ОСНОВНЫЕ ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» В 2019 г.

ВАК: 08.00.05 ГРНТИ: 06.61.33

Н.В. Ворошилов
Вологодский научный центр Российской академии наук,
Вологда, Россия
AuthorID: 633040

АННОТАЦИЯ:

Постановка проблемы. С конца 2018 г. вся система государственного и муниципального управления в России стала ориентирована на реализацию национальных проектов. Вместе с тем, практика их реализации в 2018–2019 гг. свидетельствует о наличии определённых системных проблем, без решения которых сложно достичь всех поставленных в нацпроектах амбиционных целей и задач. Соответственно российское научное сообщество должно дать объективную оценку реализации нацпроектов и их роли в развитии страны, субъектов РФ и муниципалитетов.

Конкретная научная задача, позволяющая решить научную проблему. Целью статьи является проведение качественной и количественной оценки основных параметров реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 г., выявление рисков и проблем реализации нацпроекта и определение направлений совершенствования его реализации в 2020 и последующие годы.

Используемые материалы (информационная база), методы исследования. Для достижения поставленной цели использованы такие научные методы, как экономический, статистический и компаративный анализ, методы обобщения и системного анализа, монографический метод. При проведении исследования использовались данные Росстата, Счётной палаты РФ и публикации в сети «Интернет».

Основные результаты исследования (решение научной проблемы), область их применения. В ходе проведённого исследования выявлены проблемы в сфере транспортной (дорожной инфраструктуры) в России. Обозначены основные проблемы и риски реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 г., среди ключевых из которых можно назвать отсутствие в большинстве случаев комплексного подхода к проведению дорожных работ; необходимость приведения нормативно-правовой базы в соответствии с современными требованиям и реалиями; сложность в оценке реального влияния нацпроекта на улучшение дорожной инфраструктуры в стране и во всех субъектах РФ.

Выводы. Материалы данной статьи могут быть полезны для федеральных и региональных органов государственной власти при корректировке параметров и мероприятий нацпроекта, а также служить основой для дальнейших исследований по данной тематике.

БЛАГОДАРНОСТИ: Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и ЭИСИ в рамках научного проекта № 20-011-32277.

© Ворошилов Н.В., 2020

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: национальный проект, Безопасные и качественные автомобильные дороги, Российская Федерация, транспорт, автомобильные дороги, целевые показатели, итоги реализации.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ:

Николай Владимирович Ворошилов – кандидат экономических наук; Вологодский научный центр Российской академии наук (160014, Россия, Вологда, ул. Горького, 56а); niks789@yandex.ru. ORCID: 0000-0002-5565-1906.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Ворошилов Н.В. (2020). Основные итоги реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 г. // Муниципалитет: экономика и управление. № 3 (32). С. 124–139.

Развитая транспортная инфраструктура в настоящее время является одним из ключевых факторов успешного социально-экономического развития регионов (субъектов Российской Федерации) и муниципальных образований. Зарубежная и отечественная практика показывает, что уровень развития территорий во многом зависит от наличия и качества различных объектов транспортной инфраструктуры (автомобильные и железные дороги, водные и воздушные пути, трубопроводный транспорт). Следует также отметить, что одними из ключевых вопросов местного значения, реализуемых органами местного самоуправления всех типов муниципальных образований, являются: дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения, организация дорожного движения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством РФ; создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения.

Для России, как самой большой по площади страны мира, особо остро стоят проблемы плохого качества значительной части автомобильных дорог и недостаточности общего их количества для обеспечения эффективной связанности экономического пространства страны. В таблице 1 представлены ключевые показатели, характеризующие развитие дорожной инфраструктуры в России за последние 10–12 лет.

В 2012–2019 гг. наблюдался прирост общей протяжённости автомобильных дорог федерального и местного значения на 13 и 35 %. По сравнению с 2007 г. наблюдался ещё больший рост, однако это было обусловлено, главным образом, постановкой на учёт большого числа автодорог в период 2008–2012 гг. (преимущественно дорог местного значения в связи со вступлением с 01.01.2009 в полную силу во всех субъектах РФ Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»), что привело и к снижению доли автодорог с твёрдым покрытием к 2019 г. на 13 п. п. По-прежнему более половины (56–58 %) автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения не отвечают нормативным требованиям по качеству и иным характеристикам. Не лучше ситуация складывается и с дорогами местного значения: здесь доля дорог в неудовлетворительном состоянии в последние годы составляет 47–48 %.

Вместе с тем следует особо отметить, что за последние 10–15 лет значительно выросла автомобилизация населения: за 2007–2019 гг. число собственных легковых автомобилей в расчёте на 1 000 чел. населения выросло в 1,6 раза, число эксплуатационных автобусов общего пользования в расчёте на 100 тыс. чел. населения – в 2,4 раза. Заметно вырос и грузооборот автомобильным транспортом – в 1,3 раза (доля данного транспорта в общем объёме грузооборота в 2019 г. достигла почти 5 %). Всё это приводит к увеличению на-

Таблица 1 – Основные показатели развития дорожного и автомобильного хозяйства России в 2007–2019 г.[1]

Наименование показателя	Год						2019 к 2007, %
	2007	2012	2015	2017	2018	2019	
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования, тыс. км, всего *из них:*	747,3	1278,3	1480,5	1507,8	1531,5	1542,2	206,4
федерального значения	—	50,7	51,9	53,1	54,3	57,3	113,0[2]
регионального и межмуниципального значения	—	504,0	515,8	511,0	510,4	508,2	100,8[2]
местного значения	—	723,6	912,9	943,7	966,7	976,7	135,0[2]
Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в общей протяженности автодорог общего пользования, %	83,5	72,4	70,6	70,6	70,3	70,6	– 12,9
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, километров дорог на 1000 кв. км территории	37,0	54,1	61,0	62,1	62,9	63,6	171,9
Доля автомобильных дорог общего пользования, не отвечающих нормативным требованиям, %: регионального или межмуниципальн. значения	55,7	63,5	61,9	56,9	57,6	55,8	0,1
местного значения	35,5	41,7	44,8	46,8	47,2	48,0	12,5
Число собственных легковых автомобилей, ед. на 1000 чел. населения	194,4	257,5	288,8	305	309,1	315,5	162,3
Число эксплуатационных автобусов общего пользования (на конец года), штук на 100 тыс. чел. населения	48	119	120	116	114	114	237,5
Пассажирооборот автобусным транспортом общего пользования, млрд пассажиро-километров	149,9	133,3	126,3	123,4	122,5	122,5	81,7
Грузооборот автомобильным транспортом, млрд тонно-километров	206	249	247	255	259	275	133,5
Удельный вес автомобильного транспорта в общем объёме грузооборота, %	4,2	4,9	4,8	4,6	4,6	4,8	0,6
Количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, ед. на 100 тыс. чел. населения	163,7	142,2	125,7	115,4	114,5	112,0	68,4
Число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. чел. населения	23,3	19,5	15,8	13,0	12,4	11,6	49,8

