

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Пензенский государственный университет
архитектуры и строительства»
(ПГУАС)

Е.В. Духанина

**ЭКОНОМИКА
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ
Часть 1.
ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛЮ**

Рекомендовано Редсоветом университета
в качестве учебного пособия для студентов,
обучающихся по направлению 08.03.01 «Строительство»

Под общей редакцией доктора технических наук,
профессора Ю.П. Скачкова

Пенза 2014

УДК 338.45:625(075.8)

ББК 65.315я73

Д85

*Учебное пособие подготовлено в рамках проекта
«ПГУАС – региональный центр повышения качества подготовки
высококвалифицированных кадров для строительной отрасли»
(конкурс Министерства образования и науки Российской Федерации –
«Кадры для регионов»)*

Рецензенты: кандидат технических наук, доцент
кафедры «Экономика, организация
и управление производством»
Н.М. Белянская;
Генеральный директор ООО «Дом-
комсервис» г. Пензы М.А. Новиков

Духанина Е.В.

Д85 Экономика дорожно-строительной отрасли. Часть 1. Экономика и управление дорожно-строительной отраслью: учеб. пособие /Е.В.Духанина; под общ. ред. д-ра техн. наук, проф. Ю.П. Скачкова. – Пенза: ПГУАС, 2014. – 172 с.

Учебное пособие состоит из двух частей. В первой части «Экономика и управление дорожно-строительной отраслью» подробно рассмотрены положения экономики и управления дорожно-строительной отраслью. Даны основные понятия отраслевой структуры, системы управления дорожно-строительной отраслью и экономического аспекта экологической безопасности с учетом особенностей дорожно-строительной отрасли.

Направлено на получение знаний по нормативной базе в области инженерных изысканий, овладение принципами проектирования зданий, сооружений, инженерных систем, оборудования, планировки и застройки населенных мест; на умение проводить предварительное технико-экономическое обоснование проектных расчетов, разрабатывать проектную и рабочую техническую документацию, оформлять законченные проектно-конструкторские работы, контролировать соответствие разрабатываемых проектов и технической документации зданию, стандартам, техническим условиям и другим нормативным документам и другие профессиональные компетенции.

Подготовлено на кафедре «Экономика, организация и управление производством» и базовой кафедре ПГУАС при ООО «Новотех» и предназначено для студентов, обучающихся по направлению 08.03.01. «Строительство».

© Пензенский государственный университет
архитектуры и строительства, 2014

© Духанина Е.В., 2014

ПРЕДИСЛОВИЕ

Сегодняшнее состояние макроэкономической ситуации свидетельствует о необходимости повышения уровня профессиональной подготовки кадров. В связи с этим, помимо требований к высокому качеству знаний в области специальной подготовки, в соответствии с профилем специальности, направления, молодой специалист – выпускник ВУЗа должен обладать знаниями в области экономики, так как дальнейшая жизнь, в том числе и профессиональная, будет протекать по законам экономического общества.

Отраслевая структура экономики предполагает деление на отрасли. Построение плана эффективного их развития не может быть ограничено выбором нескольких. Необходимо ориентироваться на рациональное сочетание и распределение ресурсов и должного внимания на каждый структурный элемент отраслевой экономики. Однако, не вызывает сомнения тот факт, что на различных этапах экономического развития, возникает необходимость некоторое большее внимание уделить той или иной отрасли экономики страны. Сегодня одной из таких отраслей является дорожно-строительная отрасль.

Цель учебного пособия – способствовать подготовке будущих бакалавров к практической профессиональной деятельности в качестве специалистов высокого уровня.

При изучении раздела «Экономика и управление дорожно-строительной отраслью» дисциплины «Экономика дорожно-строительной отрасли» у студентов должны быть сформированы следующие компетенции:

- владеть основными методами, способами и средствами получения, хранения, переработки информации, имеет навыки работы с компьютером как средством управления информацией (ПК–5);
- работать с информацией в глобальных компьютерных сетях (ПК–6);
- знать нормативную базу в области инженерных изысканий, принципов проектирования зданий, сооружений, инженерных систем, оборудования, планировки и застройки населенных мест (ПК–9);
- проводить предварительное технико-экономическое обоснование проектных расчетов, разрабатывать проектную и рабочую техническую документацию, оформлять законченные проектно-конструкторские работы, контролировать соответствие разрабатываемых проектов и технической документации зданию, стандартам, техническим условиям и другим нормативным документам (ПК–11);

– знать организационно-правовые основы управленческой и предпринимательской деятельности, планирования работы персонала и фондов оплаты труда (ПК–14);

– владеть методами осуществления инновационных идей, организации производства и эффективного руководства работой людей, подготовки документации для создания системы менеджмента качества производственного подразделения (ПК–15);

– разрабатывать оперативные планы работы первичных производственных подразделений, вести анализ затрат и результатов деятельности производственных подразделений составление технической документации, а также установленной отчетности по утвержденным формам (ПК–16).

Знания, полученные студентами, могут быть использованы в выпускной квалификационной работе и в дальнейшей профессиональной деятельности.

1. ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ КАК ЭЛЕМЕНТ ОТРАСЛЕВОЙ СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ

1.1. Сущность и понятие экономики

Экономика – это часть повседневной жизни людей, люди принимают ежедневное участие в экономической деятельности, живут в экономической среде, постоянно используют термины, употребляемые экономистами (деньги, цены, заработная плата, доходы, расходы и др.).

Каждому из нас знакомо слово «экономика», хотя разные люди вкладывают в него неодинаковое содержание. И многих сегодня вопрос «что такое экономика?» может поставить в тупик. Не следует удивляться тому, что, живя в окружении экономики, мы затрудняемся сказать, что это такое. Данное обстоятельство объясняется тем, что экономика – настолько общее, емкое, многозначное понятие, что определить ее одной фразой не представляется возможным.

Считается, что термин «экономика» изобрел еще в VI в. до н.э. греческий поэт Геспод, соединив два слова: «ойкос» (дом, хозяйство) и «номос» (знаю, закон), что дословно означает искусство, знание, свод правил ведения домашнего хозяйства. В научный оборот этот термин был введен представителями древнегреческой экономической мысли Ксенофонтом (ок. 430–355 или 354 гг. до н.э.), написавшим труд под названием «Экономикос», и Аристотелем (384–322 гг. до н.э.). Последний науку о богатстве делил на «экономия» (совокупность потребительных стоимостей) и «хрематистику» (искусство делать деньги).

Но времена меняются, а вместе с ними меняется и смысл старых слов. В настоящее время термин «экономия» получил широкое распространение, но уже в несколько измененном виде. Сегодня под ним обычно понимают сокращение затрат, бережливость при расходовании каких-либо ресурсов. Для общества в целом экономия означает такое использование экономических ресурсов, которое ведет к максимальному повышению уровня жизни в данном обществе.

Термин «экономика» в современных условиях используется в следующих значениях:

- народное хозяйство данной страны или его часть, включающая отдельные отрасли (экономика промышленности, сельского хозяйства и т.д.); хозяйство района, региона, страны, группы стран или всего мира (региональная экономика, мировая экономика, экономика России и т.д.);
- исторически определенная совокупность экономических отношений между людьми, складывающихся в процессе хозяйственной деятельности, соответствующих данной ступени развития произво-

дительных сил и образующих определенную экономическую систему (рабовладельческая, капиталистическая и другие экономики);

– научная дисциплина, занимающаяся изучением деятельности людей, ее законов и закономерностей (теоретическая экономика, политическая экономия), некоторых условий и элементов производства (экономика народонаселения, труда, управления и т.д.).

Если же попытаться дать современное определение экономики одной фразой, то тогда экономика – это хозяйственная система, обеспечивающая удовлетворения потребностей людей и общества путем создания и использования необходимых жизненных благ.

Экономика – сложная система, имеющая несколько уровней. Хотя все уровни взаимосвязаны и взаимозависимы, принципы функционирования семейных хозяйств, предприятий и отраслей отличаются от законов развития экономики в целом.

В этой связи экономическая теория исследует проблемы эффективного использования ограниченных ресурсов на разных уровнях.

– микроэкономика исследует интересы субъектов хозяйствования, предпринимателей, бизнесменов, работников, их потребности и мотивы, рыночный спрос и поведение потребителей и т.д. Иначе говоря, микроэкономика имеет дело с законами функционирования отдельных субъектов в рыночной экономике, изучает цены и объемы производства продукции на отдельных рынках, факторы спроса и предложения отдельных товаров, особенности поведения фирм в условиях разных типов рыночных структур;

– макроэкономика исследует систему хозяйствования в национальной экономике в целом, рассматривает совокупные агрегированные показатели дохода, занятости, динамики цен, определяет направления экономической политики государства. Она оперирует такими категориями, как совокупный спрос и совокупное предложение, национальный доход, финансовая система, инфляция, государственный бюджет, макроэкономические пропорции и их регулирование;

– мезоэкономика, или медиум-уровень (термин стал использоваться относительно недавно) предполагает исследование законов функционирования определенных подсистем национальной экономики в территориальном (регион, область, город, район и т.д.) или отраслевом (промышленность, аграрный сектор, военно-промышленный комплекс и т.п.) разрезе;

– мегаэкономика, или супермакроэкономика (мировая экономика) – исследует важнейшие формы международных экономических отношений (непосредственно международное производство, миграция

рабочей силы, миграция капитала, международные валютные отношения, международная торговля).

Что, как и для кого производить – это универсальная проблема человечества.

Человеческие потребности практически неограниченны, тогда как в его обществе имеется ограниченное количество ресурсов, которое может быть использовано для производства товаров и услуг.

Ресурсы, пересекаясь должны создавать идеальные условия для процесса производства. Процесс производства зависит от различных ресурсов. К ним относят:

R1 – трудовые ресурсы.

R2 – материальные ресурсы (сырьё, материалы, комплектующие, полуфабрикаты)

R3 – технические ресурсы (машины, механизмы, станки, оборудование, инвентарь)

R4 – информационные ресурсы (новшества и технологии)

R5 – финансовые ресурсы- это денежные средства предприятия.

R6 – управленческие ресурсы.

Экономика – это общественная наука об использовании редких экономических ресурсов с целью максимального удовлетворения неограниченных потребностей общества. Изучает характер и действия общих экономических законов в народном хозяйстве и в конкретной отрасли.

Экономика – наука о принятии решений и совершение выбора минимальными затратами.

1.2. Отраслевая структура экономики

Отраслевая структура – это совокупность отраслей хозяйственного комплекса, характеризующихся определенными пропорциями и взаимосвязями. В отраслевом плане структура хозяйственного комплекса представлена двумя сферами – материальным производством (производственная сфера) и непроизводственной сферой.

Отраслевая структура народного хозяйства характеризует доли отдельных отраслей как в общем объеме выпуска продукции изучаемой совокупности, так и по факторам.

Структуру отраслей определяют следующие факторы:

- способы производства;
- экономическая политика;
- наличие естественных природных ресурсов;
- изменение структуры потребностей;

- научно-технический прогресс и уровень образования;
- развитие специализации, кооперации, концентрации, комбинирования;
- темпы развития и роль в расширенном производстве;
- место страны в мировом общественном разделении труда;
- необходимость поддержания уровня внутренней и внешней безопасности страны.

В совокупности все перечисленные факторы определяют темпы развития отраслей.

К показателям, характеризующим отраслевую структуру, относят:

- темпы роста объема производства отраслей;
- удельные веса отрасли в общей совокупности отраслей по численности, по объему производства, по стоимости основных фондов;
- динамику изменения числа предприятий в отрасли;
- динамику реструктуризации слияния, поглощения, объединения предприятий в отраслях;
- коэффициенты опережения;
- коэффициенты эластичности спроса на продукцию отрасли;
- коэффициенты удовлетворения заявленной потребности на продукцию отрасли и др.

Хозяйственный комплекс России складывался постепенно, по мере освоения новых территорий, изменения институтов государственной власти, внутренней и внешней политики страны, а также в тесной связи с общими циклическими закономерностями развития экономики. Хаотичные экономические преобразования в 1990-е гг. XX в., сложившиеся с ошибками экономической политики советских времен, привели к глубокому экономическому кризису, объективными причинами которого явились:

- серьезные диспропорции, накопившиеся в отраслевой структуре хозяйства;
- монополизация экономики;
- несостоятельность административно-распределительной системы управления экономикой;
- высокая степень износа основных производственных фондов страны;
- сокращение государственных инвестиций;
- глубокий кризис финансовой системы;
- разрыв сложившихся хозяйственных связей по производству и потреблению готовой продукции;
- затягивание разработки и осуществления кардинальных экономических и социальных реформ в стране.

В результате экономического кризиса Россия уступила прежние позиции в мировом хозяйстве. В течение XX столетия удельный вес России (в современных границах) в населении мира сократился более чем вдвое, в производимом валовом продукте – почти втрое. Доля России в мировой поверхности суши (13 %) почти в 6 раз превышает долю России в мировом населении (2,2 %) и более чем в 4 раза – долю России в мировом ВВП (3,1 %).

Российская экономика представляет собой уникальный формирующийся рынок. Уникальность заключается в том, что по своей сути это синтез усеченного варианта экономики сверхдержавы и наследия плановой экономики. А если посмотреть на российскую экономику под другим углом, то она с одной стороны основана на экспорте товаров низкого передела и ресурсов, а с другой стороны имеет богатейший опыт в таких технологически сложных отраслях, как ВПК, атомная энергетика, аэрокосмическая отрасль.

Преобладающей отраслью в экономике России является сектор услуг, который включает в себя транспорт, торговлю, ресторанный бизнес, связь, гостиничный бизнес, финансовую деятельность, государственное управление, образование, операции с недвижимостью, безопасность, здравоохранение и прочие услуги.

