**Информационно-аналитические материалы к заседанию Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации по вопросу   
«О состоянии и перспективах развития сети автомобильных дорог общего пользования»**

Автомобильные дороги составляют наиболее разветвленную часть транспортной инфраструктуры, выполняющую самые разнообразные задачи от обслуживания международных и межрегиональных перевозок до обеспечения подъезда к объектам, предприятиям, учреждениям, к домам граждан. Значительная часть малого и среднего бизнеса, который осуществляет преимущественно перевозки небольших партий продукции или действует в сфере услуг, тяготеет к использованию автомобильного транспорта.

Численность автотранспортных средств за период 2000-2015 годов увеличилась более чем в 2 раза (с 25,4 млн. автомобилей до 51,4 млн. автомобилей). Уровень автомобилизации населения повысился с 139 легковых автомобилей на 1000 человек населения в 2000 году до 302 легковых автомобилей на 1000 человек населения к 1 января 2016 года. При этом темп роста уровня автомобилизации населения составил в период 2010 – 2013 годы около 6 % в год. В период 2014 – 2015 годы, несмотря на кризисные явления в экономике, рост этого показателя продолжался с темпом около 2 % в год.

В то же время прирост пропускной способности автомобильных дорог общего пользования растет существенно медленнее. Так, за период 2010 - 2015 годов построено и реконструировано около 12,5 тыс. км автомобильных дорог федерального и регионального значения, что составляет менее 1% от их общей протяженности.

По данным федерального статистического наблюдения дорожная сеть общего пользования в Российской Федерации по состоянию   
на 1 января 2016 г. имеет общую протяженность 1479,9 тыс. км, из которых   
51,9 тыс. км – дороги федерального значения, 515,8 тыс. км – дороги регионального значения, 912,2 тыс. км – дороги местного значения. Твердое покрытие отсутствует на 8,1% региональных дорог и 43,1% местных дорог. Усовершенствованную дорожную одежду проезжей части, способную пропускать потоки грузовых автомобилей независимо от погодно-климатических условий, имеют 65% региональных дорог и 29,4% местных дорог. Не отвечают нормативным требованиям 36,4% протяженности автомобильных дорог федерального значения, 61,9% общей протяженности автомобильных дорог регионального значения и 44,8% протяженности автомобильных дорог местного значения.

При этом на сети автомобильных дорог федерального значения доля участков, соответствующих нормативным требованиям, устойчиво растет за счет перехода с 2014 года на 100-процентное нормативное финансирование затрат на ремонт и содержание дорог, достигнет к 2019 году 100 % протяженности без учета участков, планируемых в очередном году к реконструкции и ремонту.

Приведение в нормативное состояние региональных и местных дорог осуществляется медленно со средним темпом около 0,5 % в год, а в 20 субъектах Российской Федерации доля участков, соответствующих нормативным требованиям, не увеличивается.

В настоящее время в сфере автомобильных дорог действуют следующие документы стратегического планирования:

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р (далее – Транспортная стратегия). Она устанавливает перспективные направления социально-экономического развития транспортного комплекса, а также индикаторы реализации этих направлений на 2015, 2018, 2020, 2024, 2030 годы;

Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года в редакции, утвержденной Правительством Российской Федерации 14 мая 2015 г.;

Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319, а также входящая в ее состав Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 (в редакции от 29.07.2016);

План деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2016 – 2021 годы, утвержденный Министерством транспорта Российской Федерации 23 мая 2016 г.;

Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 г. № 384-р (в редакции от 21.09.2016).

Цели социально-экономического развития транспортного комплекса, включая дорожное хозяйство, на долгосрочный период до 2030 года установлены Транспортной стратегией. В документе установлены 6 целей, в том числе 3 в сфере дорожного хозяйства:

цель 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры». Достижение цели 1 позволит обеспечить динамичный рост экономики России, социальное развитие и укрепление связей между ее регионами путем устранения территориальных и структурных диспропорций на транспорте, вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет создания дополнительных транспортных связей, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики путем предоставления возможности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на региональные и международные рынки, рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения. В сфере дорожного хозяйства для достижения цели 1 на первом этапе реализации Транспортной стратегии предусматривается строительство и реконструкция основных направлений автомобильных дорог, ликвидация наиболее существенных разрывов и «узких мест» транспортной сети, в том числе в азиатской части России. Предусмотрено обеспечить развитие транспортных подходов к пограничным пунктам пропуска и крупным транспортным узлам, а также их комплексное развитие на основных направлениях перевозок. Предусматривается создание инфраструктурных условий для развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке. На этапе реализации Транспортной стратегии после 2020 года планируется поднять до уровня лучших мировых достижений пропускную способность и скоростные параметры транспортной инфраструктуры, увеличить долю скоростных дорог в общей протяженности дорожной сети. В ходе развития транспортной системы планируется освоить инновационные технологии строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры;

цель 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами». Достижение цели 3 означает удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения в перевозках, а также специальных требований, в частности создание доступной транспортной среды для граждан с ограниченными возможностями, обеспечение устойчивой связи населенных пунктов с магистральной сетью транспортных коммуникаций и обеспечение ценовой доступности услуг транспорта, имеющих социальную значимость. Предусматривается государственная поддержка создания интеллектуальных транспортных систем с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, технологий управления транспортными средствами и потоками. Намечено обеспечить в размерах, установленных Транспортной стратегией в зависимости от сценариев ее реализации, прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;

цель 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы». Реализация цели 5 позволит повысить безопасность движения, достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта, повысить уровень соответствия транспортной системы задачам обеспечения военной безопасности страны и тем самым создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков. В сфере автомобильных дорог в рамках этой цели за счет комплекса мероприятий предполагается достичь уровня безопасности движения, соответствующего международным и национальным требованиям. Обеспечение транспортной безопасности позволит повысить состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры от противоправных действий, в том числе террористической направленности, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса. Намечено обеспечить в размерах, установленных Транспортной стратегией в зависимости от сценариев ее реализации, прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения, а также протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения.