грузки на автодорожную сеть страны. Снижение за исследуемый период пассажирооборота автобусного транспорта обусловлено, главным образом, ускоренным развитием воздушного транспорта, на котором население совершает самые дальние перемещения по территории страны. Остаётся достаточно высоким и число дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и число лиц, погибших в ДТП (хотя за 2007–2019 гг. и удалось сократить значение данного показателя в 2 раза, данный уровень по-прежнему остаётся заметно выше, чем в большинстве развитых стран мира).

Таким образом, одной из ключевых задач стратегического развития РФ является полномасштабная и эффективная модернизация транспортной (дорожной) инфраструктуры.

В соответствии с Указом Президента РФ от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» национальными целями развития страны до 2030 г. являются: сохранение населения, здоровье и благополучие людей; возможности для самореализации и развития талантов; комфортная и безопасная среда для жизни; достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство; цифровая трансформация. Для достижения данных целей, в частности, планируется повышение ожидаемой продолжительности жизни до 78 лет; обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85 %. Схожие цели и зада-

[1]Составлено автором по данным Единой межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС, https://www.fedstat.ru/).

[2]Ввиду отсутствия сведений за 2007 г., указано изменение значения 2019 г. по отношению к значению 2012 г.

чи обозначены и в Указе Президента РФ от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Поэтому задачи развития транспортной (дорожной) инфраструктуры в стране могут быть решены только при объединении усилий и ресурсов федеральных органов власти, органов государственной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления и частного бизнеса. Для решения данных масштабных и долгосрочных задач в соответствии с вышеназванным Указом Президента РФ № 204 в 2018 г. была начата реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД). Паспорт нацпроекта утвержден по итогам заседания президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам 24 декабря 2018 года.

Соответственно, важной научной и практической задачей является проведение качественной и количественной оценки основных параметров реализации национального проекта БКАД в 2019 г., выявление рисков и проблем реализации нацпроекта и определение направлений совершенствования его реализации в 2020 и последующие годы, что и явилось целью данной статьи.

Отметим, что различными российскими учёными [1–16] в настоящее время анализируется, исследуется роль муниципального уровня управления (органов местного самоуправления) в реализации национальных проектов, даётся попытка оценить их влияние на конкретные параметры развития муниципалитетов. Однако системной оценке существующих проблем и рисков реализации нацпроектов от федерального до местного уровня уделяется пока незначительное внимание, что особо актуализирует тематику исследования, основные результаты которого представлены в данной статье.

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусматривает реализацию 4 федеральных проектов: 1) «Дорожная сеть»; 2) «Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства»; 3) «Безопасность дорожного движения»; 4) «Автомобильные дороги Минобороны России». Срок реализации нацпроекта: 3 декабря 2018 г. – 31 декабря 2024 г. Целевые показатели национального проекта представлены в таблице 2.

Национальный проект направлен «на решение ключевых задач инфраструктурного развития России: приведение в нормативное состояние автомобильных дорог, повышение безопасности дорожного движения, качества и эффективности проведения дорожных работ. Впервые за многие годы в России значительное внимание уделено необходимости масштабного и системного развития автодорог как федерального, так и регионального, межмуниципального и местного значения» [4]. Резко выросли объёмы финансирования дорожных работ (в 1,6 раза в 2019 г. по сравнению с 2018 г.), реализуется комплекс мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, внедрению новых инновационных управленческих технологий в данную сферу (контракты жизненного цикла, система «Свободный поток», реестр новых технологий и материалов, мобильные приложения).

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» охватывает 83 субъекта Российской Федерации и 104 городские агломерации, сформированные на территории этих субъектов.

Ключевые параметры реализации национального проекта в 2019 г. представлены в таблице 3. За прошедший год большинство показателей нацпроекта выполнено. Вместе с тем, помимо анализа количественных изменений необходимо давать оценку качественным изменениям, происходящим в данной сфере.

В таблице 4 представлена информация об объёмах строительства и ремонта автомобильных дорог и об объемах их финансирования в России за последние 3 года. С началом реализации национального проекта в 2019 г. объём ремонта автодорог регионального и межмуниципального значения вырос в 1,46 раза по сравнению с предыдущим годом. Отмечается рост и строительства федеральных трасс и автодорог местного значения (на 67 % и 50 % соответственно).

Таблица 2 – Целевые показатели национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

Наименование показателя	**Базовое значение 2017**	Факт 2018	План 2019	Факт 2019	План 2024	**2024 к 2017, %**
Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, %	43,1	42,4	44,1	44,2	50,9	+ 7,8 п.п.
Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, %	42,0	—	46,0	65,3[3] 46,0[4]	85,0	+ 43,0 п.п.
Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, %	10,2	—	10,1	3,3[3] 10,1[4]	9,1	– 1,1 п.п.
Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети, %	100,0	—	91,7	89,8[3] 96,5[4]	50,0	– 50,0 п.п.
Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, человек на 100 тысяч населения	13,0	12,4	11,7	11,57	4,0	30,8 %
Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения, % в общем объеме новых государственных контрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог	0,0	—	10,0	48,7[3] 44,8[4]	80,0	+ 80,0 п.п
Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла, предусматривающего объединение в один контракт различных видов дорожных работ, % в общем объеме новых государственных контрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог	0,0	—	10,0	13,3	70,0	+ 70,0 п.п.
Доля автомобильных дорог Минобороны России, соответствующих нормативным требованиям, %	34,0	—	45,0	45,0[4]	60,0	+ 26,0 п.п.

Таблица 3 – Основные результаты реализации национального проекта в 2019 г.

