ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И РИСКИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

УДК 625.7/.8:338.47 *ГСНТИ 06.61.33*
ББК 65.373+39.31 *Код ВАК 08.00.05*
DOI: 10.22394/2304-3369-2019-4-122-136

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

АННОТАЦИЯ:
Цель. Статья посвящена анализу основных параметры развития сферы дорожного хозяйства в Российской Федерации за 2007–2017 гг., обоснованию роли и значения национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в решении проблем в данной сфере.
Методы. Для достижения поставленной цели использованы такие научные методы, как экономический, статистический и компаративный анализ, методы обобщения и системного анализа, монографический метод.
Результаты и область применения. В ходе проведенного анализа выявлены ключевые риски реализации данного национального проекта, в числе которых – возможность возникновения недостатка средств в бюджетах субъектов РФ на реализацию мероприятий нацпроекта; недостаточная обеспеченность дорожных строительных организаций спецтехникой и средствами механизации для выполнения большого объема работ с высоким качеством; риск низкого качества выполненных дорожных работ; размещение средств фотовидеофиксации нарушений ПДД в местах, где они принесут в бюджет больше денег в виде штрафов, а не в действительно аварийно-опасных местах и др. На примере Вологодской области показано, что с началом реализации национального проекта в 2019 г. в Вологодской области существенно увеличится объем бюджетных расходов (в 1,6 раза в 2019 г. по сравнению с 2018 г.) на развитие сети автомобильных дорог общего значения. Вследствие этого заметно увеличится объем ремонтных работ на автомобильных дорогах региона (в 16 раз: с 14,6 км в 2018 г. до 238 км в 2019 г.) и искусственных сооружениях.
Научная новизна. Проведённый системный анализ тенденций развития сферы дорожного хозяйства в России, параметров и мероприятий реализации национального проекта, а также множества экспертных мнений ученых и практиков в данной сфере позволил обосновать основные риски и возможные проблемы в реализации данного национального проекта, устранение которых позволит достичь всех целей и задач, на решение которых он направлен.
Финансирование. Статья подготовлена в соответствии с государственным заданием для ФГБУН «Вологодский научный центр РАН» по теме НИР № 0168-2019-0004 «Совершенствование механизмов развития и эффективного использования потенциала социально-экономических систем».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:
национальный проект, автомобильные дороги, транспорт, Российская Федерация, Вологодская область, целевые показатели.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ:
Николай Владимирович Ворошилов, кандидат экономических наук, Вологодский научный центр,
160014, Россия, г. Вологда, ул. Горького, 56а, niks789@yandex.ru

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Ворошилов Н. В. Основные характеристики и риски реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»// Вопросы управления. 2019. №4 (59). С. 122—136.

© Н. В. Ворошилов, 2019

Автомобильные дороги являются одним из основных элементов транспортной инфраструктуры страны и ее регионов. Они также обеспечивают реализацию конституционных прав граждан на свободу передвижения и перемещения товаров и услуг. Наличие и состояние сети автомобильных дорог во многом определяет связанность огромного экономического пространства страны, а также безопасность дорожного движения, степень травматизма и смертности населения в дорожно-транспортных происшествиях.

Проблемы развития транспортных коммуникаций широко исследуются с различных позиций и точек зрения в работах П.Я Бакланова, О.В. Белого, В.Н. Бугроменко, С.Д. Воронцовой, В.Г. Галабурды, Г.А Гольца, Г.А. Кузнецова [1], О.С Пчелинцева, Д.С. Романова, И.А Соболя, А.И. Чистобаева, С.И. Яковлевой, а также К. Кларка, Р.Д. Кновлеса, У. Корвера, Л. Харрела, Б.С. Хоулома. Проблемы формирования единой транспортной системы рассмотрены в трудах И.В. Кочетова, И.В Никольского, Н.А Троицкой, А.Б. Чубукова. Теоретические и методические аспекты изучения и построения транспортных магистралей и сетей освещены в работах Ф.М. Кацмана, А.Е. Королевой, П.М. Поляна, С.А. Тархова. Современные тенденции в развитии транспорта, логистики и организации перевозок исследовали А.Э. Горев, Ю.А. Кулик, Ю.Г. Липец, В.С.Лукинский, П.И.Поспелов [2], В.А.Пуляркин, Г.А. Федотов, С.Б. Шлихтер [2].

Вопросы формирования транспортного комплекса в контексте регионального развития нашли отражение в трудах ведущих специалистов в области региональной экономики и экономической географии. Особо в этом отношении заслуживают быть отмеченными работы Н.Т. Агафонова, Ю.Н. Гладкого, Ю.Д. Дмитревского, А.Е. Карлика, Н.Н. Колосовского, Г.М. Лаппо, О.П. Литовки, И.М. Маергойза, А.Н. Петрова, А.Е Пробста, В.М. Разумовского, Б.Б. Родомана, А.И. Солодкого [3], А.И. Трейвиша, А.А. Ткаченко, Э.Л. Файбусовича, А.М. Ходачека, В.М. Ходачека, М.Д. Шарыгина, В.Е. Шувалова.

Актуальной научной задачей является рассмотрение основных тенденций, проблем функционирования сферы дорожного хозяйства в России и оценка роли национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в их решении, что и явилось целью данной статьи.

В таблице 1 представлены основные показатели, характеризующие развитие сферы дорожного хозяйства и транспорта в России.

Таблица 1. Основные показатели развития дорожного и автомобильного хозяйства в 2007-2017 гг.

Название показателя	2007	2010	2012	2015	2016	2017	2017 г. к 2007, %	2017 г. к 2012 %
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования федер. значения, тыс. км	-	-	50,7	51,9	52,0	53,1	-	104,6
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, тыс. км	-	-	504,0	515,8	512,6	511,0	-	101,4
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, тыс. км	-	-	723,6	912,9	934,0	943,7	-	130,4
Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, %	44,3	36,8	36,5	38,1	41,5	43,1	-1,2	6,6
Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям, %	64,5	55,0	58,3	55,2	53,5	53,2	-11,3	-5,1
Количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, единиц на 100 тыс. населения	163,7	139,6	142,2	125,7	118,4	115,4	70,5	81,2
Грузооборот автомобильным транспортом, млрд тонно-километров	206,0	199,0	249,0	247,0	248,0	253,0	122,8	101,6
Пассажирооборот автобусным транспортом, млрд пассажиро-километров	149,9	140,6	133,3	126,3	124,3	123,4	82,3	92,6
Число собственных легковых автомобилей, ед. на 1000 человек населения	194,4	228,4	257,5	288,8	294,0	305,0	156,9	118,4
Источник здесь и в рисунках 1 и 2: Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/								

Согласно данным таблицы, наибольшую долю (62,6 %) автомобильных дорог общего пользования составляют автодороги местного значения. Они же показали и максимальный прирост протяжённости за пятилетний период (на 30,4 %). Однако лишь 43,1 % автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и 53,2 % – автодорог местного значения соответствуют нормативным требованиям. В последние годы активно растёт автомобилизация населения: число собственных легковых автомобилей в расчёте на 1000 человек населения увеличилось за 2012–2017 гг. на 18,4 %. Вырос за этот период и грузооборот автомобильным транспортом (на 1,6 %), однако сократился пассажирооборот автобусным транспортом (на 7,4 %). Из положительных моментов также следует отметить сокращение количества ДТП с пострадавшими в расчёте на 100 тыс. населения (на 81,2 %).