Цели социально-экономического развития транспортного комплекса, включая дорожное хозяйство, на среднесрочный период установлены с учетом положений Транспортной стратегии:

в горизонте до 2018 года - Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года в редакции, утвержденной Правительством Российской Федерации 14 мая 2015 г. Основными целями на этот период установлены:

- создание условий для привлечения инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры с расширением практики применения концессионных соглашений и механизмов проектного финансирования;

- повышение уровня защищенности транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства с продолжением работы по категорированию объектов транспортной инфраструктуры, оценке их уязвимости, составлению планов обеспечения транспортной безопасности и их реализации;

в горизонте до 2020 года - Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» в редакции, утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319 (далее - Государственная программа). В сфере дорожного хозяйства цели установлены в подпрограмме «Дорожное хозяйство» и представляют собой:

- снижение транспортных издержек пользователей автомобильных дорог;

- повышение комплексной безопасности в сфере дорожного хозяйства;

в горизонте до 2020 года - План деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2016 – 2021 годы, утвержденный Министерством транспорта Российской Федерации 23 мая 2016 г. В этом документе установлены следующие цели, учитывающие в том числе сферу дорожного хозяйства:

- сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта со следующими направлениями:

- развитие сети автомобильных дорог федерального значения;

- организация развития скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства;

- обеспечение функционирования сети автомобильных дорог федерального значения

- содействие развитию автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения;

- развитие инноваций в сфере дорожного хозяйства.

При том, что больше половины федеральных дорог соответствуют нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, значительная часть федеральных автомобильных дорог исчерпала свою пропускную способность или эксплуатируется при уровне загрузки 0,7 и более.

Даже наиболее загруженные из федеральных автомобильных дорог проходят по территории населенных пунктов. Общая протяженность участков федеральных дорог, проходящих в границах населенных пунктов, составляет почти 5 тыс. км. Отсутствуют или не завершено строительство обходов таких крупнейших и крупных городов, как Волгоград, Вологда, Екатеринбург, Иваново, Кострома, Красноярск, Курск, Новосибирск (по направлению федеральной дороги «Чуйский тракт»), Нижний Новгород, Омск, Рязань, Саранск, Ярославль, Советск в Калининградской области, Муром во Владимирской области и других. Отсутствие таких обходов вызывает не только экономические потери, связанные со снижением скорости доставки грузов и пассажиров, но вызывает значительное ухудшение состояния окружающей среды в городах, не позволяет обеспечить необходимый уровень безопасности городского населения. По данным статистических наблюдений в 2016 году 34,6% протяженности федеральных дорог и почти 10% протяженности региональных дорог работают в режиме перегрузки. В Московском и Санкт-Петербургском транспортных узлах, в других крупных городах проблема перегрузки дорог движением привела к неприемлемым последствиям. В Сибирском, Дальневосточном, в значительной части Северо-западного, Приволжского и Уральского федеральных округов низкий уровень обеспеченности автомобильными дорогами сдерживает социально-экономическое развитие.

Велика аварийность на автомобильных дорогах. Так, в 2015 году на автомобильных дорогах общего пользования произошло 183,3 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 23 тыс. человек. В последние годы выполняется большой объем работ, направленных на повышение безопасности движения. На федеральных автомобильных дорогах действуют 8685 км линий электрического освещения, 396 пешеходных переходов в разных уровнях, 23063 тыс. пог. м. барьерных ограждений. На региональных автомобильных дорогах только в 2015 году построено более 319 тыс. пог. м. линий электрического освещения, 473,3 тыс. пог. м. барьерных ограждений. На дорогах местного значения действуют 310,1 тыс. пог. м. линий электрического освещения, 1566 пешеходных переходов в разных уровнях. Выполнение вышеуказанных работ позволило достичь в 2015 году по сравнению с 2005 годом снижения количества дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования на 18%, количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях - на 32%. Тем не менее повышение безопасности движения остается наиболее важным аспектом дорожной деятельности.

Исследованиями установлено, что неудовлетворительное состояние автомобильных дорог обуславливает увеличение себестоимости перевозок для пользователей дорог с учетом затрат времени и топлива, а также износа транспортных средств, до 3 раз. В зависимости от состояния дорожного покрытия стоимость перевозок для различного типа автомобилей может изменяться в 1,5-1,6 раза. Затраты на эксплуатацию автомобиля при плохом состоянии дорожного покрытия возрастают в 1,6-2 раза. При этом влияние автотранспортного комплекса, включающего в себя автомобильный транспорт и автомобильные дороги, на экономику, развитие малого и среднего бизнеса, имеет устойчивую тенденцию к усилению и является одним из существенных ограничителей экономического роста. Вышеуказанное несоответствие темпов роста автомобильного парка и развития дорожной сети, совершенствования состояния дорог не в полной мере способствует реализации потенциала влияния транспорта на повышение качества жизни населения и на снятие инфраструктурных ограничений на развитие экономики.

Одним из направлений в развитии сети автомобильных дорог общего пользования является строительство скоростных, в том числе платных, автомобильных дорог в рамках деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (далее – Государственная компания).

Так в 2015 году завершены работы по реконструкции и строительству на участках автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 53,73 км, в том числе в разрезе автомобильных дорог и участков:

М-1 «Беларусь» - 3,63 км;

М-4 «Дон» - 50,1 км:

В 2015 году организована эксплуатация на платной основе 5 (пяти) участков автомобильных дорог Государственной компании. Таким образом, общая протяженность платных участков автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании, по состоянию на 01.01.2016 составила 526,2 км.

В течение 2015 года 53,2 миллиона транспортных средств воспользовались платными участками автомобильных дорог Государственной компании.

Необходимо отметить тенденцию ежегодного увеличения среднесуточной интенсивности движения транспортных средств на платных участках автомобильных дорог Государственной компании.

На всех вновь построенных ПВП обеспечена возможность оплаты проезда наличными денежными средствами, банковскими картами, электронными бесконтактными смарт-картами, а также с помощью транспондеров. Для автомобилей, оборудованных транспондерами, выделены специальные полосы для безостановочного проезда.

На всех ПВП организовано не менее одной выделенной полосы безостановочного проезда для пользователей по транспондерам, ЭСРП.