Доля сектора услуг в структуре добавленной стоимости на 2007 год составляла 56,7 %, в ВВП – 48,6 %. Доля обрабатывающей промышленности в структуре добавленной стоимости составила 19,1 %, в ВВП – 16,4 %. На добычу полезных ископаемых в структуре добавленной стоимости пришлось 10,4 %, ВВП – 9 %. Строительство составляет около 5,9 % структуры добавленной стоимости, а ВВП – 5,1 %. Рыболовство, сельское и лесное хозяйство в сумме составляют на 2007 год всего 4,5 % структуры добавленной стоимости или 4,5 % ВВП. Производство и распределение воды, газа и электроэнергии занимает в структуре добавленной стоимости наименьшую долю, которая составила всего 3,1 %. В ВВП доля достигла 2,7 %. Среди отраслей промышленности наиболее сильными являются такие отрасли как добыча полезных ископаемых, издательская и полиграфическая деятельность, целлюлозно-бумажное производство (за счет крупнейших в мире лесных ресурсов), металлургическое производство.

Главный экономический показатель развития страны – это валовой внутренний продукт (ВВП) на душу населения, в нем отражаются уровень развития экономики, особенности ее структуры, эффективность функционирования отдельных отраслей, степень участия страны в мировых интеграционных процессах, объем инвестиций в экономику и качество жизни населения.

В экономике России можно отметить пять основных характеристик текущего курса:

Во-первых, высокая динамика российской экономики, которая значительно превышает темпы развития мировой экономики. За девять лет валовый внутренний продукт в мире увеличился на 46,4 %, то российский вырос на 80 %. В 2007 году подтвердилась устойчивость этой тенденции, когда вопреки всем пессимистическим прогнозам валовый внутренний продукт в России увеличился на 7,6 % в сравнении с мировым ростом, который составил всего 5,4 %.

Вторым показателем является активное государственное участие в развитии реального сектора экономики и сохранение регулирования на макроэкономическом уровне, которое во многом способствует сдерживанию инфляции, увеличению золотовалютных запасов, укреплению рубля. Начавшаяся перестройка структуры российской экономики отразилась в том, что еще в 2007 году две трети валового внутреннего продукта было создано за счет торговли, строительства, обрабатывающей промышленности, то есть за счет внутреннего фактора.

Третий показатель состоит в переводе экономики России на рельсы инноваций.

Четвертый показатель заключается в использовании для многостороннего развития страны средств, которые были получены за счет повышения мировых цен на экспорт.

И пятый показатель включает в себя ориентацию деятельности государства и экономического развития страны на повышение уровня жизни населения.

На 2012 год экономика России занимает по объему ВВП по ППС шестое место среди стран мира. За 2011 по номинальному объему ВВП Россия находится на девятом месте. Номинальный объем ВВП за 2010 год достиг 44,5 триллионов рублей, ВВП по ППС составил \$2,23 триллиона.

Доля российской экономики в мировой экономике по данным на 2012 год составила 4,1 %.

По данным Международного валютного фонда на 2010 год по номинальному ВВП на душу населения Россия находится на 54-м месте.

По итогам января 2012 года рост промышленного производства составил 3,8 %, что выглядит довольно внушительно по сравнению с ростом промышленности Индии на 1,8 % и спадом в ЕС в пределах 2 %. По итогам 2011 года прирост экономики России составил 4,3 %. В Еврозоне рост ВВП снизился за последний год с 2,5 до 1,4 %. По данным Росстата доля добывающей отрасли в структуре ВВП подскочила с 6,6 до 10,7 %. Но если учесть, что эмиссия рубля на протяжении

последнего десятилетия привязана к притоку нефтедоллара от продажи невозможных ресурсов, то становится ясно, что зависимость экономики страны от вывоза сырья стала уже критической. В условиях, когда половина дохода федерального бюджета и инвестиционный потенциал экономики определяются притоком спекулятивного капитала и стоимостью энергоносителей, можно говорить о том, что минимум на 75 % экономика России зависит от внешних факторов.

В начале девяностых на долю обрабатывающих производств в ВВП приходилось примерно 35 % добавленной стоимости, к 2002 году ее вклад снизился до 17 %, к началу 2011 года едва дотянул только до 16 %. Удельный вес оптово-розничной торговли в добавленной стоимости с 2002 до 2011 года снизился с 22,9 до 19 %, связи и транспорта упал с 10,2 до 8,9 %, а доля социальных услуг и услуг ЖКХ сократилась с 1,9 до 1,4 %. Вклад в ВВП сельского хозяйства снизился в указанный период с 6 до 4 %. На фоне упадка промышленности, усиливающейся деградации наукоемких производств и аварийного состояния инфраструктуры отмечается расцвет спекулятивных секторов экономики. Удельный вес финансового сектора в структуре ВВП составлял 2,9 % в 2002 году, а в 2011 году увеличился до 4,1 %. Доля строительного сектора возросла с 5,3 до 6,5 %, а доля операций с недвижимостью увеличилась с 10,6 до 11,7 %.

Однако, несмотря на достаточно высокие темпы экономического роста, структура экономики России не отвечает всем современным требованиям стремительно развивающейся страны. Она существенно отличается от той структуры, которую имеют экономики развитых стран, удельный вес науки, здравоохранения и образования значительно выше.

При таких условиях необходимо повысить устойчивость национальной экономики благодаря совершенствованию ее структуры, модернизации в сфере социальных услуг, внедрению инноваций, улучшению энергетической, транспортной и финансовой инфраструктуры, формированию более благоприятной для предпринимательской деятельности среды.

Существуют две основные проблемы:

Во-первых, внутренний рынок, проектирование структуры ВВП, организация рынка. На рынке мы должны потреблять, делать сами критически важную продукцию. Особенно это актуально накануне ратификации соглашения России с ВТО, что может окончательно погубить обрабатывающую промышленность.

Вторая проблема – обратить внимание на то, что критически важно для организации новой индустриализации. По данным НИИ в прош-

лом году более 80 % внутренних гражданских перевозок было выполнено с использованием иностранных воздушных судов. Необходимо восстановить авиапром, машиностроение, а не сетовать на сырьевую зависимость.

Совокупный ВВП характеризует стоимость товаров и услуг, произведенных в стране всеми отраслями экономики и предназначенных для конечного потребления, накопления и экспорта.

В конце 1990-х гг. наметились тенденции улучшения экономической обстановки. Под воздействием роста экспорта, ускорения импортозамещения, относительного сокращения производственных издержек и т.д., установилась положительная динамика промышленного производства и ВВП, улучшилось финансовое состояние реального сектора экономики. Однако позитивные процессы еще не приняли устойчивого необратимого и долговременного характера. Рост производства идет без существенного ослабления налоговой нагрузки и на основе предельно изношенного технологического оборудования.

Только в последние годы наметился рост объемов производства ВВП: если в 1996-2000 гг. среднегодовые темпы прироста составляли 1,6 %, то в 2001-2005 гг. – уже 6,2 %.

ВВП России в IV квартале 2012 г. увеличился на 2,1 % в годовом выражении. За весь 2012 г. ВВП вырос на 3,4 %. При этом в I квартале 2012 г. ВВП в годовом выражении увеличился на 4,8 %, во II квартале – на 4,3 %, в III квартале – на 3 %.

Основное увеличение валовой добавочной стоимости в 2012 г. отмечено в финансовой отрасли (+ 14,3 %) и торговле (+ 6,5 %). В обрабатывающей отрасли валовая добавочная стоимость увеличилась на 3,3 %, в добыче полезных ископаемых – на 1 %.

Доля расходов на конечное потребление в составе ВВП по итогам 2012 г. составила 67,1 % против 66,8 % в 2011 г.

В том числе доля расходов домохозяйств сократилась до 48,1 % против 48,9 % в 2011 г., доля госрасходов увеличилась до 18,5 % против 17,5 % в 2011 г. Доля чистого экспорта (экспорт минус импорт) сократилась до 7,2 % с 8,6 % в 2011 г. (рис. 1)

Прогноз Минэкономразвития на 2013 г. по росту ВВП пока составляет 3,6 %, но в апреле министерство понизит свой прогноз до 3 % и даже 2,8 %. ВВП России в январе вырос на 1,6 % в годовом выражении, в феврале – на 0,1 %, в целом за январь-февраль – на 0,9 %.

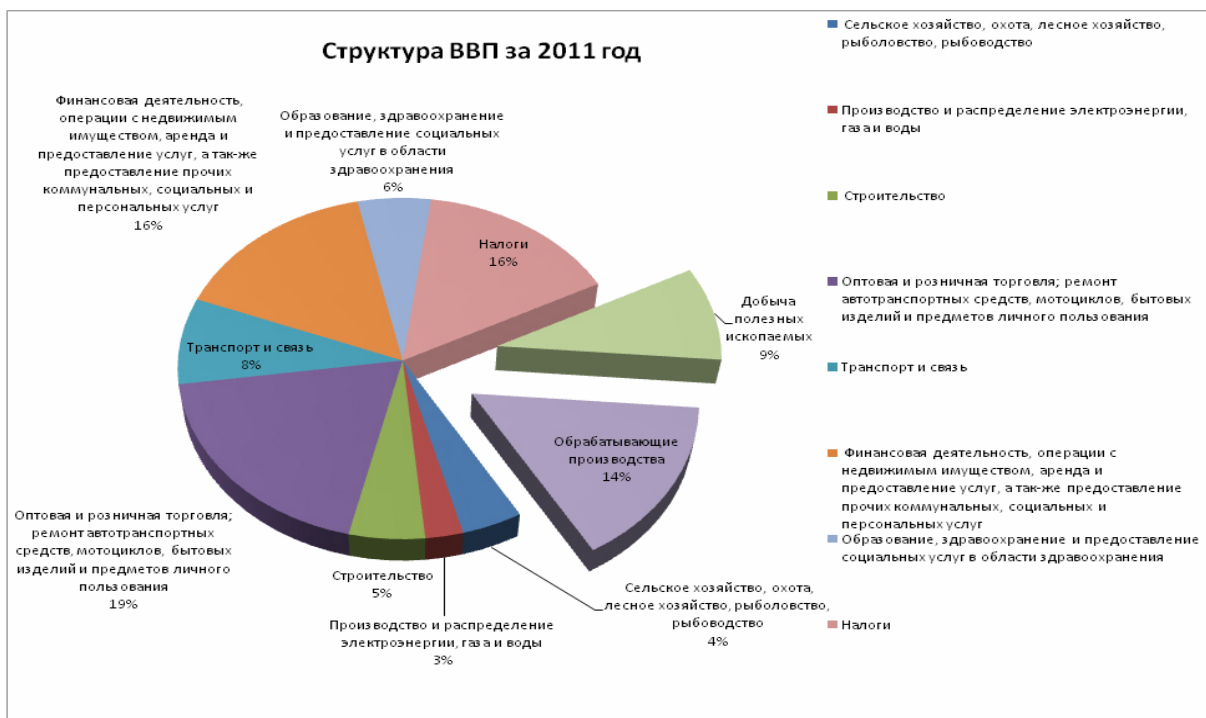


Рис. 1

Наиболее показательна оценка ВВП по паритету покупательной способности (ППС). ППС – это количество единиц валюты, необходимое для покупки некоторого стандартного набора товаров и услуг, которые можно купить на одну денежную единицу базовой страны (или на одну единицу общей валюты группы стран). ППС отражает реальную внутреннюю покупательную способность валюты.

Занимая в 2005 г. восьмое место в мире по размеру ВВП по ППС, Россия уступала США по абсолютному показателю в 7,3 раза, по относительному (ВВП на душу населения по ППС) – в 3,5 раза и по этому показателю замыкала пятую десятку среди стран мира.

При всех сложностях современного периода развития Россия остается одной из богатейших стран мира, обладая уникальными запасами природных ресурсов, накопленным производственным, интеллектуальным, научно-техническим и культурным потенциалом.

Современная Россия – индустриально-аграрная страна с многоукладной (смешанной) экономикой, которая представляет собой сложный хозяйственный механизм, сформировавшийся на базе социально-экономического развития, межрайонного территориального разделения труда и интеграционных процессов. Единый хозяйственный комплекс страны представлен отраслевой и территориальной структурами.

Основу хозяйственного комплекса составляет сфера материального производства, в которой занято более 2/3 от общей численности всего населения, занятого во всех сферах хозяйственной деятельности.

Производственная сфера включает:

- отрасли, создающие материальные блага, – промышленность, сельское хозяйство, строительство;
- отрасли, доставляющие материальные блага потребителю, – транспорт и связь;
- отрасли, связанные с процессом производства в сфере обращения, – торговля, общественное питание, материально-техническое снабжение, сбыт, заготовки.

Непроизводственная сфера – это условное наименование отраслей экономики, результаты деятельности которых принимают преимущественно форму услуг. Международный валютный фонд выделяет следующие виды услуг: фрахт, другие транспортные услуги, туризм, прочие услуги. При этом к “прочим услугам” относят сравнительно новые виды деловых услуг, связанные с предпринимательством (профессиональные, управленческие, информационные, персональные, операционные, банковские, страховые и др.).

В России, в связи с ее сравнительно недавним вступлением на путь рыночных преобразований, действует несколько иная классификация. К непроизводственной сфере относят:

- жилищно-коммунальное и бытовое обслуживание населения;
- пассажирский транспорт;
- связь (по обслуживанию организаций и непроизводственной деятельности населения);
- здравоохранение, физическую культуру;
- социальное обеспечение;
- образование;
- науку и научное обслуживание;
- культуру и искусство;
- кредитование, финансирование и страхование;
- государственное управление;
- оборона и охрана общественного порядка.