Наибольшую долю в перевозках грузов в России занимает автомобильный транспорт (67,1 % в 2017 г. и 72,6 % в 2007 г.; рисунок 1); значительно от него отстают железнодорожный и трубопроводный транспорт. Однако по доле грузооборота железнодорожный и трубопроводный транспорт лидируют (45,5 и 47,7 % соответственно). Это обусловлено тем, что грузы по автомобильным дорогам в среднем перевозятся на значительно меньшее расстояние, чем по железной дороге или трубопроводам.

Такая же ситуация складывается и с пассажирооборотом, лидером по которому в 2017 г. является воздушный транспорт (46,3 %; рисунок 2). В два раза от него по доле в общем пассажирообороте отстают автобусный и железнодорожный транспорт (по 22 %). Вместе с тем по общей величине перевезённых пассажиров лидирует автобусный транспорт с долей в 60,7 % в 2017 г.

Таким образом, автомобильные дороги играют в России ключевую роль в перевозке пассажиров и грузов. От качества и безопасности автодорог во многом зависят транспортные издержки предприятий, а также безопасность дорожного движения и качество жизни населения в целом.

В ГОСТ Р 50597-2017. «Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» (утв. Приказом Росстандарта от 26.09.2017 г. № 1245-ст) установлены требования к значениям показателей продольной ровности покрытия автомобильных дорог и улиц; размерам дефектов покрытия и сроках их устранения (повреждения – выбоины, просадки, проломы; сдвиги, волны, гребенки, колеи; необработанное место выпотевания вяжущего; отклонения по вертикали крышки люка относительно поверхности проезжей части; отклонения по вертикали решетки дождеприемника относительно поверхности лотка; отклонения по вертикали верха головки рельса трамвайных или железнодорожных путей, расположенных в пределах проезжей части, относительно поверхности покрытия, возвышения междурельсового настила над верхом рельсов на железнодорожных переездах; неровность в покрытии междурельсового пространства/настила); требования к обочинам и разделительным полосам; требования к элементам обустройства и к оборудованию железнодорожных переездов; требования к видимости; требования к эксплуатационному состоянию в зимний период; указаны методы контроля за состоянием дорог.

В Указе Президента РФ от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» обозначены национальные цели развития Российской Федерации на период до 2024 года, а также перечислен перечень национальных проектов с соответствующими целями, задачами и целевыми показателями.

По итогам заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам 24 декабря 2018 г. (протокол № 15) утвержден паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Срок начала и окончания реализации нацпроекта: 3 декабря 2018 г. – 31 декабря 2024 г.

Данный национальный проект предусматривает реализацию четырех федеральных проектов:

– «Дорожная сеть»;

– «Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства»;

– «Безопасность дорожного движения»;

– «Автомобильные дороги Минобороны России».

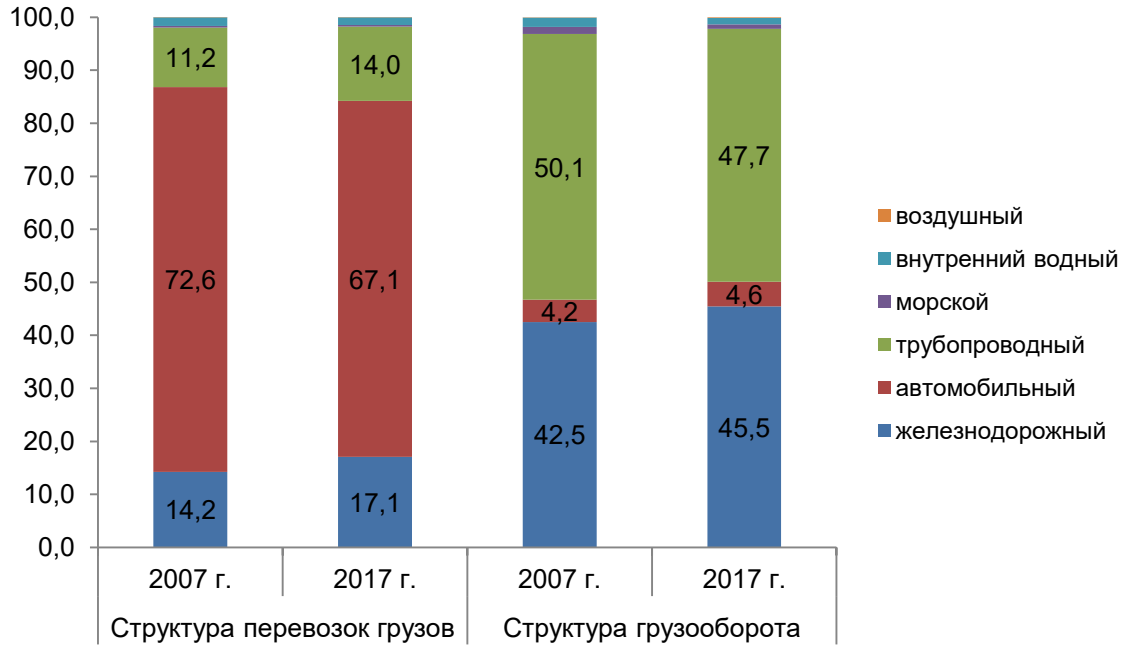


Рисунок 1. Структура перевозок грузов и грузооборота различными видами транспорта, %