В 2015 году на платном участке автомобильной дороги М-4 «Дон» км 48 – км 71 в Московской области были открыты дополнительные пункты взимания платы – на примыканиях км 62 (в обоих направлениях).

Кроме того, в рамках развития сети платных участков на автомобильных дорогах Государственной компании разработан и утвержден приказом от 18.12.2015 № 295 СТО АВТОДОР 5.1-2015 «Технические требования к аппарату приема платежей Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

В рамках мероприятий по повышению привлекательности платных участков Государственная компания в июне 2015 года приступила к реализации программы лояльности, которая предусматривает предоставление пользователям скидок в зависимости от частоты или дальности поездок по платным участкам федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон», а впоследствии – и по другим автомобильным дорогам Государственной компании. В рамках реализации указанной программы лояльности пользователям электронными средствами регистрации проезда (ЭСРП) предоставляется базовая скидка в размере 20%.

Одним из ключевых документов, способствующих развитию инновационной деятельности, является Техническая политика Государственной компании «Автодор» в области проектирования, строительства (реконструкции), ремонта, диагностики и содержания скоростных автомобильных дорог, объектов дорожной инфраструктуры, приказом Государственной компании от 09.09.2015   
№ 200 утверждена «Техническая политика Государственной компании на период до 2020 года».

Также в 2015 году приказом Государственной компании от 04.12.2015 № 277 утверждена Экологическая политика Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на период до 2030 года.

Стратегическая цель Экологической политики Государственной компании обеспечение благоприятного состояния окружающей природной и социальной среды в зоне влияния автомобильных дорог Государственной компании, сохранение естественных экологических систем и природных ресурсов на придорожных территориях для удовлетворения потребностей нынешнего и будущих поколений, реализации права каждого человека на благоприятную окружающую среду и обеспечения экологической безопасности.

В рамках Программы по разработке межгосударственных стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) при активном участии и финансировании Государственной компании подготовлен и принят на 57-й сессии МГС межгосударственный стандарт ГОСТ 33062-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса».

Данный ГОСТ учитывается Государственной компанией при разработке проектной документации на создание многофункциональных зон дорожного сервиса (МФЗ).

Создание МФЗ на автомобильных дорогах Государственной компании осуществляется путем заключения с инвестором инвестиционного договора (выбранного на основе конкурса) или путем заключения договора о присоединении к автомобильной дороге и соглашения о намерениях (взаимодействии) по доведению существующих объектов дорожного сервиса до параметров МФЗ.

На территории МФЗ обустроены: стоянка, пункт питания, СТО, шиномонтаж, мойка, минимаркет, медицинский кабинет, санитарный блок.

Таким образом, начиная с 2010 года на автомобильных дорогах Государственной компании обустроено 34 МФЗ, из них: 24 МФЗ на автомобильной дороге М-4 «Дон», 8 МФЗ на автомобильной дороге М-1 «Беларусь», 2 МФЗ на автомобильной дороге М-3 «Украина».

Уровень развития отечественной дорожной сети существенно ниже, чем в странах-членах ОЭСР, остальных странах БРИКС, а также Европейских странах. В рейтинге глобальной конкурентоспособности, опубликованном Всемирным экономическим форумом, по показателю развития автодорожной инфраструктуры Россия в 2015 году заняла 123 место.

Доля скоростных автомобильных дорог России в общей протяженности составляет порядка 0,3%, что в разы меньше, чем в других странах (Франция - 1,17%, Италия - 1,37%, Канада - 1,63%, Германия - 1,99%, Китай - 2,27%, США - 3,98%, Испания - 9,74%). При этом в России отсутствует единой связная сеть автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, что не обеспечивает потребности в непрерывном скоростном автодорожном сообщении.

Таким образом, количественные и качественные характеристики дорожной инфраструктуры не позволяют в полной мере и эффективно удовлетворять спрос растущих сегментов национальной экономики, поддерживать должный уровень мобильности населения, обеспечивать конкурентоспособные позиции на мировом рынке транспортных услуг. По оценкам экспертов, только прямые экономические потери от несоответствия уровня развития автомобильных дорог потребностям экономики страны достигают ежегодно порядка 2-3% ВВП.

Убедительным доказательством необходимости форсированного создания и развития опорной сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог выступает также и тот факт, что в мире не отмечено прецедентов успешного

экономического развития без синхронного (или даже опережающего) расширения и улучшения состояния национальной дорожной сети.

Долгосрочные программы развития сетей автомагистралей были успешно реализованы в США (программа «Интерстейт», 50 - 70 годов XX века), ведущими странами Евросоюза в 70 - 90 годах, а с 90-х активно реализуются Китаем, Бразилией и другими странами БРИКС. Основным результатом реализации данных программ стало не только развитие современной инфраструктуры, но и качественная трансформация экономик указанных стран за счет изменения конфигурации системы хозяйственных связей в обществе, формирования единого емкого внутреннего рынка.

Международный опыт также свидетельствует, что реализация долгосрочных программ развития сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог не только позволяет стимулировать развитие многих отраслей экономик, но и формирует условия для повышения инвестиционной активности, мобилизации национального и зарубежного капитала. Строительство автодорожных объектов обусловлено высокой капиталоемкостью, в связи с чем, в мире широко распространена практика строительства автомагистралей и скоростных автомобильных дорог с применением механизмов государственно-частного партнерства с привлечением инвестиционных и технологических ресурсов частного сектора и последующей эксплуатацией объектов на платной основе.

Неотъемлемым условием решения задачи повышения скорости и качества транспортного сообщения между основными узлами экономической активности на текущем уровне технологического и экономического развития Российской Федерации выступает комплексное развитие опорной сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, которые в перспективе обеспечат возможность наиболее быстрого и качественного передвижения населения, товаров и услуг. Создание сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, соответствующей задачам долгосрочного социально-экономического развития по параметрам необходимой протяженности и оптимальной конфигурации - один из принципиальных вызовов, стоящих перед национальной экономикой в целом.

Сеть скоростных автомобильных дорог - это целостная и непрерывная совокупность автомагистралей и скоростных автомобильных дорог федерального и регионального значения, обеспечивающая связанность территорий Российской Федерации, крупных агломераций, основных промышленных и экономических центров страны, создающая условия для непрерывного скоростного движения существенных объемов грузо- и пассажиропотоков (в том числе в рамках международных транспортных коридоров).