Наименование показателя	**Факт 2018**	**План 2019**	**Факт 2019**	**Выполнение, %**
Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, %	42,4	44,1	44,2	+ 0,1 п.п.
Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, %	59,3[3]	46,0	65,3[3] 46,0[4]	+19 п.п.[3] 0 п.п.[4]
Количество погибших в ДТП в расчёте на 100 тыс. чел. населения, чел.	12,4	11,7	11,57	101,1
Размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения (накопленным итогом), ед.	—	90	118[3]	131,1[5]
Доля государственных контрактов, предусматривающих использование новых технологий и материалов, %	—	10	48,7	+ 38,7 п.п.
Доля госконтрактов на принципах жизненного цикла, %	—	10	13,3	+3,3 п.п.
Утверждение стандартов и технических требований (накопленным итогом) *в том числе*:	—	не менее 38	62	163,2
государственные и предварительные национальные стандарты, шт.	—	28	37	132,1
технические требования и правила проектирования, шт.	—	10	25	250,0

[3]Статистические данные, представленные в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС, https://www.fedstat.ru/).

[4]Данные о национальном проекте, представленные на официальном сайте Счётной палаты РФ (https://ng.ach.gov.ru/nt-0003-report?j&paramNP=R&paramPeriod=2020-08-01T00:00:00.000Z&lang=ru).

[5]Оценка за 2019 г.

Продолжение таблицы 3

Наименование показателя	Факт 2018	План 2019	Факт 2019	Выполнение, %
1	2	3	4	5
Общее количество стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения, ед.	—	9 049	12 480	137,9
Организовано проведение обучения специалистов по использованию новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения на базе аккредитованного образовательного учреждения, чел.	—	не менее 500	2 000[5]	400,0
Оснащение подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, специальными техническими средствами измерений, используемыми для контроля за безопасностью эксплуатации автомобильных дорог, приборов	—	2 085	2 300[5]	110,3
Оснащение подразделение, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, укладками для оказания первой помощи сотрудниками Госавтоинспекции, ед.	—	не менее 5 000	5 000[5]	100,0
Приобретение специальных технических средств измерений, используемых для контроля за безопасностью эксплуатации транспортных средств, ед.	—	не менее 1 250	1 700[5]	136,0
Количество объектов, на которых выполняются мероприятия по снижению мест концентрации ДТП в целях достижения национального проекта, ед.	—	623[6]	391	62,8

Таблица 4 — Динамика строительства и ремонта автомобильных дорог в России и объемов финансового обеспечения данных работ

Наименование показателя	Год					
	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Отремонтировано автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, тыс. км, всего	22,02	16,48	17,49	19,20	19,29	23,47
федерального значения	—	8,91	8,46	8,84	8,44	7,63
регионального или межмуниципального значения	—	7,57	9,03	10,36	10,86	15,84
Введено в действие автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, тыс. км: федерального значения	0,68	—	—	0,27	0,37	0,61
регионального и межмуниципального значения	0,80	—	—	1,05	1,07	0,93
местного значения	0,69			0,75	0,63	0,94
Общий объем финансового обеспечения реализации проектов (программ) Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», млрд руб.	—	—	—	—	954,9	1509,0
в том числе за счёт средств федерального бюджета				—	327,4	449,3
Общий объём финансового обеспечения реализации проекта «Дорожная сеть» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», млрд руб.	—	—	—	—	—	589,5
в том числе за счёт средств федерального бюджета	—	—	—	—	—	111,2

Далее отметим общие результаты реализации нацпроекта по итогам 2019 г.

1. В 83 субъектах РФ проводились дорожные работы: «отремонтировано 16,5 тыс. км автодорог, общая площадь укладки асфальтобетонного покрытия составила свыше 128 млн кв. м; на реализацию проекта израсходовано более 122 млрд рублей» [17].

2. Установлено 12 480 стационарных комплексов фото- и видеофиксации нарушений дорожного движения (на 20 % больше запланированого). Места установки стационарных и передвижных камер (места концентрации ДТП; потенциально опасные участки; ж/д переезды; пункты весогабаритного контроля; места производства дорожных работ) выбираются владельцами дорог и должны быть согласованы с Госавтоинспекцией [18].

[6]План на 2019—2024 гг.

3. Поставлено в подразделения Госавтоинспекции по всем субъектам РФ «более 4 тыс. специализированных автомобилей (2,3 тыс. средств контроля за эксплуатационным состоянием автодорог и около 1,7 тыс. – диагностики транспортных средств), а также более 5 тыс. укладок для оказания первой помощи; проведены масштабные федеральные и региональные социальные кампании, направленные на привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике... Всё это положительным образом сказалось на результатах федерального проекта. С начала года количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий по предварительным данным снизилось почти на 9 % (с 3 473 до 3 162). На протяжении всего года отмечалось сокращение количества погибших в ДТП к уровню базового 2017 года и к 2018 году» [18]. Так, по итогам 2019 года число погибших в ДТП уменьшилось по сравнению с аналогичным периодом 2018 года на 6,6 % (17 человек).

4. Региональными органами управления дорожным хозяйством при участии Минтранса России, Росавтодора и ФАУ «Росдорнии» сформированы региональные проекты на период 2019–2024 гг., которые позволят обеспечить реализацию национального проекта на территории субъектов РФ. Данные программы включают в себя «мероприятия по приведению автомобильных дорог регионального значения и автомобильных дорог городских агломераций к нормативным требованиям, а также по обеспечению безопасности дорожного движения» [18].

Минтрансом России разработаны и направлены в субъекты РФ методические рекомендации для обеспечения эффективной реализации нацпроекта, в том числе по установке и перераспределению мест размещения камер фиксации нарушений ПДД; по разработке документов транспортного планирования субъектов РФ; улучшению условий движения и повышению безопасности в целях ликвидации мест концентрации ДТП, включающие типовые решения; по заключению контрактов на принципах жизненного цикла [18].

Отдельное внимание в 2019 г. было также уделено увеличению доли контрактов на принципах жизненного цикла (КЖЦ), предполагающих объединение различных видов дорожных работ (проектирование, стройка, последующий ремонт и содержание) в один документ.