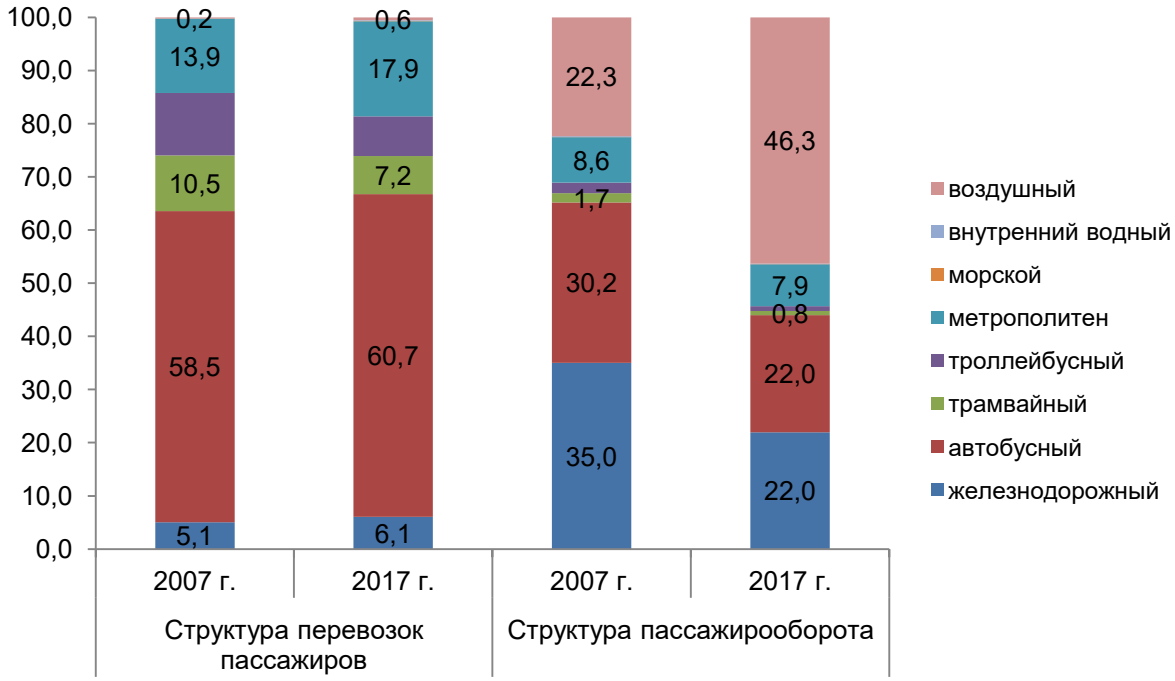


Рисунок 2. Структура перевозок пассажиров и пассажирооборота различными видами транспорта, %

За счет реализации национального проекта, в том числе, снизится смертность в результате ДТП, что будет способствовать достижению предусмотренных Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 национальных целей, включая: естественный рост населения; повышение ожидаемой продолжительности жизни до 78 лет к 2024 году и до 80 лет к 2030 году; вхождение Российской Федерации в число пяти крупнейших экономик мира, обеспечение темпов экономического роста выше мировых.

Приведение автомобильных дорог в нормативное состояние способствуют повышению качества жизни населения, экономическому и социальному развитию субъектов Российской Федерации, улучшению экономических связей между субъектами Российской Федерации и качества предоставляемых автотранспортных услуг. Реализация мероприятий национального проекта обеспечит позитивные демографические тренды, а также социально-экономическое развитие регионов.

Целевые показатели национального проекта представлены в таблице 2.

Ключевыми конечными целевыми показателями национального проекта являются доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, и число погибших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) в расчете на 100 тысяч населения. Что касается динамики данных показателей за последние 10 лет, то значение первого показателя в целом по России уменьшилось на 1,2 п.п., а значение второго – на 44 % (таблица 3).

Наиболее негативная ситуация за 2007-2017 гг. сложилась в Ненецком автономном округе и в Вологодской области, где существенно (на 50 и 30 п.п. соответственно) снизилась доля дорог, соответствующих нормативам. Смертность населения в ДТП стабильно снижалась в период 2008–2017 гг. во всех субъектах СЗФО.

В рамках реализации мероприятий национального проекта планируется довести долю дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в целом по России до 50,9 % (прирост на 7,8 п.п.; табл. 2), а смертность населения в ДТП – сократить на 70 % (с 13 до 4 погибших в расчете на 100 тыс. чел. населения, что будет соответствовать уровню передовых стран Европы, достигнутому по итогам 2016 г.). Целевой ориентир по «доле дорог…» следует признать достижимыми к 2024 г. в силу значительного увеличения с 2019 г. объема строительства, реконструкции и ремонта региональных и межмуниципальных дорог в рамках нацпроекта.

Таблица 2. Целевые показатели национального проекта [4]

№	Наименование показателя	Базовое значение 2017 г.	2019	2021	2024	2024 г. к 2017 г., %, п.п.
1	Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, %	43,1	44,1	45,8	50,9	+7,8 п.п.
2	Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, %	42,0	46,0	60,0	85,0	+43,0 п.п.
3	Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, %	10,2	10,1	9,7	9,1	-1,1 п.п.
4	Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети, %	100,0	91,7	75,1	50,0	-50,0 п.п.
5	Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, человек на 100 тысяч населения	13,0	11,7	9,8	4,0	30,8 %
6	Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках нацпроекта, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения, % в общем объеме новых госконтрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автом. дорог	0,0	10,0	40,0	80,0	+80,0 п.п
7	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	35,0	70,0	+70,0 п.п.
8	Доля автомобильных дорог Минобороны России, соответствующих нормативным требованиям, %	34,0	45,0	49,0	60,0	+26,0 п.п.

В соответствии с информацией, представленной в Глобальном докладе о состоянии безопасности дорожного движения 2018 г., подготовленном Всемирной организацией здравоохранения [5], в России в 2016 г. в ДТП погибло 20308 человек (13,9 человека в расчете на 100 тыс. чел населения, что соответствует данным Росстата); по данным ВОЗ в России в 2016 г. в ДТП погибло 25969 человек (18 погибших в расчете на 100 тыс. чел. населения). В Германии значение данного показателя по информации ВОЗ в 2016 г. составило 4,1 в расчете на 100 тыс. чел населения; в США – 12,4; в Белоруссии – 8,9; в Бразилии – 19,7; в Канаде – 5,8; Финляндии – 4,7; Норвегии – 2,7.

Вместе с тем задача по сокращению смертности от ДТП в 3,3 раза за 7 лет (2018–2024 гг.) выглядит слишком амбициозно, даже учитывая реализацию комплекса широкомасштабных мероприятий. За предшествующие 9 лет (2009–2017 гг.) данный показатель сократился лишь в 1,8 раза (с 23,3 до 13,0). Вместе с тем в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации (утверждена Распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 1734-р; ред. от 12.05.2018 г.) планировалось достичь следующих значений показателя «число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения»: в 2024 году – 13,3; в 2030 году – 10,7. В Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы (утверждена Распоряжением Правительства РФ от 08.01.2018 г. № 1-р) обозначено стремление к нулевой смертности в ДТП к 2030 году; в качестве ориентира на 2024 год устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения.

В рамках данного национального проекта планируется реализация комплекса мероприятий по улучшению качества дорог федерального, регионального и местного значения, повышению безопасности дорожного движения и эффективности развития дорожного хозяйства (таблица 4).