В отраслевой структуре хозяйства пока сохраняются диспропорции: повышенное значение имеют ресурсные отрасли экономики (так называемые “утяжеленности” экономики); приоритетными остаются топливные отрасли, в то время как инфраструктурный и агропромышленный комплексы испытывают серьезные трудности в своем развитии; сохраняется высокая концентрация и монополизация производства.

Для современной структуры хозяйства страны характерной чертой является наличие не только отраслевых, но и межотраслевых комплексов. Все в большей степени идет процесс укрепления производственных связей, интеграции разных ступеней производства. Межот-

раслевые производства (комплексы) возникают и развиваются как внутри отдельной отрасли, так и между отраслями, имеющими тесные технологические связи.

В настоящее время сложились такие межотраслевые комплексы, как топливно-энергетический, металлургический, машиностроительный, химико-лесной, строительный, агропромышленный, транспортный. Более сложной структурой отличаются агропромышленный и строительный комплексы, включающие разные отрасли хозяйства.

В условиях развития рыночных отношений все большее значение приобретает инфраструктура, т.е. совокупность материальных средств, обеспечивающих производственные и социально-бытовые потребности. Она играет огромную роль не только в эффективном обеспечении процесса производства, но и в развитии социально-бытовой сферы населения, а также в развитии комплексности хозяйства и в освоении новых территорий. В зависимости от выполняемых функций выделяют производственную и социальную инфраструктуру.

Важнейшие межотраслевые комплексы России представлены в табл. 1.

Т а б л и ц а 1

Межотраслевые комплексы	Народно-хозяйственная функция
Топливо-энергетический комплекс (ТЭК)	Производство и распределение топлива и энергии, обеспечение ими хозяйства и населения
Металлургический и химико-лесной комплексы	Производство разнообразных конструкционных материалов и химических веществ для обеспечения других отраслей экономики и населения
Военно-промышленный комплекс (ВПК)	Производство научных разработок и создание, испытание и производство военной продукции для обеспечения обороноспособности страны
Агропромышленный комплекс	Производство, переработка, хранение и доведение до потребителя сельскохозяйственной продукции
Машиностроительный комплекс	Производство разнообразных машин для обеспечения всех отраслей хозяйства и населения
Инвестиционно-строительный комплекс	Выполнение всех видов работ по обеспечению строительных работ для нужд хозяйства и населения
Инфраструктурный комплекс	Оказание разнообразных видов услуг для производства и населения

Производственная инфраструктура продолжает процесс производства в сфере обращения и создает новую стоимость. Она включает транспорт, связь, складское и тарное хозяйство, материально-техническое снабжение, инженерные сооружения, теплотрассы, водопровод, коммуникации и сети газо- и нефтепроводов, ирригационные системы и т.д.

Социальная инфраструктура включает пассажирский транспорт, систему связи по обслуживанию населения, жилищно-коммунальное хозяйство и бытовое обслуживание городских и сельских поселений.

Под территориальной структурой понимается деление системы хозяйства по территориальным образованиям – зонам, районам разного уровня, промышленным центрам и узлам. Она меняется значительно медленнее, чем отраслевая структура, так как ее основные элементы сильнее привязаны к конкретной территории. Территориальная структура выступает основой территориальной организации хозяйства. Освоение новых территорий с уникальными природными богатствами меняет структуру отдельных регионов и способствует формированию новых территориальных комплексов.

1.3. Особенности дорожно-строительной отрасли

Дорожно-строительная отрасль лежит на стыке строительной отрасли и транспортной, поскольку результатом и основным продуктом является дорога.

С одной стороны мы можем рассматривать дорожно-строительную отрасль как составную часть строительной отрасли. Это объясняется тем, что строительство представляет собой возведение зданий и сооружений, а также их капитальный и текущий ремонт, реконструкцию, реставрацию и реновацию.

Процесс строительства включает в себя все организационные, изыскательские, проектные, строительно-монтажные и пусконаладочные работы, связанные с созданием, изменением или сносом объекта, а также взаимодействие с компетентными органами по поводу производства таких работ.

Результатом строительства считается возведённое здание (сооружение) с внутренней отделкой, действующими инженерно-технологическими системами и полным комплектом документации, предусмотренной законом.

Дорога, являющаяся результатом и продуктом дорожно-строительной отрасли, классифицируется как сооружение, то есть объемная, плоскостная или линейная строительная система, имеющая наземную, надземную и (или) подземную части, состоящие из несущих, а в отдельных случаях и ограждающих строительных конструкций и предназначенные для выполнения производственных процессов различного вида, хранения продукции, временного пребывания людей, перемещения людей и грузов. Основные дорожные термины представлены в приложении Б.

Таким образом, дорожное строительство – отрасль строительства, занимающаяся проектированием, строительством, ремонтом и техническим обслуживанием автомобильных шоссе и дорог, подъездных дорог и городских улиц. В это понятие, как правило, входят управление, организация работ и надзор за состоянием дорог, оборудованием и техническими средствами, необходимыми для дорожно-строительных работ.

Под автомобильной дорогой понимается высококачественная дорога большой протяженности и высокой пропускной способности. Улицы и подъездные дороги – это дороги местного значения, обеспечивающие подъезд к автомобильным дорогам.

Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» установлены следующие основные термины и определения:

Автомобильная дорога – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог. Перечень автомобильных дорог представлен в прил. А.

Искусственные дорожные сооружения – сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения)

Автомобильные дороги в Российской Федерации в зависимости от их значения подразделяются на:

- автомобильные дороги федерального значения;
- автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения;
- автомобильные дороги местного значения;
- частные автомобильные дороги.

Автомобильные дороги в зависимости от вида разрешенного использования подразделяются на автомобильные дороги общего пользования и автомобильные дороги необщего пользования.

К автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

К автомобильным дорогам необщего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд. Перечни автомобильных дорог необщего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения утверждаются соответственно уполномоченными федеральными органами исполнительной власти, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации. В перечень автомобильных дорог необщего пользования регионального или межмуниципального значения не могут быть включены автомобильные дороги необщего пользования федерального значения и их участки. Перечень автомобильных дорог необщего пользования местного значения может утверждаться органом местного самоуправления.

Автомобильными дорогами общего пользования федерального значения являются автомобильные дороги:

- соединяющие столицу Российской Федерации – город Москву со столицами сопредельных государств, с административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации;

- включенные в перечень международных автомобильных дорог в соответствии с международными соглашениями Российской Федерации.

Автомобильными дорогами общего пользования федерального значения также могут быть автомобильные дороги:

- соединяющие между собой административные центры (столицы) субъектов Российской Федерации;

- являющиеся подъездными дорогами, соединяющими автомобильные дороги общего пользования федерального значения и имеющие международное значение крупнейшие транспортные узлы (морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции), а также специальные объекты федерального значения;

– являющиеся подъездными дорогами, соединяющими административные центры субъектов Российской Федерации, не имеющие связи по автомобильным дорогам общего пользования со столицей Российской Федерации – городом Москвой, с ближайшими морскими портами, речными портами, аэропортами, железнодорожными станциями.

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения утверждается Правительством Российской Федерации.

Критерии отнесения автомобильных дорог общего пользования к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения и перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения утверждаются высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации. В перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения не могут включаться автомобильные дороги общего пользования федерального значения и их участки.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения поселения являются автомобильные дороги общего пользования в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения может утверждаться органом местного самоуправления поселения.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения муниципального района являются автомобильные дороги общего пользования в границах муниципального района, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорог общего пользования местного значения поселений, частных автомобильных дорог. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального района может утверждаться органом местного самоуправления муниципального района.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения городского округа являются автомобильные дороги общего пользования в границах городского округа, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа может утверждаться органом местного самоуправления городского округа.

К частным автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности физических или юридических лиц, не оборудованные устройствами, ограничивающими проезд транспортных средств неограниченного круга лиц. Иные частные автомобильные дороги относятся к частным автомобильным дорогам необщего пользования.

Автомобильные дороги общего пользования в зависимости от условий проезда по ним и доступа на них транспортных средств подразделяются на автомагистрали, скоростные автомобильные дороги и обычные автомобильные дороги.

К автомагистралям относятся автомобильные дороги, которые не предназначены для обслуживания прилегающих территорий и:

- которые имеют на всей своей протяженности несколько проезжих частей и центральную разделительную полосу, не предназначенную для дорожного движения;

- которые не пересекают на одном уровне иные автомобильные дороги, а также железные дороги, трамвайные пути, велосипедные и пешеходные дорожки;

- доступ на которые возможен только через пересечения на разных уровнях с иными автомобильными дорогами, предусмотренные не чаще чем через каждые пять километров;

- на проезжей части или проезжих частях которых запрещены остановки и стоянки транспортных средств;

- которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки транспортных средств.

Автомобильные дороги, относящиеся к автомагистралям, должны быть специально обозначены в качестве автомагистралей.

К скоростным автомобильным дорогам относятся автомобильные дороги, доступ на которые возможен только через транспортные развязки или регулируемые перекрестки, на проезжей части или проезжих частях которых запрещены остановки и стоянки транспортных средств и которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки транспортных средств.

Обычные автомобильные дороги – автомобильные дороги, не относящиеся к автомагистралям или скоростным автомобильным дорогам. Обычные автомобильные дороги могут иметь одну или несколько проезжих частей.

Классификация автомобильных дорог и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных

дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения составляет 50,7 тыс. км, из них в ведении Федерального дорожного агентства – 48,1 тыс. км, остальные 2,6 тыс. км в ведении Государственной компании «Автодор». К объекту управления ФДА также относятся 5560 единиц мостов и путепроводов, 27 автомобильных тоннелей.

Дорожно-строительная отрасль обладает рядом особенностей:

- постоянная необходимость ремонта и содержания автомобильных дорог, в связи с чем существует необходимость распределения средств на перспективные – строительство (реконструкцию) и текущие – ремонт и эксплуатацию дорог, цели;

- зависимость дорожно-строительной отрасли в регионе от федерального финансирования;

- низкая плотность и неоптимальная конфигурация дорожной сети России. Радиальная структура, ориентированная на г. Москву, при отсутствии в ряде регионов, особенно на территории Северо-Западного и Приволжского федеральных округов, непосредственной автодорожной связи между соседними субъектами РФ, недостаточное число соединительных дорог приводят к значительным перепробегам транспорта и к увеличению транспортных издержек. Как свидетельствует анализ себестоимости автомобильных перевозок в России, она в 1,5 раза выше, чем в развитых зарубежных странах;

- высокая аварийность и доля дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями, в том числе, связанных с плохими дорожными условиями;

- высокая степень износа и неудовлетворительное техническое состояние большинства российских дорог: 80 % от общей протяженности автомобильных дорог требуют ремонта дорожного полотна;

- недостаточная надежность функционирования федеральных автомобильных дорог. В неудовлетворительном состоянии находится 15 % мостовых сооружений на федеральной сети дорог от их общего числа;

- низкая пропускная способность дорожной сети. В настоящее время более трети автомобильных дорог работают в режиме перегрузки с систематическими заторами;

- неудовлетворительное состояние и утрата значения большей части ведомственных и частных дорог, проходящих по территории поселений и муниципальных районов в сельской местности (примерно 75 тыс. километров). В ряде случаев такие дороги представляют угрозу

безопасности жизнедеятельности населения. Наиболее остро эта проблема стоит в удаленных районах Сибири и Дальнего Востока, где расстояния между населенными пунктами огромные, при этом отсутствуют какие-либо другие виды транспортных сообщений;

– повышение интенсивности дорожного движения в результате ежегодного роста парка грузовых и легковых автомобилей в стране, что в условиях технического состояния автомобильных дорог, транспортных развязок и иных объектов дорожной инфраструктуры, способствовало появлению системных транспортных заторов, снижению скоростей движения, росту транспортных издержек и ухудшению экологической обстановки.

В сфере дорожного строительства наблюдаются некоторые противоречия и дисбалансы:

Во-первых, противоречие между территориальным, природно-сырьевым, топливно-энергетическим потенциалом России и относительно низким уровнем и плотностью автомобильных дорог на фоне перегрузки действующей автодорожной сети, что не позволяет в полной мере осваивать ресурсы отдельных территорий, снизить транспортные издержки на внутренние и международные грузо- и пассажироперевозки и повысить конкурентоспособность дорожных маршрутов сети внутренних и международных автодорог.

Во-вторых, противоречие между увеличением ВВП, ростом численности парка автотранспортных средств, уровня автомобилизации, спроса на автомобильные перевозки в РФ, с одной стороны, и отставанием в развитии автодорожной сети, с другой стороны.

В-третьих, дисбаланс, связанный с тем, что в условиях предстоящего вступления России в ВТО территория Российской Федерации может оказаться в экономической изоляции из-за несоответствия автодорожной сети международным требованиям.

В-четвертых, несоответствие между инвестиционной привлекательностью дорожной отрасли РФ и потребностью в привлечении капиталовложений в развитие автодорожной сети. Дорожное хозяйство России, обладая низкой инвестиционной привлекательностью, требует значительных вливаний денежных средств, что сдерживает приток частных инвестиций в эту сферу.

Анализ текущего состояния и специфики автодорожного строительства в Российской Федерации позволил выявить совокупность проблем, присущих сфере дорожного строительства:

Сложившаяся система финансирования. Обеспечение финансирования строительства автомобильных дорог должно иметь долгосрочный характер – не менее 10–15 лет. Современная система финанси-

вания автодорожного строительства является краткосрочной и осуществляется максимум на три года, удорожая стоимость строительства. Объекты дорожного строительства, как правило, проходят через несколько, зачастую малоосвоенных, регионов, и способствуют развитию их экономик, социального и финансового секторов. По причине отсутствия перспективного долгосрочного финансирования строительные работы растягиваются на длительное время, переходят в разряд долгостроя, что значительно удорожает строительство. Сегодня на федеральном уровне приняты средне- и долгосрочная программы модернизации существующей транспортной сети, но они не имеют гарантированного финансового обеспечения. Кроме того, автодорожное строительство, как на федеральном, так и на региональном и местном уровнях, преимущественно финансируется за счет средств федерального бюджета. Эту проблему, по нашему мнению, способен решить целевой дорожный фонд, позволяющий прогнозировать доходную и расходную части на несколько лет вперед.