5. Для оперативного мониторинга реализации мероприятий национального проекта создана информационная система «Эталон». Как отмечают эксперты, это достаточно эффективный инструмент, позволяющий в режиме реального времени отслеживать выполнение работ по объектам в рамках нацпроекта, оперативно принимать решения, быстро и эффективно анализировать поступающую информацию, ставить задачи тому или иному ответственному лицу и контролировать их исполнение со стороны назначенного в системе контролера, а соответственно и координировать действия заказчиков, подрядчиков и иных заинтересованных лиц.

6. Около 2 тысяч специалистов дорожной отрасли из разных регионов России стали участниками программы повышения квалификации по программам национального проекта «Безопасные и качественные автодороги».

7. Создаются определенные условия и для повышения информационной открытости процесса реализации нацпроекта. В 2019 г. было разработано мобильное приложение «Госуслуги.Дороги». «Сейчас в приложении доступна информация о дорогах, включённых в программу нацпроекта на 2019 год, во всех регионах России, кроме Москвы и Санкт-Петербурга (они не входят в число участников нацпроекта)» [19]. «Пользователь может увидеть карту дорог, где жёлтым цветом отмечены участки, на которых работы ведутся, зелёным – где работы завершены (контракт выполнен, в том числе оплачен), серым – где ожидается их начало. Также можно найти интересующий участок дороги, после выбора участка дороги пользователь может посмотреть информацию по нему, фотографии «до» и «после» ремонта, отзывы о проделанной работе, а также поставить свою оценку или написать отзыв, приложить к нему фото или сделать их онлайн. Новое приложение позволит активизировать работу с общественным мнением и, как следствие, улучшить показатели выполняемых работ в регионах» [19].

8. Министерством транспорта РФ в 2019 г. разработан график обновления стандартов и технических требований в области дорожного хозяйства для исполнения мероприятий нацпроекта. График предусматривает разработку новых стандартов, направленных, в том числе, на повышение безопасности дорожного движения, увеличение межремонтных сроков, увеличение сохранности покрытий и повышение уровня пропускной способности автодорог; стандартов в целях внедрения технологий информационного моделирования (BIM-технологии). В 2019 году было утверждено 62 стандарта и технических требования, в том числе 37 государственных и предварительных национальных стандартов, 25 технических требований и правил проектирования.

Также следует отметить, что в рамках национального проекта запланирована разработка нормативно-правовой базы для внедрения системы взимания платы «Свободный поток» и соответствующего контроля за внесением платы на платных автомобильных дорогах. Использование данной системы исключает создание классических пунктов взимания платы (необходимость строительства и содержания пунктов взимания платы, а также дополнительного землеотвода), что, в свою очередь, снижает «заторы» и повышает эффективность автомобильной дороги. Планируется, что фиксация проезда и списывания денег будет происходить автоматически с помощью камер-датчиков, а оплата будет производиться с лицевого счета пользователя (при наличии транспондера). Также оплатить проезд по дороге можно будет различными способами в течение нескольких дней после фиксации проезда по дороге.

С января 2020 г. открыт для использования Реестр новых технологий и материалов дорожной отрасли. «Сейчас в Реестре более 300 технологий, 162 конструкции и 310 регламентирующих документов дорожной отрасли... Помимо технической документации и описания применяемых решений, Реестр содержит полный перечень информации, необходимой для их включения в проектно-сметную документацию. В нем содержатся данные статистики использования, экспертные оценки результатов и рекомендации по применению от специалистов Отраслевого центра компетенций занимается ФАУ „РОСДОРНИИ“, актуальные сведения о мониторинге состояния дорожной сети. Реестр будет использоваться регионами при планировании и применении новых технологий в рамках реализации нацпроекта» [20].

В конце февраля 2020 г. Правительство РФ также одобрило программу строительства новых и ремонта аварийных и ветхих мостов, в которую вошли более 2 тыс. объектов, с общим объёмом финансирования 379,9 млрд рублей. Работы будут проводиться в период 2020–2024 гг. в 81 субъекте РФ. Программа сформирована Минтрансом РФ совместно с регионами, ГУОБДД МВД России и ОАО «РЖД» [21].

Реализация программы предполагается через нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексный план расширения и модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года. В БКАД предлагается сформировать новый федеральный проект «Мосты и путепроводы», который объединит восстановление аварийных и предаварийных мостов в регионах, а также строительство и реконструкцию путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями, строительство крупных мостовых переходов. В 2020 году будет подготовлена проектная документация и определены объекты, первые из которых по данному федеральному проекту могут быть введены уже начиная с 2020 года. В итоге к 2024 году на 60 % должна быть снижена протяженность мостов, находящихся в аварийном состоянии. Кроме того, предстоит построить 170 новых путепроводов [21].

В соответствии с Указом Президента РФ от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» одним из показателей достижения национальных целей является «обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85 %». Правительству Указом поручено до конца октября текущего года скорректировать национальные проекты, приведя их в соответствие с указом, а также разработать единый план по достижению национальных целей развития на период до 2024 года и на пла-

новый период до 2030 года. Соответственно Минтрансом России в 2020 г. проводится актуализация показателей нацпроекта БКАД до 2024 года, а также прорабатывается вопрос о продлении реализации мероприятий нацпроекта на период до 2025–2030 гг. В планах также довести к 2030 году долю региональных автодорог в нормативном состоянии до 60 %. Правительство РФ планирует на год ускорить строительные работы в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и может завершить их уже в 2023 году.

На основе анализа основных результатов и параметров реализации нацпроекта БКАД в 2019 г., а также экспертных мнений учёных и специалистов в данной сфере [22–28] были определены ключевые проблемы и риски реализации данного национального проекта по итогам 2019 года.

1. Сложности с проведением мониторинга и адекватной оценкой параметров реализации проекта. Обобщенные сведения о достижении показателей национального проекта будут публиковаться Росстатом лишь в целом по итогам года ежегодно до 25 апреля, что не позволит оперативно оценивать достижение запланированных решений и принимать на основе этого соответствующие управленческие решения. При этом большинство показателей национального проекта не рассчитывались за предыдущие годы, поэтому возникают вопросы с адекватностью определения базовых значений целевых показателей нацпроекта в 2017 г.