Таблица 3. Динамика некоторых целевых показателей национального проекта по России и субъектам Северо-Западного федерального округа

Наименование показателя	2007 г.	2010	2015	2016	2017	2017 к 2007 г., п.п.
Доля автомобильных дорог регионального и межмуниц. значения, соответствующих нормативным требованиям, %						
Российская Федерация	44,3	36,8	38,1	41,5	43,1	-1,2
Северо-Западный федеральный округ	34,4	23,4	28,1	31,8	35,1	0,7
Республика Карелия	25,0	31,0	29,0	30,0	32,0	7,0
Республика Коми	57,0	43,4	47,1	47,6	48,8	-8,2
Архангельская область	8,5	8,8	12,3	15,0	14,7	6,2
Ненецкий автономный округ (АО)	67,0	8,3	6,6	55,4	17,3	-49,7
Архангельская область без АО	7,0	8,8	12,4	13,8	14,6	7,6
Вологодская область	60,0	6,5	3,1	19,9	29,9	-30,1
Калининградская область	30,0	30,0	30,7	31,5	35,0	5,0
Ленинградская область	47,7	38,5	46,6	46,7	47,1	-0,6
Мурманская область	23,0	21,8	34,7	35,3	35,9	12,9
Новгородская область	9,0	16,5	25,0	26,4	35,0	26,0
Псковская область	30,0	25,9	29,0	28,9	29,3	-0,7
г. Санкт-Петербург	-	-	63,0	66,0	64,0	-
Количество погибших в ДТП, человек на 100 тысяч населения						
Российская Федерация	23,3	18,6	15,8	13,8	13,0	55,8
Северо-Западный федеральный округ	22,4	16,6	14,7	12,3	11,4	50,9
Республика Карелия	16,6	16,4	14,7	14,3	16,3	98,2
Республика Коми	16,9	14,0	14,5	11,8	10,5	62,1
Архангельская область	17,7	16,2	12,0	12,9	11,0	62,1
Ненецкий автономный округ (АО)	16,7	9,5	11,5	9,1	6,8	40,7
Архангельская область без АО	17,7	16,5	12,0	13,1	11,2	63,3
Вологодская область	25,4	16,3	11,6	10,3	11,1	43,7
Калининградская область	23,0	16,7	17,3	17,2	12,3	53,5
Ленинградская область	43,6	33,2	34,4	27,6	23,8	54,6
Мурманская область	10,1	12,9	7,3	8,0	7,9	78,2
Новгородская область	42,4	34,1	27,4	23,8	23,3	55,0
Псковская область	33,4	27,0	27,9	21,7	19,7	59,0
г. Санкт-Петербург	14,8	8,2	6,8	4,6	4,9	33,1
Источник: Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС). URL: Режим доступа: https://www.fedstat.ru/						

Таблица 4. Основные мероприятия федеральных проектов национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [4]

Федеральный проект	Мероприятия
Дорожная сеть	– Выполнение дорожных работ на сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, дорожной сети городских агломераций в целях приведения в нормативное состояние, снижения уровня перегрузки и ликвидации мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.
Общесистемные меры развития дорожного хозяйства	– Размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах федерального значения (в 2020 году – 10 пунктов, в 2021 г. – 182, в 2022 г. – 282, в 2023 г. – 387); – Размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения (в 2019 г. 90 пунктов в 19 субъектах РФ; в 2020 г. – 138 пунктов в 25 субъектах РФ; в 2021 г. – 197 в 35 субъектах РФ; в 2022 г. – 252 в 50 субъектах РФ; в 2023 г. – 303 в 65 субъектах РФ; в 2024 г. – 366 пунктов в 75 субъектах РФ); – Внесение в законодательство РФ изменений, предусматривающих усиление ответственности за несоблюдение весогабаритных параметров транспортных средств, осуществляющих в том числе перевозки строительных материалов, а также добытых для их производства общераспространенных полезных ископаемых по автомобильным дорогам общего пользования; – Внедрение новых технических требований и стандартов обустройства автомобильных дорог, в том числе на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (в 2019 г. – 38 стандартов и требований; в 2020 г. – 59; 2021 г. – 82; 2022 г. – 100; 2023 г. – 115; 2024 г. – 130); – Утверждение концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, разработка технологий, обеспечивающих движение беспилотных транспортных средств по автомобильным дорогам, формирование перечня таких технологий и рекомендаций по их применению, в том числе в части автодорожной инфраструктуры; – Внедрение на автомобильных дорогах общего пользования интеллектуальных транспортных систем, ориентированных в том числе на обеспечение движения беспилотных транспортных средств (в 2021 г. – 27 участков автомобильных дорог, 2022 г. – 35, 2023 г. – 47, 2024 г. – 55); – Внедрение интеллектуальных транспортных систем, ориентированных на применение энергосберегающих технологий освещения автодорог (в 2020 г. – 25 участков, в 2021 г. – 35, в 2022 г. – 45, в 2023 г. – 55, в 2024 г. – 65); – Внедрение системы контроля за внесением платы при движении по платным автомобильным дорогам «свободный поток» на 2 пилотных участках; – Увеличение количества стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения (в 2024 г. до 211 % от базового значения количества 2017 г.); – Внедрение интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тыс. чел. (в 2020 г. – 15 городов, накопленным итогом; в 2021 г. – 38; в 2022 г. – 47; в 2023 г. – 53; в 2024 г. – 64); – Оснащение участков автомобильных дорог и искусственных сооружений федерального значения элементами интеллектуальных транспортных систем, ориентированных на автоматизацию процессов управления дорожным движением (в 2020 г. – 10 участков, накопленным итогом; в 2021 г. – 40, в 2022 г. – 80, в 2023 г. – 100; в 2024 г. – 120); – Оснащение участков автомобильных дорог и искусственных сооружений регионального значения элементами интеллектуальных транспортных систем, ориентированных на автоматизацию процессов управления дорожным движением (в 2020 г. – 10 участков, накопленным итогом; в 2021 г. – 20, в 2022 г. – 40; в 2023 г. – 50; в 2024 г. – 60); – Подготовка оптимальных форматов реализации контрактов жизненного цикла, ориентированных на повышение качества и снижение совокупной стоимости дорожных работ, с учетом необходимого нормативно-правового регулирования, а также формирование организационно-правовых схем и финансовых моделей для расширения практики применения контрактов жизненного цикла, включая сферу отраслевого ценообразования; – Создание и ввод в действие Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения; – Внедрение в 2019 году общедоступной информационной системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов всех уровней; – Проработка совместно с субъектами Российской Федерации программы дорожной деятельности (региональные проекты), определение для применения новых технологий, материалов и технологических решений; – Проведение мероприятий по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта (и при необходимости соответствующей инфраструктуры) не менее чем в 20 городских агломерациях, в том числе с учетом приоритетности использования транспорта, работающего на газомоторном топливе.