Сеть автомобильных дорог (в том числе скоростных автомобильных дорог) является неотъемлемой частью транспортной системы страны, которая, в свою очередь, является сложным комплексом разветвленных путей сообщения и видов транспорта.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Объем перевозки грузов, млн тонн | 7750 | 8337 | 8519 | 8264 | 8006 |

Формирование сети скоростных автомобильных дорог в Российской Федерации должна проводиться с учетом планов по развитию других видов транспорта в зависимости от присущей им специфики. Функционально автомобильный транспорт является наиболее универсальным, обеспечивая все типы пассажирских и грузовых перевозок.

Объем и структура грузоперевозок в России в 2010-2014 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| втом числе: |  |  |  |  |  |
| железнодорожный | 16% | 17% | 18% | 17% | 17% |
| автомобильный | 65% | 71% | 73% | 70% | 68% |
| трубопроводный | 13% | 14% | 14% | 14% | 13% |
| морской | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| внутренний водный | 1% | 2% | 2% | 2% | 1% |
| воздушный | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |

Источник: Росстат

Международный опыт показывает, что совокупная стоимость перевозок автомобильным транспортом по скоростным автомобильным дорогам, учитывающая время и накладные расходы, составляет сопоставимую величину по сравнению с другими видами транспорта.

По автомобильным дорогам перевозится основной объем грузов. Так, в 2014 году грузовым автомобильным парком перевезено 5416,7 млн тонн грузов, что составляет почти 70% от общего объема перевозок всеми видами транспорта.

Основными преимуществами скоростных автомобильных дорог по сравнению с железнодорожными перевозками являются:

маневренность и подвижность. Автомобильный транспорт позволяет обеспечить наиболее удобную доставку грузов «от двери - до двери». Исключается необходимость дополнительных погрузок и выгрузок, что способствует сохранности и целости грузов, повышает скорость доставки;

бесшовность инфраструктуры при международных перевозках в отличие от разных стандартов железных дорог;

разнообразие перевозимых грузов. Парк автомобилей позволяет транспортировать любые грузы;

высокая конкуренция. Более гибкий подход автоперевозчиков к установлению тарифов, набору услуг и интересам потребителей.

Как показывает зарубежный опыт, реализация проектов скоростных автомобильных дорог способствует росту ВРП регионов, по территориям которых они проходят, повышают качество жизни населения, повышает мобильность и деловую активность жителей регионов, способствует развитию межрегиональной и международной торговли.

Сеть скоростных автомобильных дорог в Российской Федерации должна носить взаимодополняющий характер с перспективным развитием железнодорожного транспорта посредством развития как мультимодальных грузовых перевозок, так и увеличения потенциальных объемов пассажиропотоков.

Создание сети скоростных автомобильных дорог позволит повысить эффективность дорожного хозяйства нашей сраны, ликвидировать существующий дефицит автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, определить объем государственного и частного участия в создании новой дорожной инфраструктуры, обеспечить сбалансированное развитие транспортной системы страны и повысить транзитный потенциал Российской Федерации.

Основные сдерживающие факторы развития сети скоростных автомобильных дорог:

1. Ограниченность бюджетных средств, доступных для финансирования развития дорожной инфраструктуры.
2. Снижение текущих инвестиционных возможностей привлечения частного каптала к реализации проектов по развитию автомобильных дорог.
3. Отсутствие утвержденных программных и стратегических документов по созданию и развитию сети скоростных автомобильных дорог. В частности, в рамках Транспортной стратегии до 2030 года развитие скоростных автомобильных дорог предусматривается в виде нескольких разрозненных проектов.
4. Отсутствие системного подхода к формированию комплекса взаимосогласованных по ресурсам и срокам приоритетных инвестиционных проектов развития транспортной системы, внедрения проектного механизма управления развитием всей сети автомобильных дорог, а не только проектами платных автодорог.

Ожидаемые результаты создания сети скоростных автомобильных дорог.

Институциональные.

Обеспечение связанности территорий Российской Федерации, соединение основных промышленных и экономических центров страны.

Обеспечение сетевого эффекта от скоростных дорог, оказывающих влияние на рост ВВП.

Рост ВРП и инвестиционной привлекательности регионов.

Интенсивное развитие рынка ГЧП в автодорожной отрасли. Обеспечение высокоэффективного использования бюджетных средств.

Формирование спроса на продукцию предприятий машиностроения, строительной отрасли, ТЭК и других отраслей экономики.

Развитие малого и среднего бизнеса.

Рост занятости населения.

Повышение мобильности населения.

Повышение качества жизни населения.

Повышение коммерческой скорости движения грузов.

Финансовые.

Совокупный объем социально-экономического эффекта от формирования Сети скоростных дорог (как показывает международный опыт) может составлять до пяти кратного увеличения вложенных средств в ее создание, т.е. при затратах в 7 млрд руб. объем эффекта может составить до 35 млрд. руб.

Данные результаты достигаются за счет:

Мультипликативного эффекта инвестиционных расходов на выпуск продукции и услуг предприятиями отрасли и смежных отраслей (экономический эффект).

Экономии времени населения при передвижении (социальный эффект).

Изменения рыночной стоимости имущества граждан и организаций (социальный эффект).

Экономии затрат населения и организаций на топливе в связи с устранениями ограничений пропускной способности автомобильных дорог (социальный эффект).

Снижения потерь экономики при повышении безопасности дорожного движения (снижение смертности от ДТП) (социальный эффект).

Важнейшими условиями достижения целей социально-экономического развития до 2030 года в сфере дорожного хозяйства являются:

стабильность системы финансирования дорожного хозяйства, основанной на федеральном, региональных и муниципальных дорожных фондах;

стабильность реализации положений Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части 100-процентного финансирования капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования по утвержденным нормативам затрат;

совершенствование градостроительного, бюджетного, налогового законодательства в сферах, касающихся функционирования и развития дорожного хозяйства.