2. Реализация национального проекта может не позволить заметно улучшить ситуацию в ряде субъектов РФ или по некоторым направлениям. В соответствии с Паспортом федерального проекта «Дорожная сеть», «к 2024 г. в 21 субъекте РФ значение показателя „доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям“ будет ниже среднероссийского уровня (50,9 %)... По оценкам Счётной палаты, у ряда регионов в 2019 году по сравнению с 2017 и 2018 годами снижаются показатели объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог» [22]. Национальным проектом охвачены далеко не все федеральные, региональные и местные дороги, требующие ремонта и реконструкции. Не на всех объектах в местах концентрации ДТП планируется проведение соответствующих работ. Есть примеры установки камер фото- и видеофиксации нарушений ПДД не в тех местах, где они реально необходимы, а там, где они позволяют собрать максимальное количество штрафов.

3. Сложности нормативно-правового характера. В 2019 году ответственными исполнителями (Минтранс России, Минстрой России, Минфин России) не принят ряд нормативно-правовых актов для реализации нацпроекта (например, в части регулирования реализации контрактов жизненного цикла, внедрения системы «Свободный поток»); имеются и другие недостатки в нормативно-правовой базе. Не менее важной проблемой является наличие устаревших требований ГОСТ, ограничивающих внедрение современных технологий и решений, наличие административных барьеров при осуществлении проектирования и прохождения государственной экспертизы проектов.

4. Организационные проблемы и препятствия. Главной проблемой здесь является отсутствие комплексного подхода к проведению работ, когда далеко не всегда обеспечиваются требования безопасности (в части правильного нанесения дорожной разметки и ее сохранности, размещения островков безопасности, пешеходных переходов, искусственных сооружений, освещения дорог) и комфортности (ливневая канализация, автобусные остановки, парковки и др.), а также слабая согласованность действий различных ведомств и структур, направленных на достижение общих целей в сфере дорожного хозяйства и безопасности дорожного движения.

Следует также отметить, что задачи по улучшению ситуации в сфере дорожного движения не должны ограничиваться только проведением дорожных работ. Важно также обеспечить оптимизацию транспортных и пешеходных потоков на автомобильных дорогах в агломерациях и на загруженных участках дорог федерального и регионального значения вне городов, в том числе путем строительства новых транспортных развязок, мостов, путепроводов, организации системы парковочных мест, внедрения автоматизированных си-

стем управления дорожным движением. Однако остается непонятным, как будет согласовываться внедрение с 2020–2021 гг. интеллектуальных транспортных систем, направленных на обеспечение безопасности движения беспилотных транспортных средств и применение энергосберегающих технологий освещения дорог (эти мероприятия обозначены в паспорте нацпроекта), с решением вышеобозначенной задачи.

Ещё одной проблемой является несвоевременное заключение субъектами РФ соглашений о предоставлении межбюджетных трансфертов как с Росавтодором, так и с муниципальными образованиями, и, как следствие, позднее заключение государственных и муниципальных контрактов, что ведет к риску невыполнения предусмотренных объемов работ или их выполнению в ненадлежащих погодных условиях. Достаточно остро стоят вопросы и с квалификацией местных чиновников и отдельных подрядных организаций.

5. Ограниченность возможностей и полномочий органов власти в регулировании процессов в сфере реализации проекта. Органы государственной власти фактически не могут контролировать возможное завышение цен монополистами на отдельные материалы для проведения дорожных работ (щебень, битум и др.) и сезонные колебания цен, что зачастую вынуждает подрядчиков снижать качество выполняемых работ. Недостаточный контроль за регулированием пассажирских перевозок, за правилами проезда грузовых автомобилей приводит к снижению безопасности дорожного движения и неконтролируемому воздействию на построенные или реконструированные дороги.

Для решения обозначенных проблем, на наш взгляд и с учетом позиции различных экспертов в данной сфере, необходимо:

1. Повысить комплексность проведения дорожных работ и усилить контроль за его качеством (в том числе путем привлечения представителей общественности и экспертов в данной сфере); более четко разграничить ответственность за реализацию мероприятий нацпроекта между органами власти всех уровней (ответственность за своевременное принятие нормативно-правовых актов, заключение соглашений, контрактов, перечисление денежных средств, контроль за выполнением работ, определение перечня работ и т. д.).

Принять во всех субъектах РФ государственные программы в сфере дорожной деятельности на срок не менее чем до 2024 года (в программах предусмотреть реализацию проектов государственно-частного партнерства и заключение контрактов жизненного цикла).

Разработать комплекс мер по постепенному переходу к технологиям, обеспечивающим безремонтный период для автомобильных дорог не менее чем на 12 лет (в настоящее время – 5 лет). Обеспечить внедрение конструктивных решений по разделению встречных направлений движения транспортных средств на всех 4-хполосных дорогах.

Органам государственной власти субъектов РФ необходимо провести работу с компаниями-операторами сотовой связи по обеспечению устойчивого функционирования подвижной радиотелефонной связи на сети автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения.

Органам местного самоуправления необходимо утвердить и при необходимости провести корректировку комплексных схем организации дорожного движения в городах; собственникам автомобильных дорог – утвердить паспорта автодорог.

2. Принять необходимые для реализации нацпроекта нормативно-правовые акты, указанные в Паспорте нацпроекта (в части регулирования применения контрактов жизненного цикла и системы «Свободный поток» и др.), и внести соответствующие изменения (в частности, требования к качеству автомобильных и порядок проведения дорожных работ в ГОСТы, регламентирующие технические средства организации дорожного движения; корректировку нормативов финансовых затрат на ремонт и содержание дорог регионального и межмуниципального значения в иные нормативно-правовые акты, предусмотрев введение авансовых платежей по контрактам на осуществление дорожной деятельности).

Выпустить обновленную федеральную сметно-нормативную базу, учитывающую

внедрение новых технологий и решений в данной сфере; создать региональные центры мониторинга цен; периодически утверждать индексы изменения сметной стоимости по видам затрат при строительстве, ремонте и реконструкции дорог для субъектов РФ.

Внести изменения в 44-ФЗ[7], предусматривающие ограничение возможности снижения цены участником конкурса, аукциона на проведение дорожных работ более чем на 5–7 %, установление в конкурсной документации требований к уровню квалификации подрядчиков, в том числе необходимости выполнения не менее 50 % дорожных работ собственными силами.