Безопасность дорожного движения	– Принятие нормативных правовых актов, направленных на усиление ответственности за отдельные, наиболее опасные правонарушения в области дорожного движения; на совершенствование системы профессиональной подготовки водителей транспортных средств, в том числе осуществляющих перевозку пассажиров и грузов, требований к такой подготовке; – Оснащение подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, патрульными автомобилями, оборудованными техническими средствами фиксации обстановки внутри и снаружи автомобиля, сигнальной громкоговорящей установкой, нанесенной цветографической окраской (2019-2024 гг. – не менее 19323 ед.); специальными техническими средствами измерений, используемыми для контроля за безопасностью эксплуатации автомобильных дорог (2019-2024 гг. – не менее 12,5 тыс. приборов); укладками для оказания первой помощи сотрудниками Госавтоинспекции (2019-2024 гг. – не менее 30 тыс. ед.); – Приобретение специальных технических средств измерений, используемые для контроля за безопасностью эксплуатации транспортных средств (2019-2024 гг. – не менее 7,5 тыс. ед.); – Приобретение «экспресс-тестов» для освидетельствования водителей на состояние опьянения (2019-2024 гг. – не менее 9375 тыс. ед.); – Создание и функционирование федерального центра по координации работы по профилактике нарушений норм и правил в области дорожного движения; – Приобретение в районные медицинские учреждения хроматографов для выявления состояния опьянения в результате употребления наркотических средств, психотропных или иных вызывающих опьянение веществ; – Оснащение медицинских организаций автомобилями скорой медицинской помощи класса «С» (не менее 600 ед. за 2019-2024 гг.) для оказания скорой медицинской помощи пациентам, пострадавшим при ДТП; внедрение современных образцов специальной техники, инструмента, оборудования и технологий, предназначенных для проведения аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий ДТП;

В целях *обеспечения исполнения обязательств субъектами РФ* по финансированию мероприятий национального проекта планируется принятие нормативных правовых актов, предусматривающих доведение норматива зачисления налоговых доходов бюджетов субъектов РФ от акцизов на горюче-смазочные материалы до 100 % (увеличение доли осуществляется поэтапно: до 58,1 % в 2019 г., до 66,6 % в 2020 г., до 74,9 % в 2021 г., до 83,3 % в 2022 г., до 91,6 % в 2023 г., до 100 % в 2024 г.), а также обязательность направления соответствующих дополнительных доходов субъектов РФ на цели реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»; внесение в Бюджетный кодекс Российской Федерации изменений, предусматривающих увеличение коэффициента, применяемого при формировании базового размера Федерального дорожного фонда.

Далее рассмотрим особенности и основные показатели реализации национального проекта на примере одного из субъектов Российской Федерации. Реализация данного национального проекта на территории Вологодской области будет способствовать решению задач в сфере транспорта и дорожной сети в рамках приоритета «Формирование пространства эффективности» Стратегии социально-экономического развития Вологодской области на период до 2030 года (утверждена Постановлением Правительства области от 17.10.2016 №920).

Осуществление мероприятий национального проекта предусмотрено в рамках Государственной программы Вологодской области «Развитие транспортной системы Вологодской области на 2014 – 2020 годы» (утверждена постановлением Правительства Вологодской области от 28.10.2013 г. № 1100) и Государственной программы Вологодской области «Дорожная сеть и транспортное обслуживание в 2021 – 2025 годах» (утверждена Постановлением Правительства Вологодской области от 25.03.2019 г. № 286). Показатели реализации национального проекта на территории Вологодской области включены в перечень целевых показателей (индикаторов) соответственно подпрограмм «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования» и «Автомобильные дороги» данных государственных программ. Вместе с тем в региональной составляющей паспорта национального проекта отсутствует показатель «Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, человек на 100 тыс. населения», предусмотренный паспортом национального проекта, хотя и планируется реализация различных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и в Вологодской области.

С началом реализации национального проекта в 2019 г. в Вологодской области существенно увеличится объем бюджетных расходов (на 3,5 млрд руб. или в 1,6 раза в 2019 г. по сравнению с 2018 г.) на развитие сети автомобильных дорог общего значения. Вследствие этого заметно увеличится объем ремонтных работ на автомобильных дорогах региона (в 16 раз: с 14,6 км в 2018 г. до 238 км в 2019 г.) и искусственных сооружениях [6; 7].

За 2019-2024 гг. в Вологодской области будет проведен ремонт покрытия проезжей части на 2469,3 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения; выполнен большой объем работ по нанесению разметки, установке дорожных знаков, тросового/барьерного ограждения, устройству освещения на автодорогах регионального и межмуниципального значения. Впервые с 2019 г. в отдельное направление выделены мероприятия по доведению до нормативного состояния дорог в двух городских агломерациях Вологодской области (Вологодской и Череповецкой).

В рамках общесистемных мер развития дорожного хозяйства в регионе будет размещено 6 автоматических пунктов весогабаритного контроля на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения в Вологодской области к концу 2024 года; внедрены 2 интеллектуальные транспортные системы на автомобильных дорогах общего пользования области и др. Для создания условия для повышения безопасности дорожного движения планируется проведение работ по обустройству пешеходных переходов, кривых малого радиуса на участках дорог вне населенных пунктов дорожными знаками и направляющими устройствами устройству искусственных неровностей, светофорных объектов; обеспечению круглогодичного наличия дорожной разметки на дорогах с твердым покрытием, установке дорожных знаков; устройство наружного освещения; обустройству ограждений (пешеходных ограждений, предотвращающих внезапный выход пешеходов на проезжую часть; ограждений, разделяющих потоки транспорта встречных направлений и т.д.), тротуаров на аварийно-опасных участках автодорог; обустройство переходно-скоростных полос с наружным освещением.

Таким образом, к концу реализации данного национального проекта в 2024 г. в Вологодской области в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние будут приведены 343 участка автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения общей протяженностью 4420,2 км.

Вместе с тем в рамках реализации данного национального проекта в состав Вологодской агломерации включены лишь городской округ Вологда и Вологодский муниципальный район, в состав Череповецкой агломерации – городской округ Череповец и Череповецкий муниципальный район. В то же время в проекте изменения Схемы территориального планирования Вологодской области речь идет об одной двухъядерной агломерации «Вологодской»: агломерация состоит из 24 поселений Вологодской области на территории 4 муниципальных районов (Череповецкого, Шекснинского, Вологодского, Сокольского) и 2 городских округов (город Вологда и город Череповец). В первоначальном варианте Стратегии социально-экономического развития Вологодской области на период до 2030 года говорилось о двух трехъярусных агломерациях (Вологодская: Вологда-Сокол-Грязовец; Череповецкая: Череповец-Шексна-Кадуй); в действующем варианте Стратегии развития области упоминаются агломерация «Вологда-Череповец», агломерация «Вологодская», Вологодская и Череповецкая агломерации. Таким образом, комплексное и единое развитие дорожной сети планируется лишь на части территории агломераций, расположенных на территории Вологодской области. Впоследствии это может негативно сказаться на перспективах развития агломерационных процессов на территории региона.

