3 тыс. км к марту 2021 года было завершено только 367 км (29 %).

Поскольку земля предоставлялась без предварительного снятия ограничений на ее использование, приходилось разрывать контракты с подрядчиками на разных этапах строительных работ – это привело к остановке строительства на участке длиной 409 км.

Кроме того, ни Министерство внутренних дел, ни правительства штатов не обеспечили проведение внешней независимой проверки качества выполнения строительных работ.

ВОА Индии рекомендовало Министерству внутренних дел:

- активно содействовать скорейшему завершению строительных работ;
- рассмотреть возможность строительства соединительных и подъездных дорог в дополнение к основному маршруту (по мнению аудиторов, это повысит стратегическую и практическую значимость проекта);
- скоординировать всех участников проекта для скорейшего разрешения проблем, препятствующих завершению строительства, в том числе связанных с природоохранным статусом отдельных территорий;
- усилить контроль за реализацией проекта;
- привлекать внешних экспертов к оценке качества строительства.

Исследования
по теме

Транспорт в России – 2020

В статистическом сборнике публикуются основные показатели, характеризующие состояние транспорта России. Информация приводится в динамике 2005, 2010, 2015, 2017–2019 годов. Сборник подготовлен на основе данных федеральных статистических наблюдений, которые осуществляются Росстатом, министерствами и иными ведомствами Российской Федерации в соответствии с федеральным планом статистических работ.

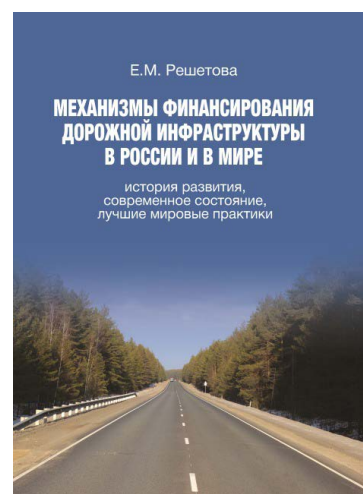
В сборнике приведены сведения об инвестициях, вводе в действие производственных мощностей, основных фондах, производстве, экспорте и импорте транспортных средств, тарифах на услуги транспорта, финансовых результатах деятельности транспортных организации. Содержится информация о транспортной деятельности каждого вида транспорта: протяженности путей, наличии подвижного состава, объемах перевозок. В отдельном подразделе даются сведения об аварийности на транспорте.

[Подробнее](#)

Механизмы финансирования дорожной инфраструктуры в России и в мире: история развития, современное состояние, лучшие мировые практики

В книге проанализированы лучшие международные практики с точки зрения становления, развития и совершенствования механизмов аккумулирования и распределения денежных средств, которые связаны с инвестированием в дорожную инфраструктуру. Рассмотрены наиболее стабильные в долгосрочной перспективе источники их формирования.

Вопросы финансирования дорог исследованы с учетом ряда объективных обстоятельств, характерных для развитых зарубежных стран. К ним относятся соблюдение баланса между совокупными целевыми платежами автомобилистов – пользователей дорожной сети и совокупными расходами бюджетной системы на ремонт, содержание, обустройство и развитие дорожной инфраструктуры. Также среди таких обстоятельств – взаимосвязь объема дорожных фондов с реальными потребностями дорожного строительства; налоговый механизм как инструмент государственного регулирования всех аспектов пользования автомобильного транспорта; применение негосударственных инвестиций и механизма государственно-частного партнерства и др.



[Подробнее](#)

Рейтинг качества дорог и дорожных служб в городах России

Рейтинг качества дорог и работы дорожных служб российских городов подготовлен компанией «Ингосстрах» совместно с Финансовым университетом при Правительстве Российской Федерации. В ходе исследования респонденты давали оценку состоянию дорожного полотна в городе и на прилегающих территориях, работе дорожной полиции и общественного транспорта, напряженности дорожного движения и вероятности попасть в «пробку», возможности попасть в ДТП. Полученные оценки по каждому из показателей были пересчитаны в индексы, где за 100 баллов приняты показатели лучшего города. На их основании был рассчитан итоговый индекс состояния дорожного хозяйства.

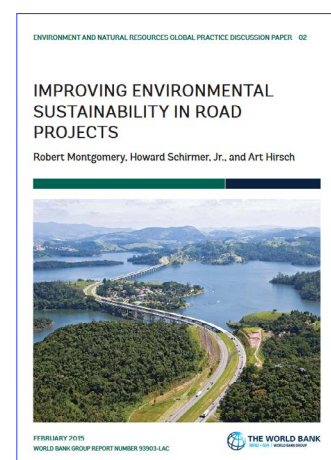
Самую высокую оценку состоянию дорог и работе дорожного хозяйства по состоянию на 2021 год дали жители Грозного, Белгорода, Саранска, Якутска, Магнитогорска, Владикавказа, Набережных Челнов, Калуги, Махачкалы и Нижневартовска. Наиболее отрицательно оценили состояние дорожного хозяйства в Смоленске, Рязани, Владивостоке, Томске, Костроме, Брянске, Архангельске, Петрозаводске, Санкт-Петербурге и Ярославле.