3. Строго соблюдать сроки заключения государственных контрактов (целесообразно заключить все контракты до начала года выполнения работ); в соглашениях по предоставлению межбюджетных трансфертов субъектам РФ установить обязательные требования к наличию в договорах с подрядчиками гарантийных обязательств в отношении выполненных дорожных работ на срок не менее 5 лет.

4. Расширить масштабы национального проекта (включить в него мероприятия по планируемому строительству и ремонту всех автомобильных дорог, мостов, путепроводов и искусственных сооружений в соответствии с государственными программами РФ и субъектов РФ).

Реализовать комплекс мер по поддержке отечественных производителей строительной и дорожной техники, ограничению роста цен на строительные материалы (с помощью рыночных и административных инструментов).

5. Проработать со всеми заинтересованными сторонами (МВД, органы государственной власти, эксперты и общественники) меры по усилению административной ответственности за нарушения правил дорожного движения, в сфере транспортного обслуживания и эксплуатационного состояния автодорог; возможность снижения разрешенной скорости в населенных пунктах с 60 до 50 км/ч и «нештрафуемого порога» превышения скорости с 20 до 10 км/ч. Обеспечить отражение в системе раскрытия данных всех камер фото- видеофиксации нарушений, также данные камеры целесообразно обозначить и соответствующими знаками на дорогах.

Реализовать комплекс мероприятий по массовому обучению правилам оказания первой медицинской помощи при ДТП кандидатов в водители, детей (на уроках ОБЖ), студентов высших и средних учебных заведений; развивать просветительскую работу по данному направлению в СМИ.

Развивать систему скорой медицинской помощи (увеличить количество автомобилей и их оснащенность, скорректировать нормативы сроков оказания помощи) и медицины катастроф. Разработать и согласовать между субъектами РФ схемы маршрутизации пострадавших в ДТП на границах нескольких регионов или в приграничных районах.

В результате проведенного мониторинга реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» по итогам 2019 г., можно сделать вывод о том, что сохранилось большинство обозначенных ранее рисков реализации данного национального проекта, особенно это касается отсутствия комплексного подхода к проведению дорожных работ, а также присутствуют сложности оперативного и достоверного мониторинга реализации параметров нацпроекта и оценки его реального влияния на улучшение дорожной инфраструктуры в стране и во всех субъектах РФ. Имеются проблемы и с необходимостью приведения нормативно-правовой базы в соответствии с современными требованиям и реалиями.

Вместе с тем, в планах у Правительства Российской Федерации есть намерение продлить сроки реализации нацпроекта до 2030 года и ещё более заметно улучшить ситуацию в данной сфере. При сохранении (в силу наличия отдельных кризисных явлений в экономике) и увеличении существующих темпов работ и объёмов финансирования, а также устранения ключевых рисков, нацпроект может стать драйвером роста для экономики страны в целом, фактором существенного повышения качества жизни населения, сокращения уровня смертности и повышения ожидаемой продолжительности жизни.

[7] Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»

ЛИТЕРАТУРА

1. Аверин А.Н., Ляхов В.П., Керимов О.Ю., Разумец В.М. (2019). Решение проблемы безопасных и качественных автомобильных дорог в национальном проекте // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. № 5 (108). С. 115–118.

2. Благодир А.Л., Гребенкина И.А., Гребенкина С.А. (2020). Связанность территорий Российской Федерации за счет создания интеллектуальных транспортных систем // Законодательство. № 1. С. 77–85.

3. Былинин И.А. (2020). Некоторые вопросы реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. № 2 (83). С. 158–163.

4. Ворошилов Н.В. (2019). Основные характеристики и риски реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // Вопросы управления. № 4 (59). URL: http://journal-management.com/issue/2019/04/12 (дата обращения: 28.09.2020).

5. Голованов В.И. (2019). Роль муниципальных образований в реализации национальных проектов // Муниципальная академия. № 3. С. 101–107.

6. Голубева К.А., Дубровская Ю.В. (2019). Транспортная инфраструктура как фактор пространственного развития экономики // Инновационное развитие экономики: тенденции и перспективы. Т. 1. С. 198–209.

7. Зубарев Н.Ю. (2020). Национальные проекты Российской Федерации: целеполагание в области снижения преждевременной смертности населения // Научно-практические исследования. № 1-3 (24). С. 131–135.

8. Иванов О.Б., Бухвальд Е.М. (2019). Национальные проекты России: региональное измерение // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. № 1. С. 37–53.

9. Игнатьева А.В., Пахомов А.В. (2020). Реализация национальных проектов на муниципальном уровне: первые итоги и пути повышения эффективности // Муниципальное имущество: экономика, право, управление. № 1. С. 11–17.

10. Кормаков Л.Ф. (2019). Модернизация дорожно-транспортной инфраструктуры – стартовый этап комплексного развития сельских территорий // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. № 9. С. 75–80.

11. Национальные проекты 2019–2024 гг.: анализ и ключевые риски их реализации. Экономический блок : научно-аналитическое издание / В. А. Ильин, Т. В. Ускова, А. А. Шабунова, С. А. Кожевников, Н. В. Ворошилов, С. С. Патракова, И. А. Секушина, М. А. Лебедева. Вологда : ВолНЦ РАН, 2019.

12. Никонов И.П. (2020). Безопасные и качественные автомобильные дороги через реализацию национального проекта // Экономика и социум. № 5-2 (72). С. 35–39.

13. Патракеева О.Ю. (2020). Транспортная инфраструктура Ростовской области: проблемы и перспективы развития в контексте реализации национальных проектов // Экономический анализ: теория и практика. Т. 19. № 6 (501). С. 1015–1034.

14. Сафронов К.Э., Сафронов Э.А. (2019). Оценка эффективности вариантов комплексного развития транспортной инфраструктуры Омской агломерации // Вестник Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета. Т. 16. № 6 (70). С. 692–705.

15. Цукерблат Д.М. (2020). Национальные проекты как мегадрайвер социально-экономической стратегии региона // Инновации в жизнь. № 1 (32). С. 131–139.

16. Шестак Т.С. (2020). Региональные особенности формирования системы целевых показателей результативности и эффективности реализации национальных приоритетов в автодорожной сфере // Вектор экономики. № 6 (48). URL: http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2020/6/regionaleconomy/Shestak.pdf (дата обращения: 28.09.2020).