Факторами, оказывающими наибольшее влияние на достижение долгосрочных целей функционирования и развития дорожного хозяйства, с учетом вышеуказанных условий, являются:

- установление ставок налогов, определенных Бюджетным кодексом Российской Федерации в качестве источников формирования дорожных фондов (акцизы на моторное топливо и транспортный налог), на уровне, обеспечивающем, как минимум, 100-процентное финансирование содержания и текущего ремонта автомобильных дорог общего пользования всех уровней по утвержденным нормативам затрат, а также капитального ремонта и реконструкции первоочередных участков дорожной сети;

- наличие федеральных целевых, государственных, муниципальных программ в сфере дорожного хозяйства, устанавливающих положения и объемы финансирования, необходимые для заключения долгосрочных контрактов на содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений, а также на строительство и реконструкцию объектов, срок осуществления которых превышает трехлетний финансовый период;

- определение при формировании и реализации государственных программ Российской Федерации в сфере дорожного хозяйства на соответствующий финансовый период приоритетов и мероприятий, обеспечивающих 100-процентное финансирование капитального ремонта, ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог по утвержденным нормативам затрат;

- определение при формировании и реализации государственных программ субъектов Российской Федерации и муниципальных программ в сфере дорожного хозяйства на соответствующий финансовый период приоритетов и мероприятий, обеспечивающих 100-процентное финансирование содержания и текущего ремонта по утвержденным нормативам затрат, а также капитального ремонта и реконструкции участков дорожных сетей, имеющих наиболее существенные разрушения и износ, влияющие на работоспособность дорог и искусственных сооружений и безопасность движения по ним, участков, входящих в состав международных и межрегиональных маршрутов, в целях повышения прочностных характеристик дорожных одежд и искусственных сооружений для пропуска типов транспортных средств, указанных в соответствующих технических регламентах в сфере безопасности автомобильных дорог, а также участков, испытывающих загрузку движением, превышающую уровень, установленный постановлением Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 г. № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации;

- определение при формировании федеральных целевых и государственных программ Российской Федерации в сфере дорожного хозяйства мероприятий на соответствующий финансовый период, обеспечивающих формирование соответствующих технологических заделов при строительстве и реконструкции автомобильных дорог, необходимых для создания на рынке подрядных работ условий предсказуемости минимальной загрузки специализированной техники и высококвалифицированных работников, а также условий кредитования подрядных организаций, обуславливающих возможность не учитывать при определении предложений к торгам риск содержания простаивающей специализированной техники, потери высококвалифицированных работников, возможного ухудшения условий банковского кредитования;

- совершенствование налогового и бюджетного законодательства в направлениях, обеспечивающих компенсацию потерь объемов дорожных фондов по сравнению с условиями, определенными при их создании в 2010-2011 годах, упрощение процедур доведения до субъектов Российской Федерации межбюджетных трансфертов из федерального бюджета на финансирование региональных и местных дорог;

- повышение роли платежей за использование автомобильных дорог в части стимулирования компаний по оптимизации парка транспортных средств, повышения уровня использования автомобилей, снижения воздействия транспортных средств на окружающую среду, а также финансирования дорожных работ, направленных на возмещение износа дорожных конструкций от воздействия транспортных средств и создание на дорогах условий, отражающих эффективность этого стимулирующего воздействия.

- достижение установленных долгосрочных целей социально-экономического развития в сфере дорожного хозяйства сопряжено с рядом ограничений, а также макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному достижению целей, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям.

Макроэкономические риски в основном связаны с нестабильностью мировой и отечественной экономики, в том числе колебаниями цен на энергоносители. Влияние негативных последствий мирового финансового кризиса 2009-2011 годов, нестабильность отечественной экономики в 2015-2016 годах, вызванная снижением цен на нефть и недружественными действиями ряда иностранных государств, привели к вынужденному изменению приоритетов финансирования строительства и реконструкции объектов. Восстановление российской экономики в период 2012-2014 годов позволило обеспечить увеличение объемов ввода в эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения. Так, в 2013-2014 годах на дорогах, находящихся в управлении Федерального дорожного агентства, были построены и реконструированы участки общей протяженностью 1067,8 км, что в 1,44 раза больше объемов, предусмотренных действовавшей в тот период федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» в редакции, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 мая 2013 г. № 401 (739 км). В 2014 году завершен переход на финансирование ремонта и содержания автомобильных дорог федерального значения по нормативам затрат, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 23 августа 2007 г. № 539, что позволило довести долю федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, до 63,6 % в 2015 году с 46,5% в 2013 году.

Вместе с тем последствия вышеуказанной нестабильности отечественной экономики и связанная с ней концентрация в федеральной адресной инвестиционной программе на 2015-2016 годы средств на завершении ранее начатых строек с исключением из этой программы большей части вновь начинаемых объектов привели к практически полному исчерпанию технологических заделов в строительстве и реконструкции автомобильных дорог и мостовых сооружений, существенному снижению объемов ввода в эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения в 2015-2017 годах, увеличению потребности в финансировании капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог. Риск дальнейшего воздействия этих негативных факторов, недостаточность количества вновь начинаемых объектов реконструкции и темпов восстановления технологических заделов в строительстве и реконструкции автомобильных дорог может привести к продолжению проявления тенденции снижения объемов ввода в эксплуатацию автомобильных дорог в среднесрочной перспективе.

Так в 2016 году будут осуществлены работы по ремонту и капитальному ремонту:

- региональных и местных автомобильных дорог в объеме 12 900 км;

- федеральных автомобильных дорог в объеме 8 625 км (Росавтодор: 6700 км – ремонт и 1600 км – капитальный ремонт; Государственная компания – 300 км – ремонт и 25 км – капитальный ремонт), что позволит обеспечить приведение в нормативное состояние 36 835 км (Росавтодор -34655 км, Государственная компания – 2180 км) федеральных трасс или 71 % от их общей протяженности (51 891,2 км) с учетом высокого уровня содержанифедеральня (в 2016 году Минтрансом России и Федеральным дорожным агентством принято решение о сохранении объемов финансирования содержания федеральной дорожной сети на уровне 100 % от утвержденных нормативов).

В 2016 году будет завершено строительством и реконструкцией:

- 2 800 км региональных и местных автомобильных дорог;

- 295,322 км федеральных автомобильных дорог (Росавтодор – 213,642 км, Государственная компания – 81,680 км), из них на 169,308 км (Росавтодор - 120,308 км Государственная компания – 49 км) уже открыто рабочее движение.