Недофинансирование дорожного строительства. Финансирование отрасли снижается на протяжении последних лет. Анализ статей закона о федеральном бюджете за 2008–2009 годы выявил секвестирование бюджетных расходов по направлениям строительства и модернизации автомобильных дорог. Ежегодная сумма потерь, связанных с недостаточным развитием дорожной сети и ее низким техническим состоянием, оценивается экспертами в 550-600 млрд. руб., что превышает 3 % ВВП России.

Отсутствие современной нормативной базы, регламентирующей технологию дорожного строительства, используемые строительные материалы, конструктивные элементы, расчетные схемы. Существующие строительные нормы и правила, а также государственные стандарты устарели. Однако проведенные исследования выявили, что федеральный закон «О техническом регулировании» пока не привел к разработке и принятию цельного пакета технических регламентов. Документы эти необходимы, так как внедрение оптимальных технологий будет способствовать снижению стоимости и дальнейшего обслуживания автомобильной дороги.

Отсутствие системного процесса модернизации и внедрения новых технологий и инноваций. Современное развитие технологий связи позволяет строительным компаниям внедрять системы контроля уровня расхода топлива на каждую единицу техники, задействованной в автодорожном строительстве, и, таким образом, отследить, в каком режиме работает тот или иной асфальтоукладчик, бульдозер на любом отрезке дорожных работ. Применение подобных технологий способствует оптимизации издержек, стоимости работ, повышению конкурен-

тоспособности компании на рынке автодорожного строительства, с одной стороны, и реальному ценообразованию в сфере строительства автодорог, повышению качества строительства дорожного полотна, с другой стороны.

Законодательно утвержденный порядок размещения заказа на оказание услуг для государственных, муниципальных нужд, а также порядок их финансирования и исполнения. Сложившаяся система утверждения строительных работ по созданию нового дорожного полотна, а также порядок финансирования этих работ из федерального, регионального и местного бюджета приводит к преимущественному строительству и обслуживанию дорожного полотна поздней осенью и зимой, что, безусловно, сказывается на качестве объекта строительства, технических характеристиках, износостойкости и дальнейшей эксплуатации. Отметим, что, независимо от даты начала автодорожного строительства, выделенные из бюджетов различных уровней в конкретном финансовом году средства, в соответствии с бюджетным кодексом РФ, должны быть использованы полностью, иначе неиспользованный остаток бюджетных средств будет изъят, даже если конкретное строительство еще не завершено.

Дефицит квалифицированных кадров в сфере дорожного строительства.

Проблемы, присущие дорожной отрасли и, в частности, сфере автодорожного строительства на федеральном и региональном уровнях, свидетельствуют о том, что действующая система финансирования автодорожного строительства и ремонта не в полной мере отвечает задачам эффективного функционирования отрасли, не создает достаточных условий для сохранения и поступательного развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации.

К основным недостаткам финансового обеспечения автодорожной отрасли относятся:

- недостаточная стабильность и предсказуемость объемов расходов федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов, направляемых на дорожное хозяйство, строительство и ремонт автомобильных дорог;

- излишняя бюрократизированность процедур планирования и осуществления расходов на строительство и реконструкцию автомобильных дорог и объектов дорожной инфраструктуры при необходимости получения множества согласований и разрешений;

- острый дефицит финансовых ресурсов для ремонта и содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативной потребностью;

- отсутствие возможностей органов управления в сфере дорожного строительства своевременно выполнять планы по строительству дорожных объектов при практикуемом изъятии неиспользованных остатков бюджетных средств в конце финансового года;
- недостаточная скоординированность действий федеральных, региональных и местных органов управления дорожным хозяйством, отсутствие единой системы управления отраслью;
- устаревшие подходы к ценообразованию в дорожной отрасли, приводящие к неоправданному удорожанию строительных работ, отсутствие четких и единых правил определения начальной (минимальной) цены контракта, недостаточный уровень конкуренции на рынке строительных материалов;
- непрозрачная система оказания финансовой помощи субъектам Российской Федерации и муниципальным образованиям на содержание, ремонт, капитальный ремонт, строительство и реконструкцию автомобильных дорог.

Для сферы автодорожного строительства в Российской Федерации актуальны проблемы, обусловленные сложными климатическими условиями, дефицитным финансированием отрасли, неэффективной системой размещения и бюджетного финансирования государственных и муниципальных заказов на строительство автомобильных дорог, приводящими к строительству автомобильных дорог с нарушением технологии. Специфика финансирования автодорожного строительства определяется отраслевыми особенностями экономического, организационного и правового механизма дорожного хозяйства, обусловленного производственным процессом.

Финансирование дорожной отрасли – одно из наиболее емких и долгосрочных вложений государственного значения. Правомерное формирование и развитие дорожной инфраструктуры свидетельствует об общем уровне развития каждого государства и служит сильным катализатором на пути к расширению внешнеэкономической деятельности. Таким образом, проведение реконструкции или же строительство новой дороги, как правило, означает не только большие затраты, но и новые возможности для экономического и социального развития конкретной территории и страны в целом.

Для понятия содержания деятельности дорожно-строительного комплекса, являющегося обслуживающей системой, обеспечивающей возможность осуществления транспортных перевозок, включающей в себя автомобильные дороги общего пользования, а также юридических и физических лиц, образующих единый комплекс и осуществляющих обследование, изыскания, проектирование, строительство, реконструк-

цию, ремонт и содержание автодорог общего пользования, проведение научных исследований, подготовку кадров, изготовление и ремонт дорожной техники, добычу и переработку нерудных материалов, необходимо проанализировать его современное состояние и развитие.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы России. Россия занимает наибольшую площадь среди государств мира – 17 млн кв. км, или 30 % всего евразийского континента, поэтому экономика страны зависит от эффективности работы транспортной инфраструктуры. По территории России проходят основные трансконтинентальные магистрали, соединяющие Европу и Азию. Основные макроэкономические показатели социально-экономического развития России за январь – июнь 2013 года представлены в табл. 2.

Т а б л и ц а 2

	Июнь 2013 года	Январь-июнь 2013 года в % к январю-июню 2012 года	Июнь 2013 года к июню 2012 года, в %
Валовой внутренний продукт, млрд.рублей	14987,7		101,6
Индекс выпуска товаров и услуг по базовым видам экономической деятельности		100,4	99,1
Индекс промышленного производства		100,1	100,1
Продукция сельского хозяйства, млрд.рублей	222,4	102,0	102,1
Грузооборот транспорта, млрд. т-км	399,8	99,1	99,3
Оборот розничной торговли, млрд. рублей	1932,6	103,7	103,5
Инвестиции в основной капитал, млрд. рублей	1120,8	98,6	96,3
Индекс потребительских цен		107,2	106,9
Индекс цен производителей промышленных товаров		103,5	103,7
Реальные располагаемые денежные доходы		104,4	102,2
Среднемесячная начисленная заработная плата одного работника, рублей	31210	113,0	113,3

Без надлежащего уровня сети автомобильных дорог невозможно решение задач достижения устойчивого экономического роста, повышения конкурентоспособности отечественных производителей, укрепления национальной безопасности государства и интеграции тран-

спортивного комплекса России в международную транспортную систему. В связи с этим возникает необходимость реализации транспортной стратегии Российской Федерации, основные показатели которой на период до 2030 года представлены в табл. 3, 4, 5.

Таблица 3

Перевозки пассажиров транспортом общего пользования,
миллионов человек

	Январь-июнь 2012 г.	Январь-июнь 2013 г.	Январь-июнь 2013 г. в % к январю-июню 2012 г.
Транспорт отраслей Минтранса России	10431,7	9669,0	92,7
в том числе:			
трамвайный	980,1	807,7	82,4
троллейбусный	1041,8	862,3	82,8
метрополитенный	1688,1	1714,0	101,5
автомобильный (автобусный)	6185,6	5722,8	92,5
внутренний водный	4,886	4,652	95,2
воздушный (транспортная авиация)	31,944	37,078	116,1
железнодорожный	499,3	520,5	104,2

Таблица 4

Пассажирооборот транспорта общего пользования
миллиардов, пассажиро-километров

	Январь-июнь 2012 г.	Январь-июнь 2013 г.	Январь-июнь 2013 г. в % к январю-июню 2012 г.
Транспорт отраслей Минтранса России	237,3	249,5	105,1
в том числе:			
трамвайный	3,19	2,63	82,6
троллейбусный	3,4	2,8	82,5
метрополитенный	22,1	22,4	101,3
автомобильный (автобусный)	60,98	57,51	94,3
внутренний водный	0,189	0,188	99,7
воздушный (транспортная авиация)	84,8	102,0	120,3
железнодорожный	62,6	62,0	99,0

Т а б л и ц а 5

Перевозки грузов по видам транспорта,
миллионов тонн

	Январь- июнь 2012 г.	Январь- июнь 2013 г.	Январь-июнь 2013 г. в % к январю-июню 2012 г.
Транспорт всех отраслей экономики	5656,5	5468,0	96,7
в том числе:			
Транспорт отраслей Минтранса России	5095,7	4917,2	96,5
железнодорожный общего пользования	628,7	605,5	96,3
промышленный железнодорожный	1727,5	1663,6	96,3
автомобильный	2686,6	2596,9	96,7
водный	52,38	50,70	96,8
воздушный (транспортная авиация)	0,468	0,477	101,9
Транспорт других министерств и ведомств			
трубопроводный	560,9	550,9	98,2

Автомобилизации населения в России находится на уровне европейских стран 70-х годов прошлого столетия, выяснили в агентстве «Автостат». На начало 2012 года на каждую 1000 жителей страны приходится по 250 легковых автомобилей, что в три раза меньше, чем в США, самой автомобильной стране в мире, и почти в два раза меньше, чем в среднем по Европе.

Сейчас в Европе насчитывается в среднем 480 автомобилей на 1000 жителей, в ряде высокоразвитых стран этот показатель превышает 600 автомобилей.

Согласно данным ООН на январь 2011 года, страной с самым высоким уровнем автомобилизации являются США, где на 1000 населения приходится 765 автомобилей. Некоторые эксперты считают, что предел насыщения авторынка следует ожидать при достижении отметки в 800–850 машин на 1000 человек. На втором месте после США – Люксембург с 686 машинами на 1000 человек. Малайзия на третьем месте с уровнем автомобилизации в 641 автомобиль. Замыкают топ-5 самых автомобильных стран в мире Австралия (619 авто на 1000 человек) и Мальта (607). В десятку рейтинга вошли также Италия, Франция, Канада, Новая Зеландия и Австралия, где уровень автомобилизации в среднем составляет 550 машин на 1000 человек.

Интересно, что такими высокими показателями обеспеченности автомобилями на 1000 человек не могут похвастаться ведущие автомо-

билестроительные страны мира. Так, Япония, которая продает по всему миру миллионы Toyota, Honda и Nissan, занимает лишь 11-е место в рейтинге ООН (543). Германия, родина Volkswagen, BMW и Mercedes, лишь на 14-м месте – на 1000 жителей страны приходится 510 машин. Китай, который обгоняет американский рынок по объемам проданных автомобилей, не входит даже в первую сотню рейтинга ООН.

Владельцами автомобилей там являются всего 10 из 1000 жителей. В Индии на 1000 жителей приходится 12 машин.

Россия смотрится неплохо лишь на фоне стран СНГ. Согласно рейтингу ООН, уровень автомобилизации в Белоруссии составляет 109 машин на 1000 человек, на Украине – 98, в Азербайджане – 51, Молдавии – 82.

Уровень автомобилизации в целом по России пока вдвое ниже, чем в среднем по Европе, однако отдельные российские города сумели достичь европейского уровня.

По результатам исследования «Автостата» на октябрь 2011 года, самым автомобилизированным городом является Владивосток, где легковой машиной владеет каждый второй житель: на 1000 жителей приходится 556 автомобилей. Далее в списке идут Сургут, Красноярск и Тюмень. Москва только на пятом месте: на 1000 москвичей приходится 360 машин.

По данным «Автостата», обеспеченность населения автомобилями на 1000 жителей начала резко увеличиваться с 2005 года. Тогда на 1000 жителей приходилось всего 176 машин. К 2010 году этот показатель вырос до 231 автомобиля. При сохранении темпов автомобилизации к 2020 году ее уровень в среднем по России вырастет до 350–360 автомобилей на 1000 жителей, а в крупных мегаполисах этот показатель может приблизиться к отметке в 500 автомобилей.

В целом, по оценке «Автостата», на начало 2012 года парк легковых автомобилей в России превысит 35,5 млн. единиц при численности населения в 142 млн. человек. При этом автопарк страны по-прежнему остается достаточно «старым»: более половины (52 %) занимают машины старше 10 лет. Доля отечественных автомобилей в общем объеме легковых автомобилей, по предварительным оценкам «Автостата», составляет 54 %, доля иномарок – 46 %.

Указанные тенденции привели к тому, что автомобильные дороги в России выступают одним из существенных ограничений, сдерживающих экономический рост, ухудшающих качество жизни населения, снижающих конкурентоспособность значительной части российских товаров.

Тенденции, сложившиеся в дорожном секторе РФ, свидетельствуют о том, что государственная политика в отношении автомобильных дорог не направлена на решение перечисленных задач, так как за последние годы произошло резкое снижение объемов финансирования дорожной сети и увеличился разрыв между Россией и другими странами Европы и Америки по показателям развития дорожного хозяйства [9, с. 7].