[Подробнее](#)

Повышение экологической устойчивости в дорожных проектах

Устойчивые транспортные проекты – например, эффективное восстановление сельских дорог и чистые городские транспортные системы – способны обеспечивать долгосрочное экономическое развитие. Тем не менее транспортные проекты могут иметь значительные последствия для окружающей среды и местных сообществ, если при их разработке и реализации не учитываются иные вопросы устойчивого развития.

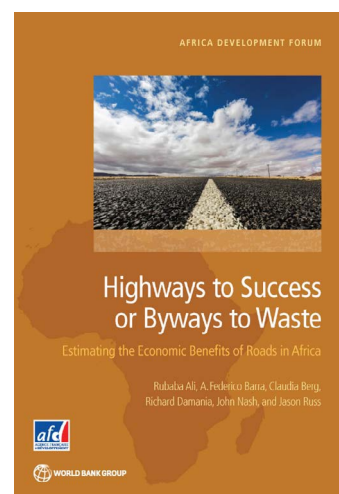
В центре внимания этого исследования – широкий спектр идей и вариантов для учета экологической устойчивости на протяжении всего цикла проектирования автомобильного транспорта (планирование системы, проектирование, строительство, эксплуатация и техническое обслуживание). Авторы документа отмечают, что экологическая устойчивость дорожных проектов влияет на устойчивый экономический рост в странах с низким и средним уровнем дохода и в том числе является ключом к сокращению бедности.



[Подробнее](#)

Дорога к успеху или путь к отступлению: оценка экономических выгод транспортной доступности Африки

Исследование сфокусировано на вопросах транспортной доступности африканского континента и возможности разработки новых подходов к проектированию транспортной инфраструктуры для получения значимых экономических выгод. Авторы отмечают, что Африка обладает огромным потенциалом и в то же время является беднейшим регионом мира, в связи с чем вопросы эффективности проектных инвестиций и разработки качественной методологии для их оценки являются ключевыми для всего мирового сообщества.



[Подробнее](#)

Публикации в СМИ

Стройподряд: субсидию на лизинг спецтехники хотят увеличить вшестеро. Как мера может отразиться на безопасности на дорогах и экономике в целом

Субсидию на лизинг дорожно-строительной техники хотят увеличить в шесть раз. В бюджете на это уже выделен 1 млрд рублей в 2023 году, депутаты Госдумы предложили добавить еще 5 млрд, выяснили «Известия». Как отметили эксперты, сейчас российские заводы оказались в сложной ситуации не только из-за кризиса, но из-за демпинга со стороны китайских компаний. Захватив долю рынка, иностранные компании могут резко повысить цены – поэтому эксперты призывают развивать собственное производство экскаваторов, бульдозеров, катков для укладки асфальта и прочего. Это позволит не только сохранить рабочие места, но и обеспечить безопасность строительства и ремонта дорог, подчеркнули специалисты.

23.11.2022 | Известия

[Полная версия публикации](#)

На предельных скоростях: в России введут рекордное количество трасс

2022 год станет рекордным по количеству введенных в эксплуатацию автомобильных дорог. Об этом в рамках форума «Транспорт России» заявил вице-премьер Марат Хуснуллин. По его словам, протяженность построенных и отремонтированных дорог в стране ежегодно увеличивается. При этом многие объекты вводятся в строй раньше намеченных сроков и планы каждый год перевыполняются.

18.11.2022 | Известия

[Полная версия публикации](#)

Планы на будущее. Что даст стране «дорожная пятилетка»

С 2023 года федеральные и региональные власти будут работать по новому стратегическому документу – пятилетнему плану дорожной деятельности. К концу 2027 года в нормативе будет 85 % федеральных, региональных и межмуниципальных дорог, входящих в опорную сеть. Сейчас ее протяженность составляет 136 тыс. км. Именно они играют сегодня ключевую роль для развития российской экономики. На мероприятия, заложенные в пятилетке, выделено более 13,2 трлн рублей, однако ожидаемый совокупный эффект от строительства и экономии времени при перевозках грузов и пассажиров составит почти 7 трлн рублей, еще 3,5 трлн рублей поступит в бюджеты в виде налогов и сборов.