17. Контрактация объектов дорожных работ должна быть завершена регионами до 1 марта // Официальный сайт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». URL: https://bkdrf.ru/news/read/kontraktatsiya-obektov-dorozhnyh-rabot-dolzhna-byt-zavershena-regionami-do-1-marta (дата обращения 28.09.2020).

18. Максим Акимов провёл заседание проектного комитета национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // Официальный сайт Правительства Рос-

сийской Федерации. URL: http://government.ru/news/38630/ (дата обращения: 28.09.2020).

19. Максим Акимов представил мобильное приложение национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // Официальный сайт Правительства Российской Федерации. URL: http://government.ru/news/38627/ (дата обращения: 28.09.2020).

20. Реестр новых технологий и материалов дорожной отрасли открыт для использования. URL: https://bkdrf.ru/news/read/reestr-novyh-tehnologiy-i-materialov-dorozhnoy-otrasli-otkryt-dlya-ispolzovaniya (дата обращения: 28.09.2020).

21. Кабмин одобрил программу ремонта ветхих мостов // Информационный Портал «Будущее России. Национальные проекты». URL: https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/Kabmin-odobril-programmu-remonta-vethih-mostov (дата обращения: 28.09.2020).

22. Реализация нацпроектов: первые результаты // Официальный сайт Счетной палаты Российской Федерации . URL: http://audit.gov.ru/activities/national-projects.php?clear_cache=Y (дата обращения: 28.09.2020).

23. ОНФ: Необходимо совершенствовать нормативно-правовую базу, по которой работает дорожный комплекс страны. URL: https://onf.ru/2019/05/23/onf-neobhodimo-sovershenstvovat-normativno-pravovuyu-bazu-po-kotoroy-rabotaet-dorozhnyy/ (дата обращения: 28.09.2020).

24. Проблемный ремонт: Активисты ОНФ выявили нарушения на 266 обновленных дорожных участках. URL: https://onf.ru/2019/09/19/problemnyy-remont-aktivisty-onf-vyyavili-narusheniya-na-266-obnovlennyh-dorozhnyh/ (дата обращения: 28.09.2020).

25. Эксперты ОНФ: Игнорирование мер безопасности приводит к появлению новых очагов аварийности на уже отремонтированных дорогах. URL: https://onf.ru/2019/10/23/eksperty-onf-ignorirovanie-mer-bezopasnosti-privodit-k-poyavleniyu-novyh-ochagov/ (дата обращения: 28.09.2020).

26. Эксперты ОНФ призвали ввести аттестацию для чиновников и пересмотреть систему нормативов и ГОСТов в дорожной сфере. URL: https://onf.ru/2019/11/14/eksperty-onf-prizvali-vvesti-attestaciyu-dlya-chinovnikov-i-peresmotret-sistemu/ (дата обращения: 28.09.2020).

27. Когогин предложил ужесточить ответственность для собственников аварийно-опасных дорог. URL: https://onf.ru/2020/03/17/kogogin-predlozhil-uzhestochit-otvetstvennost-dlya-sobstvennikov-avariyno-opasnyh-dorog/ (дата обращения: 28.09.2020).

28. Бюджет и дороги: Счетная палата предлагает пересмотреть нормативы затрат на содержание автотрасс // Официальный сайт Счётной палаты Российской Федерации. URL: https://ach.gov.ru/checks/byudzhet-i-dorogi-schetnaya-palata-predlagaet-peresmotret-normativy-zatrat-na-soderzhanie-avtotrass (дата обращения: 28.09.2020).

MAIN RESULTS OF THE "SAFE AND HIGH-QUALITY ROAD NETWORK" NATIONAL PROJECT IMPLEMENTATION IN 2019

N.V. Voroshilov
Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences,
Vologda, Russia

ABSTRACT:

Problem setting. Since late 2018 the entire system of public and municipal administration in Russia has been based on the national projects implementation. However, the 2018–2019 implementation practice reveals certain systemic issues, which could make it difficult to achieve all the ambitious goals and objectives set in national projects. Thus, the Russian scientific community should

objectively estimate the implementation of national projects and their role in the development of the country, RF entities and municipalities.

A specific scientific issue supporting scientific problem solving. The purpose of the article is to give a qualitative and quantitative assessment to the main parameters of the "Safe and high-quality road network" national project implementation in 2019, to identify risks and problems of the national project implementation and to identify improvement areas for 2020 and beyond.

Materials employed (informational background), research methods. To achieve the goal in view, such scientific methods as economic, statistical and comparative analysis, generalization and system analysis and monographic method were used. Rosstat, the RF Accounts Chamber and Internet sources data were used in the research.

Key research results (scientific problem solution), scope of application. In the course of the research, problems in Russia in the field of transport (road infrastructure) have been revealed. The main problems and risks of the "Safe and high-quality road network" national project implementation in 2019 are identified. The urgent ones are no integrated approach to road works in most cases; the need to update regulatory framework in full compliance with modern requirements and realities; difficulties in assessing the real impact of the national project on road infrastructure improvement in the country and in all RF entities.

Conclusions. The materials of the given article can be useful for federal and regional government authorities to adjust the national project parameters and activities and as a framework for further research on the topic.

FUNDING: The reported study was funded by RFBR and EISR according to the research project no. 20-011-32277.

KEYWORDS: national project, Safe and high-quality road network, Russian Federation, transport, motorway, target indicators, implementation results.

AUTHORS' INFORMATION:

Nikolay V. Voroshilov – Ph.D. of Economic Sciences; Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences (56a, Gorky St., Vologda, 160014, Russia); niks789@yandex.ru. ORCID: 0000-0002-5565-1906.

FOR CITATION: Voroshilov N.V. (2020). Main results of the "Safe and high-quality road network" national project implementation in 2019, *Municipality: Economics and Management*, no. 3 (32), pp. 124–139.

REFERENCES

1. Averin A.N., Lyakhov V.P., Kerimov O.Yu., Razumets V.M. (2019). Solving the problem of safe and high-quality highways in the national project, *Science and Education: Economy and Economy; entrepreneurship; law and governance*, no. 5 (108), pp. 115–118.

2. Blagodir A.L., Grebenkina I.A., Grebenkina S.A. (2020). Connected territories of the Russian Federation due to the creation of intelligent transport systems, *Legislation*, no. 1, pp. 77–85.