Так, при площади территории России, почти в два раза больше, чем в странах Северной Америки, плотность автомобильных дорог на 1000 кв. км в РФ в 2 раза меньше, чем в Канаде, и в 10 раз меньше, чем в США. По плотности автомобильных дорог на 1000 жителей Россия имеет показатели в 6 раз меньше по сравнению с Канадой и в 3 раза меньше по сравнению с США (рис. 2, 3).

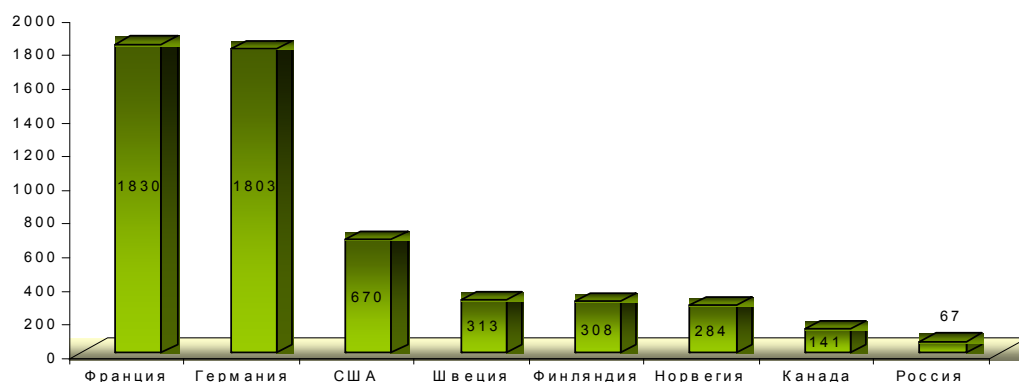


Рис. 2

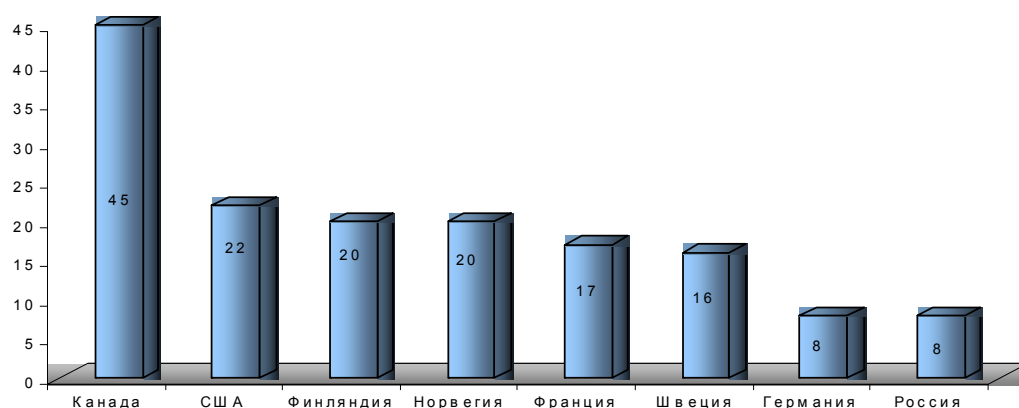


Рис. 3

Объем финансирования автомобильных дорог Российской Федерации на порядок меньше данного показателя в экономически развитых странах. Так, показатель объема финансирования автомобильных дорог в расчете на 1 жителя России составляет 49 евро, что значительно ниже (от 4 до 10 раз) показателей в рассматриваемых странах (рис. 4).

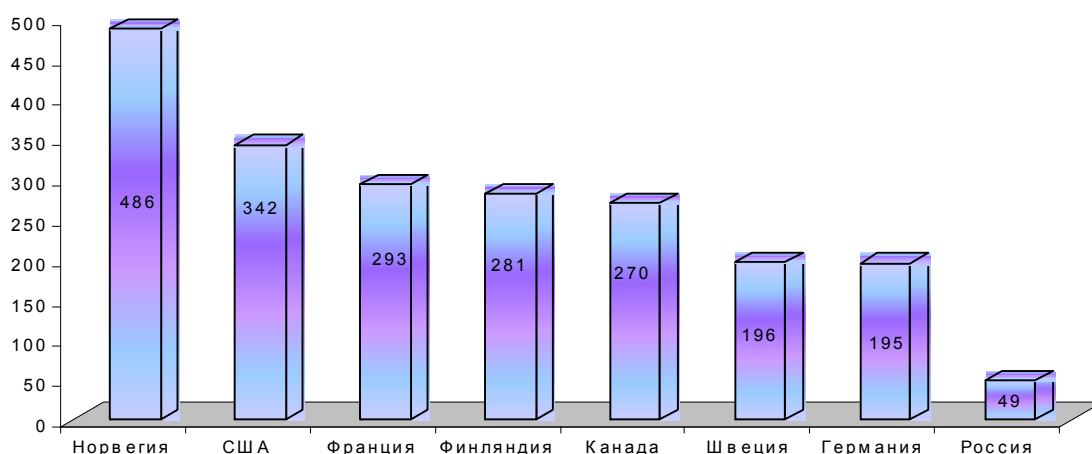


Рис. 4

Следует отметить, что в России дорожная сеть находится в стадии формирования и требует значительных инвестиций для строительства автомагистралей, потребность в которых в 3-4 раза превышает протяженность существующих автомобильных дорог. В рассматриваемых зарубежных странах, имеющих сформировавшуюся дорожную сеть, объемы финансирования отражают иную ситуацию, когда требуется, в основном, финансирование для выполнения менее капиталоемких видов работ по содержанию, ремонту и модернизации автомобильных дорог, а не проведение масштабного строительства новых дорожных объектов.

Сокращение объемов финансирования ДСК привело к тому, что объемы строительства и реконструкции автодорог за последние 5 лет уменьшились в 5 раз, а объемы ремонта дорог – в 2 раза.

Катастрофическое уменьшение объемов работ и финансирования дорожной отрасли неизбежно ведет к разрушению дорожной сети и увеличению числа дорожно-транспортных происшествий. Несмотря на то, что в РФ уровень автомобилизации на 1000 жителей почти в 3-4 раза ниже, чем в развитых зарубежных странах, число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в России составляет 24 чел. на 100 тыс. жителей и является самым высоким показателем среди развитых стран.

Однако транспортно-эксплуатационное состояние многих существующих автомобильных дорог не отвечает современным, а тем более перспективным требованиям. Параметры автомобильных дорог регионального значения на ряде участков не соответствуют интенсивности движения по ним, практически отсутствует сервисное обслуживание пользователей дорог.

Большая часть автомобильных дорог регионального значения имеет недостаточную прочность и ровность покрытия со значительной сеткой трещин и низким коэффициентом сцепления.

Существующая опорная сеть автомобильных дорог выполняет функции объектов регионального значения, по которым осуществляются не только внутриобластные, но и транзитные перевозки из соседних областей.

2. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛЮ

2.1. Общие понятия системы управления

Теория управления представляет собой науку, изучающую процессы управления в социально-экономических системах, содержание и форму управленческих отношений, закономерности их возникновения и развития, а также принципы эффективного управления.

Феномен управления известен еще с античных времен и изучался многими общественными науками (философией, правоведением, социологией, политологией и др.), призванными изучать общество и законы его развития. Таким образом, чтобы получить достаточно полное представление об управлении, нельзя ограничиваться методами одной или нескольких наук. Сложный процесс управления требует комплексного значения, которое синтезирует достижения самых разных дисциплин, изучающих каждая в своем аспекте процессы управления.

Целью управления является формирование целостного представления о взаимодействии сложных систем разной природы (технические, социальные, экономические и т.п.), их структур, внешних и внутренних связей, саморазвитии и воздействия одна на другую, о специфических отношениях, которые складываются между объектом и субъектом управления в процессе их взаимодействия.

Сегодня нет чисто экономических, социальных, политических образований (систем и процессов). Появились интегральные зоны, такие, как социально-экономическая, культурно-политическая и др. Изменения в системах, особенно социальных, давно уже не носят линейного характера, хотя воздействия на них в обществе по-прежнему преимущественно односложные.

Поэтому наука управления не может ограничиться только воздействием на отдельно взятую сферу, она изучает общие законы и принципы их функционирования, развития и саморазвития.

Хотя само управление как вид деятельности и управленческая мысль, обобщающая его достижения, возникли много сотен и тысяч лет назад, управление как научная дисциплина относительно молодо.

Питательной средой формирования научных основ управления производством явилось промышленное производство XIX в. Первое десятилетие XX в. было периодом раннего развития идей научного управления производством. Тейлор Ф.У. и его единомышленники фактически уже сформировали основные принципы управления, но их

методы применялись только на отдельных предприятиях. Но развитие капиталистического производства приводило к необходимости внедрения управления, основанного не на интуиции, а на точном исследовании и расчете.

В начале XIX в. Российская империя имела разветвленную систему высших, центральных, местных и экстерриториальных учреждений, сложившуюся в результате многочисленных реформ предшествующего столетия.

В 1801 г. был учрежден «Совет непрременный» во главе с генерал-фельдмаршалом Н.И. Салтыковым, а с 1810 г. начал свою деятельность Государственный совет, который рассматривал все законопроекты, приобретающие свою силу только после утверждения их императором.

После появления работ Дж. Мила в 1850 г., в которых акцент делался на интервал контроля в управлении и необходимости контроля в государственном управлении, в России в 1861 г. данные теоретические знания на практике проявляются в образовании Совета министров, который стал средством контроля за деятельностью отдельных министерств: на его заседаниях рассматривались вопросы реорганизации аппарата министерств и главных управлений, заключения особых комиссий, созданных императором для рассмотрения отчетов министерств.

В конце XIX в. Александр II утвердил «Положение о губернских и уездных земских учреждениях» – законодательный акт, которым вводилось земство, т.е. всесословное самоуправление.

Избираемые различными сословиями русского общества земские учреждения принципиально отличались от корпоративно-сословных организаций, таких как дворянские собрания и т.п. В земских собраниях были представлены различные сословия – дворяне, чиновники, духовенство, купцы, промышленники, мещане и крестьяне. Высокое звено земского самоуправления формировалось на основе не прямых выборов и представительства чинов.

На практике на уровне земств начинают применяться теоретические особенности в управлении:

- принцип самоуправления;
- самофинансирование своей деятельности;
- профессиональная подготовка земских кадров.

Принцип самоуправления впоследствии подкрепился в реформе 1870 г. городского управления, после которой городскому общественному управлению была предоставлена сравнительно широкая самостоятельность в ведении городского хозяйства и решении местных дел.

Губернская администрация утверждала лишь наиболее важные постановления Думы.

В последующие годы программа реформ государственного управления П.А. Столыпина (1862–1911) расширила диапазон применения теоретических знаний управления на практике. Столыпин предлагал децентрализовать управление Россией, проводя реорганизацию администрации и полиции России, что соответствовало социальным требованиям того времени. В проекте предполагалось привлечь к управлению окраинами местные элементы, а на губернском уровне – усиление власти губернаторов, сосредоточение в их руках всего механизма управления губернией.

В дореволюционной России первоначальной формой ассоциированных предприятий был торговый дом двух типов: «полное товарищество» и «товарищество на вере». В 1836 г. законодательство предоставляет возможность основать акционерные общества с ограниченной ответственностью в двух формах: акционерное общество и товарищество на паях. Оба типа акционерных компаний до 1917 г. находились под строгим надзором правительства.

В Советской России в 1920 г. было принято решение организовать рабоче-крестьянскую инспекцию (РКИ, Рабкрин), которой вменялось в обязанность всемерно вовлекать широкие массы трудящихся в государственное управление. 30 июля 1920 г. Президиум ВЦСПС принял постановление о создании института труда при ВЦСПС, а 21 мая 1921 г. – о создании Центрального института труда (ЦИТ).

Наука управления в период становления Советской России выступала как научная организация труда.

В 1927 г. была открыта Промышленная академия, задачей которой являлась подготовка руководящих кадров промышленности.

Практика партийного управления наукой выражалась в жестком и повседневном контроле за деятельностью интеллигенции и периодически проводимых кампаниях «по борьбе против искажений».

Политико-воспитательная функция считалась главной в работе управленцев. При этом партийная принадлежность партии были главным мерилем качеств советского руководителя. Большую роль играли нематериальные стимулы к труду. Энтузиазм, сформированный средствами массовой информации, должен был отвлечь от экономических проблем и перекрыть просчеты руководителей.

Излишняя политизация экономических процессов не позволяла получить от них должную отдачу.

В период «хрущевской» оттепели в Москве был организован первый институт управления, началась подготовка инженеров-экономистов как специалистов в области экономического управления.

С 1967 г. в связи с изменением политической ситуации изменилось и развитие управленческой науки, которая принимала все более формализованный характер.

Подготовка квалифицированных руководящих кадров в 1980-е годы не получила должного развития.

К середине 1980-х годов в России изменился характер производственных отношений внутри предприятий, начала падать трудовая дисциплина, слабела идейная мотивация труда. Параллельно с этим сокращался поток нефтедолларов и рос внешний и внутренний долг государства.

В советской экономике были предприняты три попытки «ускорения». Первая – «период развернутого строительства коммунистического общества», предпринятая Л. Брежневым и А. Косыгиным. Вторая – «этап развитого социализма». Третья попытка «ускорения», предпринятая М. Горбачевым, была составной частью перестройки. В сфере управления экономикой в годы горбачевской перестройки выделяются три этапа:

- ускорение социально-экономического развития (1986–1987 гг.);
- радикальная экономическая реформа (1988–1989 гг.);
- переход к рыночным отношениям (с 1990 г.).

С начала 1990-х годов в России формируется организованная структура рыночной экономики как альтернатива вертикально-командным структурам.