15.11.2022 | Коммерсантъ

[Полная версия публикации](#)

Дороги другого порядка. Что происходило с дорожной сетью в 2022 году

Завершается четвертый год нацпроекта «Безопасные качественные дороги» (БКД). Несмотря на сложную экономическую ситуацию, дорожники выполнили более 92 % запланированных работ: к концу года в порядок приведут более 16,5 тыс. км автодорог в 84 субъектах Федерации, участвующих в реализации нацпроекта. Общий объем финансовой помощи регионам на развитие федеральных, региональных и местных дорог в рамках БКД в текущем году составляет порядка 400 млрд рублей. Благодаря рекордным объемам финансирования в субъектах Федерации ремонтируют дороги, работа с которыми планировалась только в 2023–2024 годах.

15.11.2022 | Коммерсантъ

[Полная версия публикации](#)

Расширение коридоров для обхода санкций

До 2030 года на реализацию инвестпроектов по развитию международного транспортного коридора Север – Юг страны – участники проекта направят 38,2 млрд долларов, наибольшие инвестиции приходятся на Россию (13,2 млрд долларов, из них четверть – частные вложения), Иран (12,9 млрд долларов, без частных инвесторов) и Казахстан (6,3 млрд долларов, 20 % частных средств), следует из доклада Евразийского банка развития (ЕАБР). Из-за санкций использование привычных направлений перевозок осложнилось (через сухопутные пункты пропуска со странами Европы и порты Балтийского бассейна), в результате российские власти и бизнес вынуждены ускоренно развивать альтернативные транспортно-логистические коридоры в расчете на поиск новых торговых партнеров и сокращение издержек в торговле с прежними. В ЕАБР выделяют три альтернативных маршрута поставок: северный (порты Мурманска), восточный (сухопутные выходы через Казахстан, погранпереходы и порты на Дальнем Востоке) и южный (коридор Север – Юг). Последний отличается мультимодальностью поставок (авто-, ж/д, морской транспорт), резервы пропускной способности и кратчайший путь в Южную Азию, Восточную Африку, на Ближний Восток, что позволяет расширить географию перевозок и объясняет интерес России к коридору. Потенциал контейнерных перевозок по МТК оценивается в 5,9–11,9 млн тонн к 2030 году.

28.10.2022 | Коммерсантъ

[Полная версия публикации](#)

Региональным трассам указали верный путь

Субъектам Федерации станет сложнее передавать разрушенные дороги Росавтодору для приведения их в порядок. По поручению главы государства Минтранс подготовил законопроект, который впервые вводит критерии подобной процедуры. На введении ограничений настаивал Минфин, чтобы сократить нагрузку на федеральный бюджет. Эксперты назвали инициативу разумной, но представители региональных властей выступают против.

03.10.2022 | Коммерсантъ

[Полная версия публикации](#)

Космические трассы: как снизить стоимость дороги. Специалисты из Татарстана назвали топ-5 способов экономии

О механизме, который позволяет снизить стоимость одного километра дороги, говорили в Уфе на первом международном конгрессе «Транспорт и строительство». Опытом снижения стоимости одного километра дороги местного значения до 5 млн рублей поделился министр транспорта и дорожного хозяйства Татарстана Фарит Ханифов. Он и другие эксперты рассказали об инструментах, которые позволяют достигнуть высокого стандарта масштабного строительства, одновременно снизив затраты.

24.09.2022 | Известия

[Полная версия публикации](#)

Дорожное открытие: как новые участки автотрасс упростят жизнь россиян.

К 2025 году время в пути по трассам от Санкт-Петербурга до Екатеринбурга должно сократиться почти в два раза – с 31 до 17,5 часа. Об этом Владимир Путин заявил 8 сентября на церемонии открытия движения сразу на нескольких новых и реконструированных участках автодорог. Доехать быстрее можно будет в том числе благодаря завершению трассы М-12. Ее планируется достроить без задержек, сообщили «Известиям» в аппарате вице-преьера Марата Хуснуллина и в «Автодоре». Впрочем, в правительстве уже есть новые планы по продолжению этой трассы – до Владивостока.

08.09.2022 | Известия

[Полная версия публикации](#)

«Если кто-то думает, что дорога получается «золотая», то это не так»

Один из крупнейших инфраструктурных объектов России – трасса М-12 Москва – Казань – в 2022 году будет частично открыта для автомобилистов. Когда запустят для движения первые участки, почему трасса подорожала на 30 %, где на ней можно будет разогнаться до 150 км/ч, какова дальнейшая судьба Центральной кольцевой автомобильной дороги и появятся ли на ней камеры, в интервью «Ъ» рассказал председатель правления госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

31.08.2022 | Коммерсантъ

[Полная версия публикации](#)

В Башкирии создадут систему контроля за средствами дорожных фондов

Депутаты Курултая Башкирии разрабатывают изменения в закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Республике Башкортостан», что позволит создать общедоступную информационную систему контроля за формированием дорожных фондов всех уровней и использованием средств. Поправки должны вступить в силу к марту 2023 года, уточнили в пресс-службе парламента. Система будет включать в себя информацию обо всех дорогах общего пользования, их техническом состоянии и использованных на ремонт и строительство средствах. Органы власти смогут получать данные о проведенных работах и гарантийных обязательствах подрядчиков, а автомобилисты – о ремонте дорог, аварийно опасных участках. Также они смогут сообщать о плохом качестве дорожных покрытий и подавать предложения по развитию дорожной сети.