Ключевым условием успешного реализации национального проекта являются параметры его финансового обеспечения. В бюджете нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» наиболее существенные расходы приходятся на развитие дорожной сети (свыше 4,4 трлн. руб. за 2019-2024 гг., 92,3 % всех расходов по нацпроекту; таблица 5). Главным источником финансирования данного нацпроекта являются консолидированные бюджеты субъектов РФ: их доля в общем объеме расходов на мероприятия проекта составит 86,6 % по итогам 2019-2024 г. Данные рас-

ходы субъектов РФ будут по большей части обеспечиваться за счет увеличения поступлений от акцизов на горюче-смазочные материалы в региональные бюджеты (норматив отчислений в бюджеты субъектов РФ постепенно будет доведен до 100 % к 2024 г.).

В таблице 6 представлено значение удельного веса расходов на национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в федеральном бюджете РФ в 2019-2021 гг. Данная доля все годы будет составлять менее 1 %. Однако это объяснимо тем, что большая часть расходов по данному национальному проекту будет осуществляться за счет средств бюджетов субъектов РФ.

Таблица 5. Финансовое обеспечение реализации национального проекта [4]

Наименование федерального проекта, источника финансирования	2019 г.		2024 г.		Итого за весь период реализации проекта (2019-2024)	
	Объем финансирования, млрд руб.	Доля в структуре расходов, %	Объем финансирования, млрд руб.	Доля в структуре расходов, %	Объем финансирования, млрд руб.	Доля в структуре расходов, %
Распределение финансовых средств по федеральным проектам (ФП)						
«Дорожная сеть»	589,50	91,06	934,30	94,76	4438,70	92,87
«Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»	46,02	7,11	43,75	4,44	279,53	5,85
«Безопасность дорожного движения»	10,77	1,66	7,08	0,72	55,86	1,17
«Автомобильные дороги Минобороны России»	1,05	0,16	0,80	0,08	5,60	0,12
Распределение финансовых средств по источникам финансирования						
Федеральный бюджет	129,74	20,04	22,43	2,28	440,89	9,22
Бюджеты государственных внебюджетных фондов	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Консолидированные бюджеты субъектов РФ	478,30	73,89	934,20	94,75	4139,10	86,60
Внебюджетные источники	39,30	6,07	29,30	2,97	199,70	4,18
Итого	647,34	100 %	985,93	100 %	4779,69	100 %

Таблица 6. Удельный вес расходов на национальный проект в федеральном бюджете РФ

Наименование показателя	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Общий объем расходов федерального бюджета, млрд руб.	18037,2	18994,2	20026,0
Объем финансового обеспечения реализации национального проекта за счет средств федерального бюджета, млрд руб.	129,7	104,3	137,4
Удельный вес расходов на национальный проект в структуре расходов федерального бюджета, %	0,72	0,55	0,69

Рисками реализации федеральных проектов национального проекта являются (данные риски обозначены в паспорте национального проекта):

1) возникновение бюджетного дефицита, сокращение необходимых для достижения целевых показателей объемов финансирования мероприятий федерального проекта, в том числе в связи с получением объема доходов от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для двигателей, производимых на территории Российской Федерации, в размере ниже прогнозируемого при разработке федерального проекта, в том числе в результате внесения изменений в налоговое законодательство;

2) повышение цен на дорожно-строительные материалы;

3) нарушение сроков разработки программ дорожной деятельности субъектов РФ и иных нормативных правовых актов и документов, необходимых для реализации федерального проекта;

4) повышение стоимости дорожной техники, закупаемой за пределами страны и не имеющей произведенных в России аналогов, в связи с возможными колебаниями на рынке валют;

5) снижение качества работ в связи с сокращением положительных эффектов от масштабов выполняемых работ в результате исполнения требований антимонопольных органов о разукрупнении лотов при проведении торгов;

6) нарушение сроков разработки нормативных правовых актов и иных документов, необходимых для реализации проекта;

7) рост автомобилизации населения; снижение среднего возраста водительского состава, разрыв между темпами автомобилизации и темпами развития улично-дорожной сети;

8) приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении;

9) недооценка роли институтов гражданского общества и средств массовой информации в формировании законопослушного поведения участников дорожного движения.

В целях управления указанными рисками будет разработана комплексная ресурсная модель управления реализации проекта.

Одним из недостатков паспорта данного национального проекта является то, что в нем не представлена информация о количестве планируемых к строительству платных автомобильных дорог (участков дорог) и их удельному весу в общем числе автодорог общего пользования в стране.

Кроме того, исходя и анализа мнений экспертов (например, [8; 9; 10; 11]), можно сделать общие выводы, что *ключевыми недостатками и рисками реализации данного национального* проекта могут быть также следующие:

– не во всех субъектах РФ будет доведена до 50 % доля региональных дорог, находящихся в нормативном состоянии;

– риск задержки выделения финансовых средств из федерального бюджета; возможность возникновения недостатка средств в бюджетах субъектов РФ на реализацию мероприятий нацпроекта в связи с тем, что доля акцизов на горюче-смазочные материалы, зачисляемых в региональные дорожные фонды, будет доведена до 100 % только в 2024 г.;

– недостаточная обеспеченность дорожных строительных организаций спецтехникой и средствами механизации для выполнения большого объема работ с высоким качеством;

– риск низкого качества выполненных дорожных работ, проводимых в конце года и в неблагоприятных природно-климатических условиях (дождь и снег);

– несогласованность в действиях коммунальных и дорожных служб, приводящая к разрушению/переделке дорожного полотна в связи с проведением работ по замене коммуникаций под дорогами;

– затягивание заказчиком сроков приемки работ, фактически выполненных подрядчиками, и сроков оплаты по ним;

– ограниченность контроля (в том числе общественного) за детальным расходованием денежных средств на проведение работ в рамках проекта;

– нерегулируемый рост цен на битум и низкое качество материала, высокая стоимость доставки дорожных материалов (например, песка и щебня);

– недостаточная квалификация и качество компетенций муниципальных служащих, которые отвечают за составление технических заданий по ремонту дорог и расходование средств региональных и муниципальных дорожных фондов;

– размещение средств фотовидеофиксации нарушений ПДД в местах, где они принесут в бюджет больше денег в виде штрафов, а не в действительно аварийно-опасных местах;

– риск недостижения показатели «смертность от ДТП в расчёте на 100 тыс. жителей» в силу слишком амбициозной поставленной задачи (сокращение показателя в 3,3 раза) или, наоборот, обеспечение выполнения данного показателя за счёт изменения методологии его расчёта или подхода к учёту причин смерти.