Среди вводных объектов 2016 года:

* реконструкция участков автомобильной дороги М-18 «Кола» в Мурманской области в том числе подъезд к г. Мурманску (15,2 км);
* подъезд к г. Саранск в республике Мордовия (1,09 км);
* реконструкция участка с 1213 по 1226 км в Архангельской области (13 км) и завершение работ на обходе Тарасовки в Московской области на трассе М-8 «Холмогоры» (2 км);
* реконструкция участка трассы М-9 «Балтия» общей протяженностью 32,5 км;
* реконструкция участков трассы М-56 «Лена» в Республике Саха (Якутия) и Амурской области общей протяженностью 50 км;
* строительство автомобильной дороги «Подъезд к границе с Китайской Народной Республикой (с. Джалинда) от автомобильной дороги М-56 «Лена» в Амурской области (11,03 км);
* реконструкция участка трассы М-3 «Украина» протяженностью 49 км   
  в Калужской области с устройством экодука - специального моста шириной 52 м для миграции диких животных (сооружение закрыто шумозащитными экранами, внутри перехода создана естественная среда обитания для животных);
* реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке с 634 по 645 км с мостом через реку Сура в Пензенской области (11,9 км);
* реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 402 «Тюмень - Ялуторовск - Ишим – Омск» с реконструкцией мостового перехода через р. Тобол на км 78+543 в Тюменской области (12,14 км).

Всего в 2016 году в субъектах Российской Федерации предусмотрено открытие рабочего движения (а по ряду объектов - ввод в эксплуатацию) на 9 мостовых сооружениях первой категории:

* мост через реку Кама у села Сорочьи Горы в Республике Татарстан – один из завершенных «долгостроев», строительство которого длилось с 1992 года;
* мост через реку Белая в Республике Башкирия;
* мостовой переход через реку Кама у города Камбарка в Республике Удмуртия;
* Боровский мост через реку Волга в Нижнем Новгороде;
* мост через реку Волхов в Великом Новгороде;
* 4 уникальных мостовых переходов различной высоты (55, 35, 30 м) в Санкт-Петербурге в составе Западного скоростного диаметра.

В целом совокупность мер, предпринимаемых Минтрансом России   
и Федеральным дорожным агентством совместно с администрациями субъектов Российской Федерации, уже сегодня дает видимый эффект, выражающийся в количестве автомобильных дорог, приведенных в нормативное состояние, построенных и отремонтированных мостов, эстакад и тоннелей, в том числе находившихся в аварийном и предаварийном состоянии.

Работа Минтранса России по улучшению состояния объектов дорожного хозяйства субъектов Российской Федерации (автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений) продолжается, и в качестве дополнительной меры поддержки начато использование средств, поступающих в федеральный бюджет от системы взимания платы с большегрузов – СВП «Платон».

По состоянию на 14 октября 2016 г. с начала работы СВП (начиная с 15 ноября 2015 г.) в федеральный бюджет перечислено более 15 млрд. рублей, в том числе: в 2015 году - 1,4 млрд. руб., в 2016 году - 13,6 млрд. руб.

В 2016 году из средств, полученных от СВП, **25 субъектам** Российской Федерации направлено **10,85 млрд рублей\*** на мероприятия по решению неотложных задач по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения.

В числе субъектов, получивших дополнительную поддержку:

* Республика Карелия (в т.ч. Петрозаводск);
* отпраздновавшая в этом году свое 95-летие Республика Коми (в т.ч.   
  г. Сыктывкар);
* Орловская область (в т.ч. г.Орел);
* Ростовская область (в т.ч. г.Ростов-на-Дону);
* Вологодская область (в т.ч. г.Вологда);
* Саратовская область (в т.ч. г.Саратов);
* Удмуртская Республика, республики Алтай, Калмыкия, Марий Эл и многие другие субъекты Российской Федерации.

Кассовые расходы субъектов Российской Федерации по состоянию на 14.10.2016 по иным межбюджетным трансфертам Т5 (трансферты «Т5», распоряжение Правительства Российской Федерации от 23.05.2016 № 978-р) составили 7,8 млрд. рублей.

Кроме того, с учетом прогнозируемых объемов поступления средств от СВП, по решению Правительства в 2016 году бюджетам 19 субъектов Российской Федерации также направлены 12,09 млрд рублей в качестве межбюджетных трансфертов на мероприятия по строительству, реконструкции и ремонту уникальных искусственных дорожных сооружений.

Среди таких субъектов:

* Московская, Орловская, Ростовская, Нижегородская области;
* Чеченская и Карачаево-Черкесская республики;
* Краснодарский край;
* Алтайский край;
* Чувашская Республика;
* Республики Бурятия, Карелия, Башкортостан и другие субъекты.

Кассовые расходы субъектов Российской Федерации по состоянию на 14.10.2016 по иным межбюджетным трансфертам Т4 (трансферты «Т4», распоряжение Правительства Российской Федерации от 18.07.2016 № 1526-р) составили 4,8 млрд рублей.

Также в рамках прогнозных объемов поступлений от СВП в ближайшее время планируется принятие Правительством Российской Федерации решения о компенсации выпадающих доходов субъектов Российской Федерации, вызванными налоговыми льготами, предоставляемыми по транспортному налогу в размере уплаченной платы в счет возмещения вреда от 12-тонников (иные межбюджетные трансферты Т6). Проект акта внесен в Правительство Российской Федерации.

Проект федеральной адресной инвестиционной программы на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов (далее - проект ФАИП 2017 – 2019) сформирован исходя из следующих основных принципов:

- сохранение объемов финансирования по вводным объектам в период 2017 – 2019 годов с целью сокращения объема незавершенного производства;

- максимальное сохранение объемов финансирования по объектам с высокой технической готовностью и возможностью их досрочного ввода в эксплуатацию;

- минимальное количество вновь начинаемых объектов с объемами финансирования, достаточными для начала подготовительных работ.