3. Bylinin I.A. (2020). Some issues of implementation of the national project "Safe and high-quality highways", *Scientific Bulletin of the Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of the Russian Federation named after V.V. Lukyanov*, no. 2 (83), pp. 158–163.

4. Voroshilov N.V. (2019). Basic characteristics and commercialization consequences of the national project "Safe and quality highways", Management issues, no. 4 (59). URL: http://journal-management.com/issue/2019/04/12 (accessed 28.09.2020).

5. Golovanov V.I. (2019). The role of municipalities in the implementation of national projects, *Municipal Academy*, no. 3, pp. 101–107.

6. Golubeva K.A., Dubrovskaya Yu.V. (2019). Transport infrastructure as a factor in the spatial development of the economy, *Innovative devel-*

opment of the economy: trends and prospects, vol. 1, pp. 198–209.

7. Zubarev N.Yu. (2020). National projects of the Russian Federation: goal-setting in the field of reducing premature mortality of the population, *Scientific and practical research*, no. 1-3 (24), pp. 131–135.

8. Ivanov O.B., Bukhvald E.M. (2019). National projects of Russia: regional dimension, *ETAP: economic theory, analysis, practice*, no. 1, pp. 37–53.

9. Ignatieva A.V., Pakhomov A.V. (2020). Implementation of national projects at the municipal level: first results and ways to improve efficiency, *Municipal property: economics, law, management*, no. 1, pp. 11–17.

10. Kormakov L.F. (2019). Modernization of road transport infrastructure – the starting stage of the integrated development of rural areas, *Economy of agricultural and processing enterprises*, no. 9, pp. 75–80.

11. Ilyin V.A., Uskova T.V., Shabunova A.A., Kozhevnikov S.A., Voroshilov N.V., Patrakova S.S., Sekushina I.A., Lebedeva M.A. (2019). National projects 2019–2024: analysis and key risks of their implementation. Economic block. Russia, Vologda, VolRC of RAS.

12. Nikonov I.P. (2020). Safe and high-quality highways through the implementation of the national project, *Economy and society*, no. 5-2 (72), pp. 35–39.

13. Patrakeeva O.Yu. (2020). Transport infrastructure of the Rostov region: problems and development prospects in the context of the implementation of national projects, *Economic analysis: theory and practice*, vol. 19, no. 6 (501), pp. 1015–1034.

14. Safronov K.E., Safronov E.A. (2019). Evaluation of the effectiveness of options for the integrated development of the transport infrastructure of the Omsk agglomeration, *Bulletin of the Siberian State Automobile and Road University*, vol. 16, no. 6 (70), pp. 692–705.

15. Tsukerblat D.M. (2020). National projects as a megadriver of the socio-economic strategy of the region, *Innovations in life*, no. 1 (32), pp. 131–139.

16. Shestak T.S. (2020). Regional features of the formation of a system of target performance indicators and the effectiveness of the implementation of national priorities in the road sector, *Vector of Economics*, no. 6 (48). URL: http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2020/6/regionaleconomy/Shestak.pdf (accessed 28.09.2020).

17. The contracting of road works objects should be completed by the regions by March 1st. Official site of the national project "Safe and high-quality roads". URL: https://bkdrf.ru/news/read/kontraktatsiya-obektov-dorozhnyh-rabot-dolzhna-byt-zavershena-regionami-do-1-marta (accessed 28.09.2020).

18. Maxim Akimov held a meeting of the project committee of the national project "Safe and high-quality highways". Official website of the Government of the Russian Federation. URL: http://government.ru/news/38630/ (accessed 28.09.2020).

19. Maxim Akimov presented a mobile application of the national project "Safe and high-quality highways". Official website of the Government of the Russian Federation. URL: http://government.ru/news/38627/ (accessed 28.09.2020).

20. The register of new technologies and materials for the road industry is open for use. URL: https://bkdrf.ru/news/read/reestr-novyh-tehnologiy-i-materialov-dorozhnoy-otrasli-otkryt-dlya-ispolzovaniya (accessed 28.09.2020).

21. The Cabinet of Ministers approved the program for the repair of dilapidated bridges. Information Portal "The Future of Russia. National projects ". URL: https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/Kabmin-odobril-programmu-remonta-vethih-mostov (accessed 28.09.2020).

22. Implementation of national projects: main results. Official website of the Accounts Chamber of the Russian Federation. URL: http://audit.gov.ru/activities/national-projects.php?clear_cache=Y (accessed 28.09.2020).

23. All-Russia People's Front: It is necessary to improve the regulatory and legal framework, according to which the country's road complex operates. URL: https://onf.ru/2019/05/23/onf-neobhodimo-sovershenstvovat-normativno-pravovuyu-bazu-po-kotoroy-rabotaet-dorozhnyy/ (accessed 28.09.2020).

24. Problematic repairs: All-Russia People's Front activists revealed violations on 266 renewed road sections. URL: https://onf.ru/2019/09/19/problemnyy-remont-aktivisty-onf-vyyavili-narusheniya-na-266-obnovlennyh-dorozhnyh/ (accessed 28.09.2020).

25. All-Russia People's Front experts: Ignoring safety measures leads to the emergence of new centers of accidents on the already repaired roads. URL: https://onf.ru/2019/10/23/eksperty-onf-

ignorirovanie-mer-bezopasnosti-privodit-k-poyavleniyu-novyh-ochagov/ (accessed 28.09.2020).

26. All-Russia People's Front experts called for the introduction of certification for officials and a review of the system of standards and GOSTs in the road sector. URL: https://onf.ru/2019/11/14/eksperty-onf-prizvali-vvesti-attestaciyu-dlya-chinovnikov-i-peresmotret-sistemu/ (accessed 28.09.2020).

27. Kogogin proposed to tighten the liability for the owners of hazardous roads. URL: https://onf.ru/2020/03/17/kogogin-predlozhil-uzhestochit-otvetstvennost-dlya-sobstvennikov-avariyno-opasnyh-dorog/ (accessed 28.09.2020).

28. Budget and Roads: The Accounts Chamber proposes to revise the standards for the maintenance of highways. Official website of the Accounts Chamber of the Russian Federation. URL: https://ach.gov.ru/checks/byudzhet-i-dorogi-schetnaya-palata-predlagaet-peresmotret-normativy-zatrat-na-soderzhanie-avtotrass (accessed 28.09.2020).