Импульсом ускорения рыночных преобразований в России был августовский путч 1991 г. Последовавшие за ним события привели к ликвидации единой системы управления народным хозяйством СССР.

Приватизация, в ходе которой государственная собственность была разделена между множеством владельцев, была необходимым первоначальным этапом и условием перехода к рыночной экономике.

Коренным поворотом в переходе от планового управления экономикой к рыночному регулированию явилась либерализация цен. За короткий период в стране были созданы коммерческие структуры (коммерческие банки и различные биржи), многочисленные акционерные общества разнообразных типов, фирмы и корпорации как местного, так и федерального масштаба деятельности, реорганизация колхозов и совхозов, осуществлено перераспределение земель.

Одной из коренных специфических особенностей российской экономики является исключительно высокий уровень монополизации

всех отраслей и сфер общественного воспроизводства на базе общенародной собственности.

Для развития системы управления на основе рыночных отношений в России создана законодательная, юридическая база, разработаны десятки нормативных документов.

Важное значение для развития менеджмента и маркетинга как философии бизнеса в России имеет принятый в 1995 г. Федеральный закон «О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития в Российской Федерации».

В специфических условиях российской экономики выбор приоритетов социально-экономических преобразований является ключевым и сложнейшим вопросом теоретической и практической разработки новой системы управления.

С середины 1980-х годов в центре внимания теоретиков и практиков оказалась проблема инновационного менеджмента. Высокие темпы научно-технического и социального прогресса выдвинули на первый план те системы управления, которые оказались в состоянии быстро и эффективно усваивать результаты научно-технической революции.

Первостепенная задача менеджмента – создание организационной культуры, творческого инновационного климата, стимулирующих работников на нововведения. Решить данную проблему возможно только благодаря созданию более гибкой и комплексной системы управления инновационными процессами, нового хозяйственного механизма, ориентированного на разработку перспективной продукции, на перестройку организационных форм и функций управления, а также стиля управления.

Существует более десятка определений понятия «управление». Приведем некоторые из них, лучше всего отражающие суть этого феномена.

1. Управление – свойство, внутренне присущее любым сложным системам на любой ступени развития.

2. Управление – это способность целостных динамических систем производить структурную и функциональную перестройку в ответ на изменения в условиях внутренней и внешней среды их существования.

3. Управление – это процесс воздействия субъекта на объект, направленный на упорядочение, сохранение, разрушение или изменение системы объекта в соответствии с поставленной целью.

4. Управление – есть функция организованных систем различной природы (биологических, технических, социальных), обеспечивающая их целостность, т.е. достижение стоящих перед ними задач, сохранение их структуры, поддержание должного режима их деятельности.

Процесс управления представляется через его функции. В научной литературе дана следующая их классификация.

Функции управления, отражающие содержание выполняемых работ:

1. Общие функции управления, определяющие развитие и движение системы. Они отражают основные объективно необходимые взаимосвязи в любом процессе управления. Их еще иногда называют универсальными. В научной литературе называют разные общие функции управления. Например, планирование и прогнозирование, организация и регулирование, координирование, контроль, учет и т.д.

2. Специальные функции управления, обеспечивающие организующее воздействие на отдельные стороны деятельности, что способствует выполнению различных видов работ. Они являются рабочим инструментом общих функций. К ним можно, например, отнести такие функции, как мотивация, администрирование.

3. Вспомогательные функции, обеспечивающие обслуживание процессов общего и специального управления. С их помощью создаются необходимые условия для нормальной деятельности всех звеньев управления.

Этот тип классификации функций управления получил наиболее широкое распространение не только в теории, но и в практике управления, особенно при разработке структур управления, определении нормативов численности штата управления.

Функции управления по характеру деятельности.

К данным функциям относят те, которые находят различные области применения, необходимые для той или иной сферы управления. К таким относятся, например, административные, технические, производственные, экономические и хозяйственные функции.

При любом управленческом акте имеет место единство целевого, социального, волевого и информационного моментов. Содержание процесса управления представляется управленческим циклом, который, например, можно также представить в виде нескольких этапов, отражающих его информационный аспект (рис. 5).

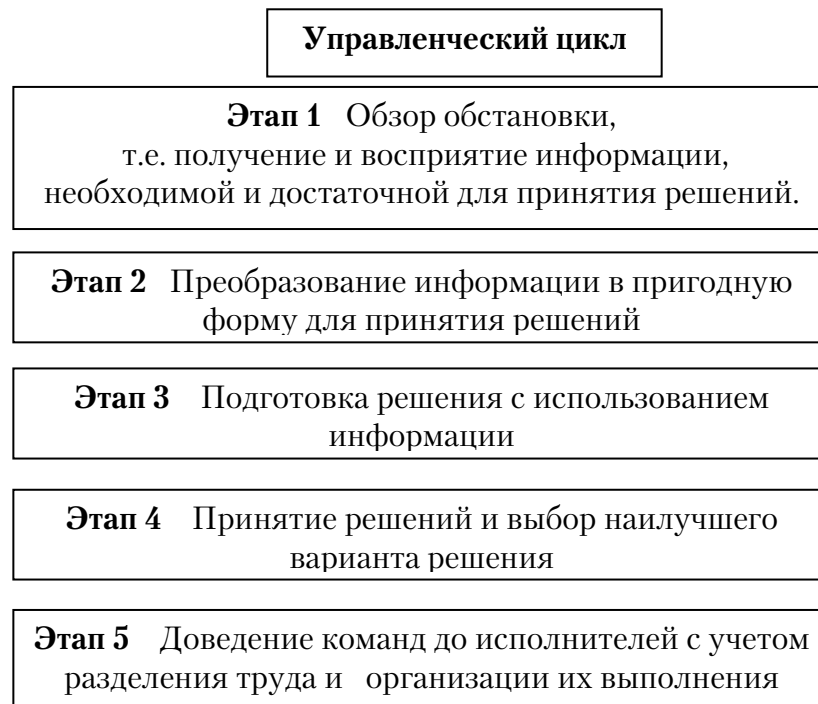


Рис. 5

Система управления обладает всеми характеристиками системы, поэтому ее структурные элементы представлены следующим образом.

Структура субъекта управления – это структура администрации (директор, заместители, отделы). Структура объекта управления – это подразделения, службы, цеха, отделы.

Функция отражает выполняемые задачи, как субъекта, так и объекта управления. Цель связана с возможными реальными состояниями субъекта и объекта управления через определенное время, а также с желаемым состоянием объекта и субъекта управления через определенное время (рис. 6).

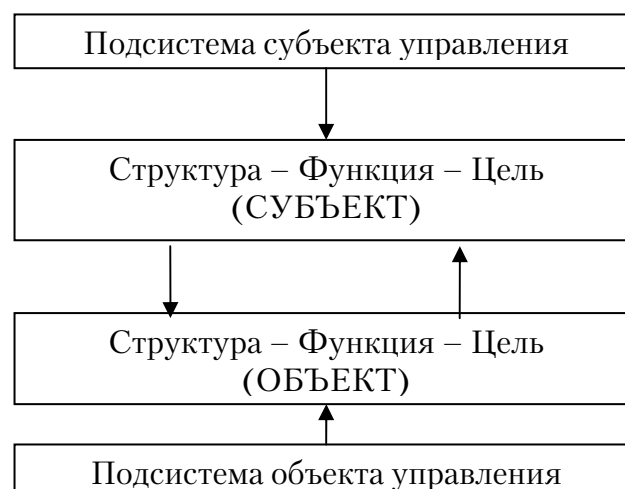


Рис. 6

Под качеством управленческого решения следует понимать степень его соответствия характеру решаемых задач функционирования и развития производственных систем.

На качество принимаемых решений могут влиять самые разнообразные факторы.

Факторы, определяющие качество и эффективность принятия управленческих решений:

1. Законы объективного мира, связанные с принятием и реализацией управленческого решения.

2. Четкая формулировка цели – для чего принимается управленческое решение, какие реальные результаты могут быть достигнуты, как измерить, соотнести поставленную цель и достигнутые результаты.

3. Организационные структуры управления.

4. Методы и методики разработки и реализации управленческого решения (например, если фирма лидирует – методика одна, если следует за другими – иная).

5. Объем и ценность располагаемой информации – для успешного принятия управленческого решения главным является не объем информации, а ценность, определяемая уровнем профессионализма, опыта, интуицией кадров.

6. Время разработки управленческого решения – как правило, управленческое решение принимается в условиях дефицита времени и чрезвычайных обстоятельств (дефицита ресурсов, активности конкурентов, рыночной конъюнктуры, непоследовательного поведения политиков).

7. Формы и методы осуществления управленческой деятельности.

8. Субъективность оценки варианта выбора решений – чем более неординарным является управленческое решение, тем субъективнее оценка.

При этом необходимо всегда помнить, что даже тщательно продуманные решения могут оказаться неэффективными, если они не могут предвосхитить возможные изменения в ситуации, состоянии производственной системы.

Ключевое значение в реализации управленческих решений имеет организация многопланового, последовательного и тщательного внутреннего контроля за выполнением намеченного.

В последнее время проблема принятия решений местными органами власти становится весьма актуальной.

Во-первых, расширяется сфера деятельности и самостоятельность местных органов власти, получающих новые полномочия и задачи.

Во-вторых, резко возрастают требования к уровню государственного управления и местного социального планирования в условиях

рыночных отношений и социально-экономических реформ. В целом задача местного государственного управления заключается в обеспечении комплексного социально-экономического развития относящихся к нему территорий.

Современная характеристика процесса принятия решения местными органами государственного управления исходит из того, что эти органы функционируют в рамках единого федеративного государства. Федеративный характер Российского государства является фактором, оказывающим определенное влияние на процесс принятия решения местными органами государственного управления. Это влияние с учетом автономности и самостоятельности осуществляется в рамках определенных факторов:

- определение высшими органами власти России и Конституцией государственно-правового статуса местных органов управления, установление нормативов, обязательных при принятии решения местными органами государственного управления (например, в строительстве, охране окружающей среды);

- на содержание и характер решений местных органов управления влияют нормы федеративного законодательства;

- на федеральном уровне осуществляется и регулируется бюджетное финансирование местных органов государственного управления;

- федерализм как фактор влияния на процесс принятия решений позволяет формировать эффективное взаимодействие центральных и местных органов государственного управления в рамках демократических реформ.

Принятие решений в органах государственного управления распределяется по трем основным типам:

1. Решения, требующие основательных разработок и исследований. Это перспективные и годовые планы социального развития территорий, отдельных отраслей муниципальной экономики, жилищного и социально-культурного строительства, охраны окружающей среды и т.д.

2. Решения по текущим проблемам развития и регулирования социальной инфраструктуры.

3. Решения, связанные с устойчивыми и регулярными процессами (подготовка к зиме, организация летнего отдыха населения), и процессами, имеющими длительный характер (решение проблем занятости, жилищная проблема и т.п.).

Таким образом, решения в целом ориентируются на исполнение стратегических задач, рассчитанных на длительные сроки и на исполнение текущих, оперативных задач краткосрочного характера.

Традиционными инструментами государственного регулирования являются налоги, стандарты, государственные заказы, таможенные тарифы и пошлины. Они облакаются в те или иные правовые формы.

В современных условиях своеобразным выражением государственного регулирования являются приватизация, применение процедур несостоятельности (банкротства) предприятий и т.д.

Государственный контроль – функция, связанная не только с обеспечением дисциплины и законности, но и государственного регулирования. Контроль, со свойственными ему методами и в присущих ему формах, способствует соблюдению режима деятельности субъектов управленческих отношений, коммерческих организаций государственного и негосударственного типа.

В зависимости от субъектов, осуществляющих контроль, и характера их полномочий можно выделить:

- контроль Президента Российской Федерации;
- контроль органов законодательной (представительной) власти;
- контроль органов исполнительной власти;
- контроль органов судебной власти.

Президентский контроль в сфере управления осуществляется в двух основных формах:

- а) непосредственный контроль Президента Российской Федерации;
- б) президентский контроль через соответствующие президентские структуры.

Контроль органов представительной власти осуществляется на уровне Российской Федерации, ее субъектов.

Контрольные полномочия Государственной Думы проявляются в том, что она дает согласие Президенту Российской Федерации на назначение Председателя Правительства Российской Федерации; решает вопрос о доверии Правительству Российской Федерации; назначает и освобождает от должности Председателя Центрального банка Российской Федерации.

Государственная Дума осуществляет контроль за деятельностью правительства Российской Федерации по разработке федерального бюджета, который оно представляет на рассмотрение Государственной Думой.

Контроль органов исполнительной власти призван обеспечивать законность и дисциплину на порученных им участках работ по руководству хозяйственным, социально-культурным и административно-политическим строительством в системе подведомственных им органов, предприятий, учреждений и организаций.

2.2. Структура системы управления дорожно-строительной отраслью

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на городском наземном электрическом транспорте. Федеральное дорожное агентство находится в ведении Министерства транспорта РФ.

Дорожное хозяйство России – единый производственно-хозяйственный комплекс, который включает в себя автомобильные дороги общего пользования и инженерные сооружения на них, а также организации, осуществляющие:

- проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог;
- проведение научных исследований, подготовку кадров;
- изготовление и ремонт дорожной техники;
- добычу и переработку нерудных строительных материалов;
- иную деятельность, связанную с обеспечением функционирования и развитием автомобильных дорог.

Дорожное хозяйство Российской Федерации на современном этапе является неотъемлемой частью единой транспортной системы страны, управление этим внушительным по линейной протяженности, инженерной сложности и стоимости комплексом в настоящее время возложено на Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) Министерства транспорта Российской Федерации.