Кроме того, в проекте проигнорированы важнейшие меры, которые касаются транспортной связи между населенными пунктами (в том числе малыми и отдаленными) и сдерживания роста цен на дорожно-строительные материалы.

Таким образом, национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 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 последние годы в России значительное внимание уделено необходимости масштабного и системного развития автомобильных дорог как федерального,

так и регионального, межмуниципального и местного значения.

В рамках реализации мероприятий нацпроекта планируется применение новых технологий и материалов при строительстве и ремонте автомобильных дорог, новых механизмов (например, контрактов жизненного цикла); развитие инновационных технологий по повышению качества контроля за состоянием дорог (размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств, системы контроля за внесением платы при движении по платным автомобильным дорогам «свободный поток»), качества и безопасности дорожного движения (внедрение интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию управления дорожным движением, применение энергосберегающих технологий освещения автомобильных дорог; увеличение количества стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения и др.). Все это позволит, на наш взгляд, решить задачи по обеспечению связности экономического пространства страны, снижению транспортных издержек, улучшению качества жизни населения и значительно снизить уровень смертности населения в результате дорожно-транспортных происшествий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кузнецов Г. А., Мисенев В. А., Дудко В.Ф. Дороги местного значения. М.: Агропромиздат, 1986.

2. Федотов Г. А., Поспелов П. И. Изыскания и проектирование автомобильных дорог. В 2 кн. Кн. 1: учебник. М.: Высшая школа, 2009.

3. Солодкий А. И. Организационно-экономические основы формирования дорожной сети в контексте регионального развития: автореферат дисс. … доктора экономических наук. Санкт-Петербург, 2009.

4. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [электронный ресурс] // Правительство России. URL: http://static.government.ru/media/files/rBdyoIr3S9IDP8Q87lXXYaktpKWGc0NY.pdf (дата обращения: 08.08.2019)

5. Global status report on road safety 2018 [электронный ресурс] // Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ). URL: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf?ua=1 (дата обращения: 08.08.2019)

6. Паспорт регионального проекта «Дорожная сеть» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [электронный ресурс] // Сайт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». URL: http://bkdrf.ru/uploads/doc/programs/вологодская.pdf (дата обращения: 08.08.2019)

7. Паспорт регионального проекта Вологодской области, определённый федеральными проектами «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [электронный ресурс] // Официальный портал Правительства Вологодской области. URL: https://vologda-oblast.ru/upload/iblock/e1f/6. %20 %D0 %91 %D0 %9A %D0 %94.pdf (дата обращения: 08.08.2019)

8. Больше камер и штрафов: Станут ли дороги безопаснее? [электронный ресурс]. URL: https://tsargrad.tv/articles/bolshe-kamer-i-shtrafov-stanut-li-dorogi-bezopasnee_153094 (дата обращения: 08.08.2019)

9. Васильев: В целях реализации «майского указа» Президента дорожные материалы нужно сделать качественнее и дешевле [электронный ресурс]. URL: https://onf.ru/2018/12/20/vasilev-dorozhnye-materialy-nuzhno-sdelat-kachestvennee-i-deshevle-v-celyah-realizacii/ (дата обращения: 08.08.2019)

10. ОНФ будет добиваться включения своих предложений в нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [электронный ресурс] // Общероссийский народный фронт. URL: https://onf.ru/2018/11/09/onf-budet-dobivatsya-vklyucheniya-svoih-predlozheniy-v-nacproekt-bezopasnye-i/ (дата обращения: 08.08.2019)

11. Эксперты ОНФ: Во всех регионах необходимо увеличить до 50 % долю дорог, отвечающих всем нормативам [электронный ресурс] // Общероссийский народный фронт. URL: https://onf.ru/2019/01/23/ekspertyonf-vo-vseh-regionah-neobhodimo-uvelichit-do-50-dolyu-dorog-otvechayushchih-vsem/ (дата обращения: 08.08.2019).

BASIC CHARACTERISTICS AND COMMERCIALIZATION CONSEQUENCES OF THE NATIONAL PROJECT «SAFE AND QUALITY HIGHWAYS»

N. V. Voroshilov
Vologda Research Center,
Vologda, Russia

ABSTRACT:
Purpose. The article is devoted to the analysis of the main parameters of the development of the public road sector in the Russian Federation for 2007-2017, the justification of the role and importance of the national project "Safe and quality highways" in solving problems in this area.
Methods. To achieve this goal, we used such scientific methods as economic, statistical and comparative analysis, methods of generalization and system analysis, monographic method.
Results and scope. The analysis revealed the key risks of the implementation of this national project, including lack of funds in the budgets of the Russian Federation subjects for the implementation of the project; insufficient provision of special equipment and mechanical equipment for the large amount of high quality activity for civil engineering companies; the risk of low quality of road construction; placement of means of photo-video recording of traffic violations in places where they will bring more money to the budget in the form of fines, and not in really emergency-dangerous places, etc. The example of the Vologda region shows that with the beginning of the national project implementation in 2019 in this area the amount of budget expenditures will significantly increase (1.6 times in 2019 compared to 2018) for the development of the general importance highways. As a result, the amount of maintenance functions of the roads in the region will rise drastically (16 times: from 14.6 km in 2018 up to 238 km in 2019) and artificial structures as well.
Scientific novelty. The conducted systematic analysis of trends in the development of the public roads sector in Russia, the parameters and activities of the national project, as well as many expert opinions of scientists and practitioners in this area allowed to justify the main risks and possible problems in the implementation of this national project, the elimination of which will allow to achieve all the goals and objectives to which it is aimed.
Financing. The article was prepared in accordance with the government task for the Vologda scientific center of the Russian Academy of Sciences on the topic of research № 0168-2019-0004 "Improving the mechanisms of development and effective use of the potential of socio-economic systems".

KEYWORDS:
national project, highways, transport, Russian Federation, Vologda region, targets.

AUTHORS' INFORMATION:
Nikolai V. Voroshilov, Cand. Sci. (Economics), Vologda Research Center,
56A, Gorky str., Vologda, 160014, Russia, niks789@yandex.ru

FOR CITATION: Voroshilov N.V. Basic characteristics and commercialization consequences of the national project «safe and quality highways» // Management Issues. 2019. №4 (59). P. 122—136.