04.08.2022 | Коммерсантъ – Башкортостан

[Полная версия публикации](#)

Набрать трассу: в РФ за пять лет обустроят 85 % дорог

За предстоящие пять лет российские власти планируют привести в нормативное состояние не менее 85 % всех дорог в стране. Такое поручение Владимир Путин дал 2 июня во время совещания по развитию дорожного строительства. По мнению президента, сейчас важно форсировать темпы развития инфраструктуры. При этом он отметил, что Россия располагает собственными научно-технологическими заделами в этой сфере. Эксперты также уверены, что санкционное давление со стороны ЕС, США и ряда других стран не окажет негативного влияния на намеченные планы.

02.06.2022 | Известия

[Полная версия публикации](#)

Счетная палата предложила отказаться от трассы в Приморье за 300 млрд

Счетная палата предложила правительству отказаться от строительства второго участка автодороги Владивосток – Находка – порт Восточный, стоимость которого оценивается в 309 млрд рублей. Это следует из отчета ведомства по проверке финансирования объекта, с которым ознакомился РБК. Вместо этого аудиторы предложили реконструировать действующую трассу А-188 Артем – Находка – порт Восточный. Рассмотреть вопрос возможной альтернативы должны Минтранс и Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) до 1 июня по поручению правительства. Но в отчете Счетной палаты не указано, во сколько может обойтись реконструкция. Такую оценку может сделать только проектный институт, пояснили РБК в пресс-службе ведомства.

05.04.2022 | РБК

[Полная версия публикации](#)

Как продлить жизнь дорогам

Как сообщил директор департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Андрей Шилов, по замечаниям Счетной палаты РФ, проанализировавшей в 2021 году механизмы внедрения новых технологий в дорожном хозяйстве, Минтрансом России разработан план мероприятий по созданию новых правовых механизмов внедрения инновационной продукции в отрасли. В рамках этого плана идет работа над изменениями в ФЗ № 257 об автомобильных дорогах. Готовится «дорожная карта» для направления в профильные ведомства для согласования. Специалисты департамента готовы рассмотреть любые предложения, касающиеся этой темы. Ориентировочно до конца текущего года планируется внести документ в Правительство РФ на рассмотрение.

10.03.2022 | Транспорт России

[Полная версия публикации](#)

М-12 уперлась в землю. Госаудиторы проверили расходы на строительство трассы Москва – Казань

Счетная палата направила обращение в Генеральную прокуратуру из-за признаков нарушения Земельного кодекса при изъятии земли под строительство трассы М-12 Москва – Казань, говорится в отчете Счетной палаты. Это было сделано по результатам проверки расходов на проектирование и строительство дорог, которые станут частью международного транспортного коридора Европа – Западный Китай (ЕЗК), в том числе трассы М-12. Обращение в Генпрокуратуру касается изъятия одного участка площадью 0,9 га во Владимирской области. Госкомпания «Автодор», с которой заключен договор на проектирование и строительство М-12 под ключ, заплатила владельцу участка 6,4 млн рублей за счет бюджетных субсидий. В том числе 3,7 млн рублей за жилой дом, не зарегистрированный в Росреестре. Но, как установили аудиторы Счетной палаты, участок относился к землям для сельхозпроизводств, на которых нельзя размещать жилье. Таким образом, строительство жилья на этом участке нарушает целевое использование земли, а выплата компенсации за него противоречит Земельному кодексу и «свидетельствует о наличии признаков причинения ущерба федеральному бюджету на указанную сумму», отмечается в отчете.

10.02.2022 | РБК

[Полная версия публикации](#)

Бюллетень – это официальное ежемесячное издание Счетной палаты Российской Федерации. В нем публикуются отчеты о завершённых проверках, экспертные заключения ведомства, методические и аналитические материалы.

В издании представлены официальные позиции и мнения членов Коллегии и сотрудников аппарата Счетной палаты по вопросам государственного финансового контроля, бюджетной и налоговой политики, другим финансово-экономическим вопросам.

Издание основано в 1997 году, зарегистрировано в Комитете РФ по печати за 017653 от 28 мая 1998 года и в Министерстве по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций РФ – Эл 77-4479 от 23 апреля 2001 года. ISSN 27127907.

Комментарии представителей органов власти и объектов контроля, а также мнения привлеченных экспертов не являются официальной позицией Счетной палаты Российской Федерации.

для справки