Основные направления реализации новых подходов в деятельности дорожного хозяйства:

- совершенствование географии объектов маршрутного ремонта дорог в увязке с новыми приоритетами финансирования строительства и реконструкции дорог;
- реализация новых подходов к планированию содержания дорог;
- внедрение в проектах инноваций, направленных на повышение безопасности движения;
- внедрение инноваций, направленных на повышение качества строительных материалов;
- повышение роли саморегулируемых организаций в повышении качества дорожных работ;

- ускорение внедрения новых технологий в области управления на основе системы Глонасс;
- внедрение инноваций, направленных на снижение энергозатрат при эксплуатации дорог;
- внедрение новых подходов к расширению источников финансирования дорожного хозяйства на основе концессионных соглашений на строительство и эксплуатацию дорог;
- внедрение новых подходов к управлению дорогами на основе государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Структура Министерства транспорта Российской Федерации:

- Департамент государственной политики в области гражданской авиации;
- Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства;
- Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта;
- Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта;
- Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта;
- Департамент международного сотрудничества;
- Департамент правового обеспечения и законопроектной деятельности;
- Департамент программ развития;
- Департамент имущественных отношений и территориального планирования;
- Административный департамент;
- Департамент транспортной безопасности и специальных программ;
- Департамент экономики и финансов;
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта;
- Федеральное агентство воздушного транспорта;
- **Федеральное дорожное агентство;**
- Федеральное агентство железнодорожного транспорта;
- Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере.

Федеральное дорожное агентство осуществляет полномочия компетентного органа в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства по реализации обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, в части выполнения функций по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом.

К сфере компетенции Росавтодора относится выполнение функций государственного заказчика федеральных целевых, научно-технических и инновационных программ и проектов по закрепленным направлениям деятельности, в том числе подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2010-2015 годы)».

Управление федеральными автомобильными дорогами осуществляется Росавтодором как непосредственно, так и через систему федеральных казенных учреждений (ФКУ), обеспечивающих осуществление функций оперативного управления автомобильными дорогами общего пользования федерального значения и искусственными сооружениями на них, закрепленными за ФКУ, обеспечения безопасного и бесперебойного движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения составляет 50,7 тыс. км, из них в ведении Федерального дорожного агентства – 48,1 тыс. км, остальные 2,6 тыс. км в ведении Государственной компании «Автодор». К объекту управления ФДА также относятся 5560 единиц мостов и путепроводов, 27 автомобильных тоннелей.

Общая остаточная стоимость имущественного комплекса дорожного хозяйства, закрепленного на праве оперативного управления за Росавтодором и подведомственными ему казенными учреждениями по состоянию на 01.01.2013 составляет 608 млрд. руб.

Росавтодор в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными законами, Указами Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, приказами и распоряжениями Министерства транспорта Российской Федерации.

Федеральное дорожное агентство возглавляет руководитель, назначаемый на должность и освобождаемый от должности Правительством Российской Федерации по представлению Министра транспорта Российской Федерации.

Структура Федерального дорожного агентства:

- руководитель Федерального дорожного агентства;
- заместители руководителя Федерального дорожного агентства.

Центральный аппарат Федерального дорожного агентства (Росавтодора):

- управление проектирования и строительства автомобильных дорог;
- управление эксплуатации автомобильных дорог;
- финансово-экономическое управление;
- управление научно-технических исследований и информационного обеспечения;
- управление земельно-имущественных отношений;
- управление правового обеспечения;
- управление транспортной безопасности;
- управление административно-кадровой и организационной работы.

Структура системы управления дорожно-строительной отраслью представлена на рис. 7.

В состав Управления проектирования и строительства автомобильных дорог входят отделы:

- отдел организации строительства автомобильных дорог и искусственных сооружений;
- отдел организации подготовки проектной документации;
- отдел организации подготовки объектов строительства;
- отдел специальных программ.

Основные задачи Управления:

- участие в реализации государственных и межгосударственных программ развития сети автомобильных дорог общего пользования (в том числе специальных программ и программ комплексного обустройства автодорог), в части их проектирования, строительства, реконструкции;
- проведение единой технической политики в дорожном хозяйстве в области разработки проектной документации (далее – проектирование), организации строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения и сооружений на них;
- организация системы управления проектированием, строительством и реконструкцией автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них;
- разработка мероприятий по совершенствованию управления строительным комплексом в дорожном хозяйстве;
- организация системы технического контроля и надзора за проектированием, строительством и реконструкцией автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них;
- обеспечение мобилизационной подготовки Росавтодора в пределах своих полномочий.

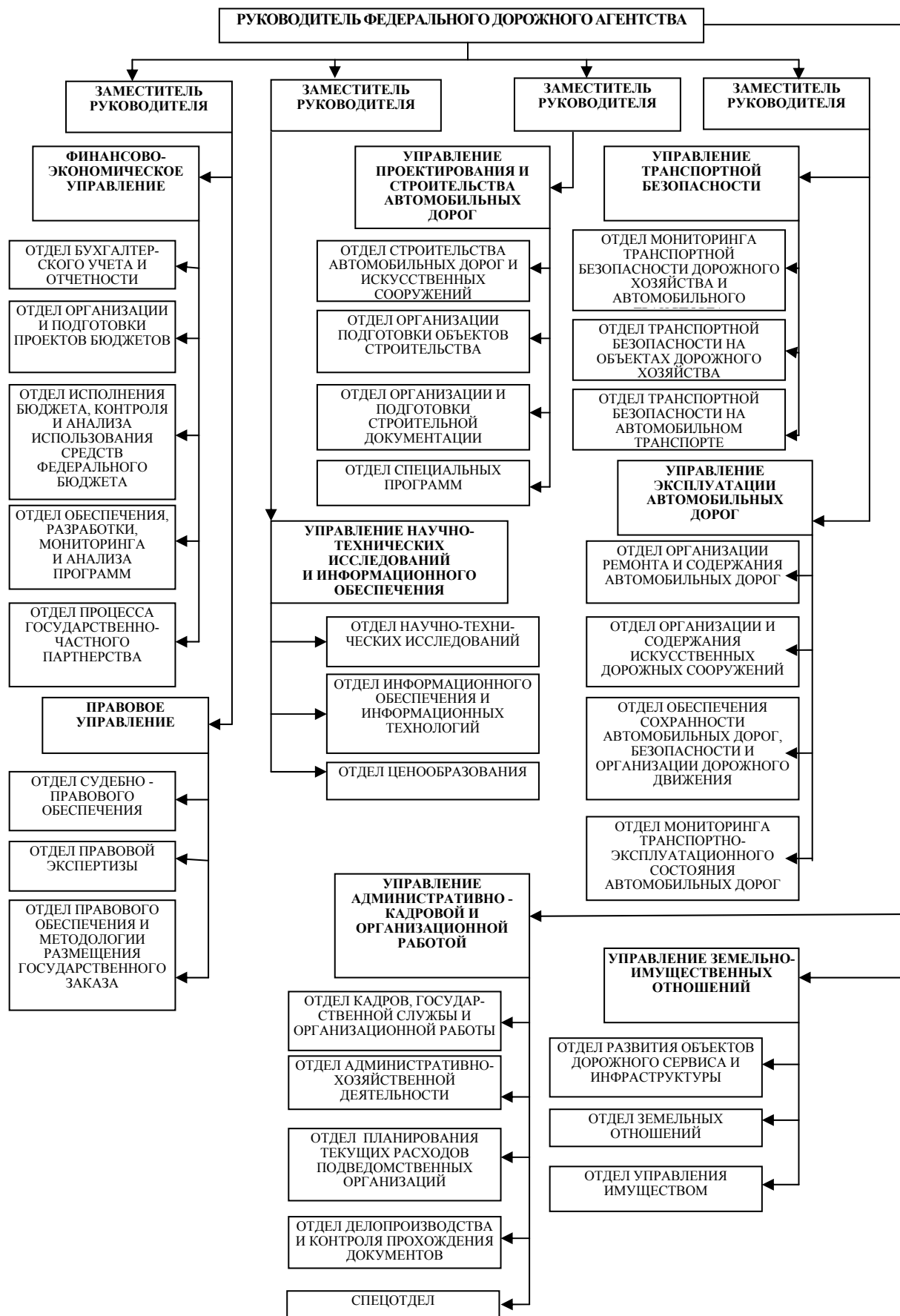


Рис. 7

В соответствии с возложенными задачами Управление осуществляет следующие функции:

- участвует в реализации государственных программ по проектированию, строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения и сооружений на них, в том числе специальных программ и программ комплексного обустройства автодорог;

- принимает участие в формировании и внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» и федеральную адресную инвестиционную программу на очередной финансовый год и плановый период в пределах своей компетенции;

- организует контроль качества выполняемых работ по проектированию, строительству, реконструкции, а также обеспечение ввода в эксплуатацию законченных строительством и реконструкцией объектов дорожного хозяйства;

- участвует в работе по формированию программы дорожных работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них, в том числе специальных программ и программ комплексного обустройства автодорог, и обеспечивает подготовку плановых заданий на выполнение программы;

- формирует программу ввода в эксплуатацию законченных строительством (реконструкцией) объектов дорожного хозяйства и организует работу приемочных комиссий;

- проводит мониторинг выполнения договорных обязательств и объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них;

- обеспечивает формирование программы разработки проектной документации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них, в том числе специальных программ и программ комплексного обустройства автодорог; участвует в распределении средств по видам расходов классификации операций сектора государственного управления в пределах своей компетенции;

- участвует в выполнении обязательств Российской Федерации и Минтранса России по заключенным договорам (соглашениям) о международных автомобильных дорогах в части проектирования, строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования

федерального значения и искусственных сооружений на них в пределах своей компетенции

- участвует в распределении средств по видам расходов классификации операций сектора государственного управления в пределах своей компетенции;

- участвует в выполнении обязательств Российской Федерации и Минтранса России по заключенным договорам (соглашениям) о международных автомобильных дорогах в части проектирования, строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них в пределах своей компетенции;

- готовит разрешения на строительство, реконструкцию автомобильных дорог общего пользования федерального значения, а также частных автомобильных дорог, строительство или реконструкцию которых планируется осуществлять на территории двух и более субъектов Российской Федерации в порядке, установленном Градостроительным кодексом Российской Федерации;

- готовит проекты решений об утверждении проектной документации по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них;

- участвует в подготовке предложений по совершенствованию нормативной правовой и законодательной базы дорожного хозяйства, разработке и утверждении документов рекомендательного характера в сфере технического регулирования проектирования, строительства, реконструкции автомобильных дорог, в разработке национальных стандартов, отраслевых дорожных нормативных документов, включая правила, положения, стандарты, технические нормы в пределах своей компетенции;

- участвует в разработке стратегии Росавтодора в области развития дорожной науки и технического регулирования в пределах своей компетенции;

- участвует в разработке и согласовании концепций, федеральных и межотраслевых программ развития сети автомобильных дорог общего пользования и дорожного хозяйства;

- организует подготовку титульных списков на объекты строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них, в установленном порядке согласовывает их и представляет к утверждению;

- принимает участие в организации работы по совершенствованию методологии проектирования автомобильных дорог и дорожных

сооружений, включая вопросы территориального планирования в пределах своей компетенции;

- принимает участие в организации работы по внедрению инновационных технологий в дорожном хозяйстве в пределах своей компетенции;

- принимает участие в ведении претензионно-исковой работы в пределах своей компетенции;

- осуществляет согласование мероприятий, направленных на обеспечение безопасности движения на участках автомобильных дорог общего пользования федерального значения при проведении работ по строительству и реконструкции, при утверждении проектной документации;

- организует в установленном порядке работу по изъятию, в том числе путем выкупа, а также резервированию земель для государственных нужд в целях размещения автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

- осуществляет подготовку распоряжений Росавтодора по принятию решений об изъятии, в том числе путем выкупа, для федеральных нужд земельных участков и (или) расположенных на них иных объектов недвижимого имущества для строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

- осуществляет подготовку проектов решений об утверждении документации по планировке территории в целях развития автомобильных дорог общего пользования федерального значения

- участвует в принятии решений о предварительном согласовании места размещения автомобильной дороги общего пользования федерального значения;

- в целях изъятия земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимого имущества для размещения автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги» участвует в подготовке поручений Государственной компании «Российские автомобильные дороги» для осуществления следующих полномочий:

- по подготовке проектов решений об изъятии земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимого имущества для федеральных нужд в целях размещения автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги»;

- по уведомлению в установленном порядке лиц, у которых изымаются земельные участки и (или) расположенные на них объекты недвижимого имущества для федеральных нужд в целях размещения

автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги»;

- по подготовке и заключению с оценщиком договоров об оценке изымаемых для размещения автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги» земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимого имущества и об оценке убытков, причиненных таким изъятием;

- по подготовке и заключению от имени Российской Федерации соглашений в связи с изъятием земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимого имущества для федеральных государственных нужд для размещения автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги»;

- по обращению от имени Российской Федерации в суд с исками об изъятии земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимого имущества для федеральных государственных нужд в целях размещения автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги»;

- по обращению с заявлениями о проведении государственного кадастрового учета изымаемых для размещения автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги» земельных участков и (или) иных объектов недвижимого имущества, а также с заявлениями об учете изменений таких земельных участков и (или) иных объектов недвижимого имущества;

- по обращению от имени Российской Федерации с заявлением о государственной регистрации права федеральной собственности на изъятые земельные участки и (или) расположенные на них объекты недвижимого имущества для размещения автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги»;

- участвует в разработке мобилизационных мероприятий и документов Росавтодора в части, касающейся полномочий Управления;

- участвует в организации и обеспечении мобилизационной подготовки автомобильных дорог общего пользования федерального значения в части, касающейся полномочий Управления;

- участвует в подготовке заключений на проекты нормативных правовых актов, разработанные другими федеральными органами исполнительной власти, в пределах своей компетенции.