REFERENCES

1. Kuznetsov G. A., Misenyov V. A., Dudko V. F. Local roads. Moscow: Agropromizdat, 1986 [Kuznetsov G. A., Misenev V. A., Dudko V. F. Dorogi mestnogo znacheniya. M.: Agropromizdat, 1986] – (In Rus.)

2. Fedotov G. A., Pospelov P. I. Surveys and design of highways. In 2 books. Book 1: textbook. M.: Higher school, 2009 [Fedotov G. A., Pospelov P. I. Izyskaniya i proektirovanie avtomobil'nykh dorog. V 2 kn. Kn. 1: uchebnik. M.: Vysshaya shkola, 2009] – (In Rus.)

3. Solodkiy A. I. Organizational and economic bases of the highways development in the context of regional development: Synopsis of a Doc. Sci. (Economics) dissertation. St. Petersburg, 2009 [Solodkiy A. I. Organizatsionno-ekonomicheskie osnovy formirovaniya

dorozhnoy seti v kontekste regional'nogo razvitiya: avtoreferat dissertatsii na soiskanie uchenoy stepeni doktora ekonomicheskikh nauk. Sankt-Peterburg, 2009] – (In Rus.)

4. National project design passport “Safe and quality roads” [e-resource] // Government of Russia. URL: http://static.government.ru/media/files/rBdyoIr3S9IDP8Q87lXXYaktpKWGc0NY.pdf (date of reference: 08.08.2019) [Pasport natsional'nogo proekta «Bezopasnye i kachestvennye avtomobil'nye dorogi» [elektronnyy resurs] // Pravitel'stvo Rossii. URL: http://static.government.ru/media/files/rBdyoIr3S9IDP8Q87lXXYaktpKWGc0NY.pdf (data obrashcheniya: 08.08.2019)] – (In Rus.)

5. Global status report on road safety 2018 [e-resource] // World Health Organization (VOZ). URL: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf?ua=1 (date of reference: 08.08.2019) [Global status report on road safety 2018 [elektronnyy resurs] // Vsemirnaya organizatsiya zdravookhraneniya (VOZ). URL: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf?ua=1 (data obrashcheniya: 08.08.2019)] – (In Rus.)

6. Regional project design passport "Road network" of the national project “Safe and quality highways” [e-resource] // Site of the national project “Safe and quality highways”. URL: http://bkdrf.ru/uploads/doc/programs/вологодская.pdf (date of reference: 08.08.2019) [Pasport regional'nogo proekta «Dorozhnaya set'» natsional'nogo proekta «Bezopasnye i kachestvennye avtomobil'nye dorogi» [elektronnyy resurs] // Sayt natsional'nogo proekta «Bezopasnye i kachestvennye avtomobil'nye dorogi». URL: http://bkdrf.ru/uploads/doc/programs/vologodskaya.pdf (data obrashcheniya: 08.08.2019)] – (In Rus.)

7. Regional project design passport of the Vologda region, defined by the Federal projects “Road network” and “System-wide measures of highway development” of the national project “Safe and quality highways” [e-resource] // Official Internet portal of the government of the Vologda region. URL: https://vologda-ob-last.ru/upload/iblock/e1f/6.%20%D0%91%D0%9A%D0%94.pdf (date of reference: 08.08.2019) [Pasport regional'nogo proekta Vologodskoy oblasti, opredelennyy federal'nymi proektami «Dorozhnaya set'» i «Obshchesistemnye mery razvitiya dorozhnogo khozyaystva» natsional'nogo proekta «Bezopasnye i kachestvennye avtomobil'nye dorogi» [elektronnyy resurs] // Ofitsial'nyy portal Pravitel'stva Vologodskoy oblasti. URL: https://vologda-ob-last.ru/upload/iblock/e1f/6.%20%D0%91%D0%9A%D0%94.pdf (data obrashcheniya: 08.08.2019)] – (In Rus.)

8. More video cameras and fines: will roads be safer? [e-resource.] URL: https://tsargrad.tv/articles/bolshe-kamer-i-shtrafov-stanut-li-dorogi-bezopasnee_153094 (date of reference: 08.08.2019) [Bol'she kamer i shtrafov: Stanut li dorogi bezopasnee? [elektronnyy resurs]. URL: https://tsargrad.tv/articles/bolshe-kamer-i-shtrafov-stanut-li-dorogi-bezopasnee_153094 (data obrashcheniya: 08.08.2019)] – (In Rus.)

9. Vasiliyev V.N.: in order to implement the "May orders" of the President, road construction materials should be of better quality and cheaper price [e-resource]. URL: https://onf.ru/2018/12/20/vasilev-dorozhnye-materialy-nuzhno-sdelat-kachestvennee-i-deshevle-v-celyah-realizacii/ (date of reference: 08.08.2019) [Vasil'ev: V tselyakh realizatsii «mayskogo ukaza» Prezidenta dorozhnye materialy nuzhno sdelat' kachestvennee i deshevle [elektronnyy resurs]. URL: https://onf.ru/2018/12/20/vasilev-dorozhnye-materialy-nuzhno-sdelat-kachestvennee-i-deshevle-v-celyah-realizacii/ (data obrashcheniya: 08.08.2019)] – (In Rus.)

10. All-Russia People’s Front will seek to include its proposals in the national project “Safe and quality highways" [e-resource] // All-Russia People’s Front. URL: https://onf.ru/2018/11/09/onf-budet-dobivatsya-vklyucheniya-svoih-predlozheniy-v-nacproekt-bezopasnye-i/ (date of reference: 08.08.2019) [ONF budet dobivat'sya vklyucheniya svoikh predlozheniy v natsproekt «Bezopasnye i kachestvennye avtomobil'nye dorogi» [elektronnyy resurs] // Obshcherossiyskiy narodnyy front. URL: https://onf.ru/2018/11/09/onf-budet-dobivatsya-vklyucheniya-svoih-predlozheniy-v-nacproekt-bezopasnye-i/ (data obrashcheniya: 08.08.2019)] – (In Rus.)

11. All-Russia People’s Front experts: in all regions it is necessary to increase to 50% the share of roads that meet all standards [e-

resource] // All-Russia People's Front. URL: https://onf.ru/2019/01/23/eksperty-onf-vo-vseh-regionah-neobhodimo-uvelichit-do-50-dolyu-dorog-otvechayushchih-vsem/ (date of reference: 08.08.2019) [Eksperty ONF: Vo vsekh regionakh neobkhodimo uvelichit' do 50% dolyu dorog, otvechayushchikh vsem normativam [elektronnyy resurs] // Obshcherossiyskiy narodnyy front. URL: https://onf.ru/2019/01/23/eksperty-onf-vo-vseh-regionah-neobhodimo-uvelichit-do-50-dolyu-dorog-otvechayushchih-vsem/ (data obrashcheniya: 08.08.2019)] – (In Rus.)