В 2017 году предельный объем финансирования на строительство и реконструкцию федеральных автомобильных дорог составляет 115 090,5 млн. рублей, что на 20% меньше объема финансирования, предусмотренного подпрограммой «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» (далее – Программа).

В настоящее время государственные контракты заключены по объектам на общую сумму финансирования в 2017 году 103 351,6 млн. рублей. Планируемый ввод в эксплуатацию в 2017 году составит - 209,8 км.

При условии уменьшения финансирования в 2017 году до уровня 2016 года 96 364,8 млн. рублей, ввод объектов в эксплуатацию снизится на 38,6 км, в том числе будет перенесен срок завершения работ на более поздний период следующих капиталоемких объектов:

- строительство транспортных развязок на км 18, км 21, км 22 автомобильной дороги М-7 «Волга», Московская область;

- реконструкция автомобильной дороги Пермь - Екатеринбург на участке км 33 - км 47, Пермский край.

А также снижение темпов строительства на автомобильных дорогах протяженностью более 900 км, в том числе на следующих приоритетных объектах:

- реконструкция автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» на участке МКАД - Пушкино км 16 - км 20 (пусковой комплекс № 3), Московская область;

- реконструкция мостового перехода через реку Волга на км 176 (II очередь) автомобильной дороги М-10 «Россия», Тверская область;

- строительство автомобильной дороги «Байкал» на участке км 1045 - км 1061 (обход г. Канска), Красноярский край;

- строительство, реконструкция автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» на участке км 436 - км 465 (обход г. Мариинска), Кемеровская область;

- строительство автомобильной дороги М-52 «Чуйский тракт» на участке Новосибирск - Линево (1 этап км 14 - км 34), Новосибирская область.

В 2018 году предельный объем финансирования на строительство и реконструкцию федеральных автомобильных дорог составляет 115 539,0 млн. рублей, что на 55% меньше объема финансирования, предусмотренного Программой. В настоящее время государственные контракты заключены по объектам на общую сумму финансирования в 2018 году 84 825,3 млн. рублей. Планируемый ввод в эксплуатацию в 2018 году составит – 328,3 км.

При условии уменьшения финансирования в 2018 году до уровня 2016 года, ввод объектов в эксплуатацию снизится на 75,6 км, в том числе будет перенесен срок завершения работ на более поздний период следующих капиталоемких объектов:

- реконструкция автомобильной дороги А-114 Вологда - Тихвин - автомобильная дорога Р-21 «Кола» на участке км 115 - км 123, Вологодская область;

- строительство автомобильной дороги А-121 «Сортавала» на участке км 424 - км 445, Республика Карелия.

А также снижение темпов строительства на автомобильных дорогах протяженностью более 400 км, в том числе на следующих приоритетных объектах:

- реконструкция автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» на участке км 47 - км 65, Ленинградская область;

- строительство автомобильной дороги «Байкал» на участке км 1045 - км 1061 (обход г. Канска), Красноярский край;

- строительство, реконструкция автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» на участке км 436 - км 465 (обход г. Мариинска), Кемеровская область;

- строительство автомобильной дороги М-52 «Чуйский тракт» на участке Новосибирск - Линево (1 этап км 14 - км 34), Новосибирская область.

В 2019 году предельный объем финансирования на строительство и реконструкцию федеральных автомобильных дорог составляет 120 749,5 млн. рублей, что на 64% меньше объема финансирования, предусмотренного Программой. В настоящее время государственные контракты заключены по объектам на общую сумму финансирования в 2019 году 57 262,6 млн. рублей. Планируемый ввод в эксплуатацию в 2019 году составит – 368,6 км.

При условии уменьшения финансирования в 2019 году до уровня 2016 года, ввод объектов в эксплуатацию снизится на 60,9 км, в том числе будет перенесен срок завершения работ на более поздний период следующих капиталоемких объектов:

- реконструкция автомобильной дороги А-180 «Нарва» на участке км 31 - км 54, Ленинградская область;

- реконструкция автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» на участке км 1504 - км 1508, Иркутская область.

А также снижение темпов строительства на автомобильных дорогах протяженностью более 70 км, в том числе на следующих приоритетных объектах:

- строительство автомобильной дороги Р-215 Астрахань - Кочубей - Кизляр - Махачкала на участке граница Республики Калмыкия - н.п. Артезиан, Республика Калмыкия;

- строительство автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке обхода п. Октябрьский с мостом через реку Москва км 28 - км 37, Московская область.

В целях решения задач по снижению доли протяженности автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки, по устранению разрывов и "узких мест" на основных направлениях международных транспортных коридоров и их ответвлениях, а также ликвидация аварийных мостов, предлагаются к реализации в период 2017 – 2019 годов новые объекты строительства и реконструкции автомобильных дорог. Предлагаемые к реализации новые объекты предусмотрены в рамках соответствующих укрупненных инвестиционных проектов Программы, в числе которых объекты не начатые в 2015 – 2016 гг. в связи с оптимизацией бюджета.

В 2017 году предлагаются к реализации 23 объекта общей протяженностью 158 км с общим объемом финансирования в 2017 году - 4,3 млрд. рублей, в 2018 году – 8 163,1 млн. рублей, в 2019 году – 13 236,2 млн. рублей. По всем новым объектам имеется утвержденная проектная документация.

Учитывая капиталоемкость объектов, находящихся в настоящее время в реализации, объем финансирования, предусмотренный в 2017 году на вновь начинаемые объекты, не позволит обеспечить дополнительный ввод в эксплуатацию. Все объекты строительства и реконструкции, по которым возможен перенос срока ввода с позднего периода на более ранний, предусмотрен проектом ФАИП 2017 - 2019.

В 2018 году предлагаются к реализации 76 объектов общей протяженностью 1 143 км с общим объемом финансирования в 2018 году – 6 746,6 млн. рублей, в 2019 году – 23 628,3 млн. рублей. По 50 новым объектам имеется утвержденная проектная документация, по 26 объектам проекты разрабатываются и будут утверждены в установленном порядке в 2017 году.

В 2019 году предлагаются к реализации 57 объектов общей протяженностью 682 км с общим объемом финансирования в 2019 году – 6 559,0 млн. рублей. По 28 новым объектам имеется утвержденная проектная документация, по 29 объектам проекты разрабатываются и будут утверждены в установленном порядке в период 2017-2018 годов.

В рамках предельных объемом финансирования в период 2017 – 2019 годов также будет восстановлена оптимизация 2015 - 2016 гг., что позволит сохранить темпы производства работ на объектах в соответствии с первоначальным графиком производства работ по государственным контрактам до заключения дополнительных соглашений на уменьшение финансирования и перенос завершения работ в связи с оптимизацией.

В связи с тем, что в последние 2 года практически не начинались новые объекты в условиях значительной оптимизации федерального бюджета в части инвестиционных расходов и действующих ограничений, объем строительства и реконструкции на федеральных автомобильных дорогах резко снизился. Проект ФАИП 2017 – 2019 предусматривает начало новых объектов, при этом не снижая темпы производства работ по объектам, находящимся в реализации, кроме того учитывает возможность досрочного ввода отдельных пусковых комплексов или объектов в целом.

Одновременно принимаются меры, направленные на смягчение негативных последствий проявления вышеуказанных рисков путем повышения сохранности и долговечности автомобильных дорог. Введена в действие и автоматизированная система мониторинга интенсивности и состава транспортного потока в части транспортных средств, осуществляющих перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов.

При подготовке предложений по принятию документов стратегического планирования в сфере дорожного хозяйства или продлению срока действия существующих программных документов целесообразно иметь в виду, что увеличение объемов дорожной деятельности, в первую очередь в области содержания и ремонта автомобильных дорог, может обеспечить дополнительную занятость лиц, потерявших работу в других отраслях экономики и не имеющих специальной квалификации, а также стимулировать поддержание экономической стабильности предприятий, действующих на рынке строительных материалов, специализированной техники, других отраслей экономики, обеспечивающих дорожную деятельность.

Деятельность дорожного хозяйства сопряжена с рядом законодательных рисков. Ее эффективность во многом будет зависеть от совершенствования нормативной правовой базы в сфере градостроительной деятельности, законодательства о закупках для государственных (муниципальных) нужд. Законодательные риски в части реализации федеральных и региональных программ, направленных на развитие автомобильных дорог регионального и местного значения, в значительной степени зависят от законодательства субъектов Российской Федерации и решений муниципальных образований, принимаемых в области полноты направления в дорожные фонды доходов бюджетов, определенных законодательством в качестве источников формирования региональных и муниципальных дорожных фондов, а также от устанавливаемых субъектами Российской Федерации приоритетов в государственных программах в сфере дорожного хозяйства с учетом бюджетных ограничений.

Достижение стратегических целей в значительной степени зависит от стабильности положений Налогового кодекса Российской Федерации, касающихся ставок акцизов на автомобильное топливо, являющихся одним из основных источников формирования региональных и муниципальных дорожных фондов. Снижение этих ставок приводит к уменьшению объемов дорожных фондов и снижению в связи с этим объемов дорожных работ при одновременном повышении привлекательности автомобильного транспорта для грузовладельцев и перевозчиков по сравнению с другими видами транспорта, что повлечет за собой увеличение нагрузки на автомобильные дороги и увеличение потребности в расходах на их содержание и ремонт.

Осуществление дорожной деятельности сопряжено с влиянием природных и техногенных рисков. В связи с отставанием темпов приведения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог в соответствие с нормативными требованиями от увеличения объемов обслуживаемых транспортных потоков усиливается негативное влияние на состояние дорог опасных природных процессов и техногенных факторов, независящих от деятельности органов управления дорожным хозяйством. Масштаб воздействия этих процессов и факторов может увеличиваться в связи с деградацией дорожных конструкций из-за увеличения транспортной нагрузки в условиях вышеуказанного отставания в осуществлении ремонта и реконструкции автомобильных дорог. В наибольшей степени эти риски актуальны для регионов, характеризующихся активными природными процессами, в том числе горных районов Северо-Кавказского федерального округа, территории Крымского федерального округа, территорий агломераций крупных городов, в которых активная градостроительная деятельность в ряде случаев приводит к активизации природных процессов и нарушению гидрогеологических условий, и т.д. Для ликвидации последствий этих воздействий требуются дополнительные капитальные вложения, которые не могут быть запланированы заранее, что ведет к отвлечению средств от реализации программ дорожной деятельности.

Целевые показатели социально-экономического развития транспортного комплекса, включая дорожное хозяйство, на долгосрочный период с установлением их значений по периодам реализации в зависимости от сценария развития определены Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. Основные показатели для инновационного сценария приведены в нижеследующей таблице:

| Индикаторы | Единица изменения | 2018 год | 2020 год | 2024 год | 2030 год |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения | % | 30 | 27 | 20,6 | 13,3 |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения | % | 2,8 | 2,8 | 2,9 | 2,5 |
| Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): |  |  |  |  |  |
| федерального значения | тыс. км | 6,7 | 9,6 | 26,2 | 62 |
| регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) | тыс. км | 11,6 | 24,4 | 97,8 | 163,8 |
| Ввод в эксплуатацию автомагистралей первой категории (нарастающим итогом с 2011 года) | км | 3678 | 5064 | 11672 | 32246 |
| Густота автомобильных дорог общего пользования | км/ тыс. км2 | 53,3 | 68,3 | 71 | 80,1 |
| Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего | тыс. км | 1286,6 | 1299,9 | 1330,1 | 1385,8 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |
| автомобильные дороги федерального значения | тыс. км | 54,8 | 57,1 | 62,3 | 82,8 |
| автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения | тыс. км | 496,8 | 502,8 | 522,8 | 553 |
| автомобильные дороги местного значения | тыс. км | 735 | 740 | 745 | 750 |
| Доля протяженности автомобильных дорог I категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения | % | 9 | 10,1 | 16,9 | 25,8 |
| Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования: |  |  |  |  |  |
| федерального значения | % | 85 | 98,9 | 98,6 | 96,6 |
| регионального или межмуниципального значения | % | 36 | 38 | 70 | 100 |
| Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года) | единиц | 2156 | 2746 | 9546 | 20000 |
| Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом) | единиц | 221 | 241 | 281 | 341 |
| Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом) | км | 2838 | 3652 | 4052 | 4652 |