В состав Управления научно-технических исследований и информационного обеспечения входят отделы:

- научно-технических исследований;
- информационного обеспечения и информационных технологий;
- ценообразования.

Основные задачи Управления:

– обеспечение формирования и реализации основных направлений научно-технического развития дорожного хозяйства в целях повышения качества строительства (реконструкции), ремонта и содержания автомобильных дорог и снижения стоимости выполнения дорожных работ;

– обеспечение качественного проведения работ по планам научно-исследовательских работ, информационного обеспечения дорожного хозяйства, развития современных систем связи и информатизации на автомобильных дорогах общего пользования;

– совершенствование технического регулирования проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог;

– методическое обеспечение освоения инновационной продукции и совершенствование механизмов ее внедрения в дорожном хозяйстве;

– совершенствование информационного обеспечения в дорожном хозяйстве;

– обеспечение качественного проведения работ по реализации проекта «Информационное обеспечение» подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»;

– согласование стоимостных показателей на основе утвержденной в установленном порядке проектной документации по объектам дорожных работ, полностью или частично финансируемым из федерального бюджета;

– мониторинг стоимостей основных дорожно-строительных материалов;

– выработка предложений по совершенствованию системы ценообразования в дорожном хозяйстве;

– информационное и методологическое обеспечение расчета начальных цен на выполнение дорожных работ в системе Росавтодора;

– обеспечение мобилизационной подготовки Росавтодора в пределах своих полномочий.

В соответствии с возложенными задачами Управление осуществляет следующие функции:

- участвует в формировании программы дорожных работ текущего года в части согласования стоимостных показателей объектов, финансируемых полностью или частично за счет средств федерального бюджета;

- организует работы по созданию, развитию и эксплуатации автоматизированной системы управления в дорожном хозяйстве, включая систему диспетчеризации и связи;
- организует работы по информационному обеспечению и распространению передового опыта в дорожной отрасли;
- организует работу по научно-техническому обеспечению создания и развития интеллектуальных транспортных систем, а также разработке документов технического регулирования в этой области;
- обеспечивает организацию выставок и конференций, участвует в подготовке с другими подразделениями Росавтодора материалов к международным конгрессам, совещаниям, конференциям, сотрудничает по этим вопросам с другими заинтересованными министерствами и ведомствами;
- организует с участием управлений Росавтодора подготовку и проведение заседаний Научно-технического совета Росавтодора;
- в установленном порядке формирует планы научно-исследовательских работ, информационного обеспечения дорожного хозяйства, развития современных систем связи и информатизации на автомобильных дорогах общего пользования;
- координирует деятельность исполнителей работ по планам научно-исследовательских работ, информационного обеспечения дорожного хозяйства, развития современных систем связи и информатизации на автомобильных дорогах общего пользования;
- организует размещение заказов на выполнение работ по планам научно-исследовательских работ, информационного обеспечения дорожного хозяйства, развития современных систем связи и информатизации на автомобильных дорогах общего пользования;
- организует заключение государственных контрактов на выполнение работ по планам научно-исследовательских работ, информационного обеспечения дорожного хозяйства, развития современных систем связи и информатизации на автомобильных дорогах общего пользования;
- организует работу по информационно-технологическому обеспечению оказания государственных услуг в электронном виде, развития и внедрения в Федеральном дорожном агентстве автоматизированных систем;
- осуществляет контроль и анализ выполнения договорных обязательств, приемки этапов выполненных работ и завершенных разработок, их рассмотрение, утверждение и введение в действие в дорожном хозяйстве, в случае необходимости готовит и вносит предложения по корректировке планов научно-исследовательских работ, информа-

ционного обеспечения дорожного хозяйства, развития современных систем связи и информатизации на автомобильных дорогах общего пользования;

- организует работу по формированию и совершенствованию банка данных научно-технических разработок в дорожной отрасли;

- организует проведение анализа базы документов технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и разработку с учетом предложений управлений Росавтодора и других заинтересованных организаций плана мероприятий по совершенствованию действующих и подготовке новых документов технического регулирования в сфере дорожного хозяйства;

- организует работу по формированию и использованию банка данных по документам технического регулирования в сфере дорожного хозяйства;

- принимает участие в организации освоения инноваций в дорожном хозяйстве, планировании и обеспечении выполнения работ по внедрению прогрессивных технологий, новых материалов и техники в дорожном хозяйстве, совершенствует механизмы освоения инноваций;

- согласовывает стоимостные показатели на переходящие объекты, за исключением случаев, когда цена контракта является твердой и не может изменяться в ходе ее исполнения;

- согласовывает начальные (максимальные) цены на основе утвержденной в установленном порядке проектной документации государственных контрактов на объекты дорожного хозяйства, выставаемые на конкурсы (аукционы), финансируемые полностью или частично за счет средств федерального бюджета, а также рассматривает и согласовывает стоимостные показатели объектов дорожных работ по результатам проведения конкурсов (аукционов);

- вносит предложения по совершенствованию ценообразования в дорожном хозяйстве и организует взаимодействие по этим вопросам с другими заинтересованными министерствами и ведомствами;

- готовит предложения по формированию и совершенствованию нормативной правовой и законодательной базы дорожного хозяйства в пределах компетенции Управления;

- участвует в подготовке заключений на проекты нормативных правовых актов, разработанных другими федеральными органами исполнительной власти, относящихся к компетенции Управления.

- Управление в соответствии с возложенными на него задачами и функциями участвует в:

- выполнении поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, Министерства, руководителя и курирующего заместителя руководителя Росавтодора;
- установленном порядке в планировании деятельности центрального аппарата Росавтодора, вносит предложения в План работ Росавтодора;
- установленном порядке исполняет функции заказчика по государственным контрактам на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в соответствии с задачами и компетенцией, а также по поручению руководителя и заместителей руководителя Росавтодора по другим государственным контрактам и соглашениям;
- разработке мобилизационных мероприятий и документов Росавтодора;
- разработке документов и осуществлении мероприятий для обеспечения работы Управления в период перевода на работу в условиях военного времени и в военное время;
- издании Росавтодором методических документов технического регулирования;
- взаимодействии с общественными организациями, ассоциациями, в том числе с техническим комитетом по стандартизации ТК-418 «Дорожное хозяйство»;
- в создании и работе совещательных и экспертных органов – советов (в том числе научно-технического), комиссий, групп и т.д.;
- подготовке предложений по распределению бюджетных средств Российской Федерации, подготовке ежегодных докладов Правительству Российской Федерации о расходовании бюджетных средств Российской Федерации, направленных на финансирование научно-исследовательских, опытно-конструкторских, опытно-внедренческих работ общепромышленного характера, работ по справочно-информационному обеспечению, изданию документов технического регулирования, созданию, внедрению и эксплуатации информационных систем и систем связи в дорожном хозяйстве;
- подготовке совместно с другими подразделениями Росавтодора материалов для международных конгрессов, совещаний, координационных совещаний стран СНГ, Межправительственного совета дорожников и других международных организаций;
- подготовке документов по регистрации объектов учета в реестре результатов научно-технической деятельности;
- разработке сводов правил, проектов правил и методов исследований (испытаний) и измерений в установленной сфере деятельности, в том числе правил отбора образцов, необходимых для приме-

нения и исполнения технических регламентов и осуществления оценки соответствия, с использованием документов в области стандартизации.

В состав Управления эксплуатации автомобильных дорог входят отделы:

- отдел организации ремонта и содержания автомобильных дорог;
- отдел организации ремонта и содержания искусственных дорожных сооружений;
- отдел обеспечения сохранности автомобильных дорог и безопасности дорожного движения;
- отдел мониторинга транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

Основные задачи Управления:

- мониторинг транспортно-эксплуатационного и технического состояния автомобильных дорог общего пользования федерального значения, а также искусственных дорожных сооружений в их составе (далее – Автомобильных дорог);

- разработка и реализация комплекса мер, направленных на обеспечение соответствия транспортно-эксплуатационного и технического состояния Автомобильных дорог требованиям, установленным правилами, стандартами, техническими нормами и другими нормативными документами, повышение эксплуатационной надежности искусственных дорожных сооружений, обеспечение сохранности Автомобильных дорог и повышение уровня безопасности дорожного движения;

- обеспечение целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальный ремонт, ремонт и содержание Автомобильных дорог, включая проектно-изыскательские работы (далее – ПИР), а также на иные виды деятельности, отнесенные к компетенции Управления;

- повышение качества работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию Автомобильных дорог, включая ПИР.

Управление в соответствии с возложенными на него задачами осуществляет следующие функции:

Организует:

- мониторинг транспортно-эксплуатационного состояния Автомобильных дорог, в том числе организацию дежурно-диспетчерской службы для осуществления оперативного мониторинга транспортно-эксплуатационного состояния Автомобильных дорог в круглосуточном режиме, выполнение работ по оценке технического состояния и диагностике Автомобильных дорог, определение протяженности Автомобильных дорог и ведение учета технических и транспортно-эксплуатационных показателей Автомобильных дорог, а также подготовку предло-

жений по присвоению наименований и идентификационных номеров Автомобильным дорогам;

- разработку краткосрочных и долгосрочных программ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию Автомобильных дорог, включая ПИР, мероприятий по повышению эксплуатационной надежности искусственных дорожных сооружений, а также по иным направлениям деятельности, отнесенным к компетенции Управления;

- планирование, распределение и контроль расходования средств федерального бюджета на очередной финансовый год в рамках бюджетного процесса по капитальному ремонту, ремонту и содержанию Автомобильных дорог, включая ПИР, а также по иным направлениям деятельности, отнесенным к компетенции Управления, включая вопросы своевременного заключения и исполнения государственных контрактов;

- формирование, доведение и в случае необходимости корректировку заданий подведомственным Агентству учреждениям по капитальному ремонту, ремонту и содержанию Автомобильных дорог, включая ПИР, а также по иным направлениям деятельности, отнесенным к компетенции Управления;

- мониторинг исполнения подведомственными Агентству учреждениями заданий по капитальному ремонту, ремонту и содержанию Автомобильных дорог, включая ПИР, а также по иным направлениям деятельности, отнесенным к компетенции Управления;

- приемку в эксплуатацию законченных капитальным ремонтом и ремонтом участков Автомобильных дорог;

- реализацию мероприятий по обеспечению сохранности Автомобильных дорог, включая введение периодов временного ограничения или прекращения движения транспортных средств по Автомобильным дорогам;

- работу по обеспечению организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам, в том числе предоставление государственной услуги по выдаче специальных разрешений на движение по Автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, а также координацию вопросов поступления доходов от взимания государственной пошлины за выдачу спецразрешений и платы в счет возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов;

- мониторинг показателей безопасности дорожного движения, а также разработку и реализацию мероприятий, направленных на повы-

шение уровня безопасности дорожного движения на Автомобильных дорогах;

- осуществление мероприятий, направленных на обеспечение безопасности движения на участках Автомобильных дорог при проведении работ по их капитальному ремонту, ремонту и содержанию;

- информирование участников дорожного движения о безопасных условиях движения по Автомобильным дорогам;

- подготовку предложений по выделению финансовых и материально-технических ресурсов на проведение ремонтно-восстановительных работ на Автомобильных дорогах в случае их разрушения в результате воздействия обстоятельств непреодолимой силы;

- мониторинг производства новых машин, оборудования и прогрессивных технологий в области капитального ремонта, ремонта и содержания Автомобильных дорог и подготовку предложений по их использованию, а также мониторинг технической оснащенности подрядных организаций, выполняющих работы по содержанию Автомобильных дорог;

- подготовку предложений по техническому (в том числе лабораторному) обеспечению качества работ в области капитального ремонта, ремонта и содержания Автомобильных дорог;

- обеспечение мобилизационной подготовки Агентства в рамках своей компетенции;

- разработку и реализацию мероприятий Агентства и подведомственных Агентству учреждений в области защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также мероприятий по предупреждению и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на Автомобильных дорогах.

В установленном порядке и в пределах своей компетенции участвует:

- в выполнении поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, Министерства, руководства Агентства;

- в планировании деятельности центрального аппарата Агентства, вносит предложения в План работ Агентства, План важнейших научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ в дорожном хозяйстве;

- в размещении госзаказа, в том числе в качестве функционального заказчика по государственным контрактам на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, а также по другим государственным контрактам и иным гражданско-правовым договорам на

поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг по поручению руководства Агентства;

- в организации работы по совершенствованию методологии проектирования Автомобильных дорог;

- в согласовании размещения объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций, инженерных коммуникаций и иных объектов в пределах полос отвода и придорожных полос Автомобильных дорог;

- в подготовке заключений о целесообразности внесения изменений в классификацию автомобильных дорог и перечень автомобильных дорог федерального значения;

- в решении вопросов установления или изменения границ придорожных полос Автомобильных дорог, которые расположены на территориях двух и более субъектов Российской Федерации;

- в оценке эффективности деятельности подведомственных Агентству учреждений в части использования бюджетных средств, выполнения работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию Автомобильных дорог, обеспечению их сохранности и безопасности дорожного движения;

- в подготовке предложений по премированию руководителей подведомственных Агентству учреждений;

- в подготовке доклада о результатах и основных направлениях деятельности Агентства по реализации среднесрочного финансового плана, федеральных целевых программ;

- в подготовке предложений по формированию и совершенствованию нормативной правовой и законодательной базы дорожного хозяйства;

- в подготовке заключений на проекты нормативных правовых актов, разработанных другими федеральными органами исполнительной власти;

- в разработке предложений к концепциям, федеральным и межотраслевым программам в области дорожного хозяйства, в рассмотрении и подготовке заключений по проектам программ развития дорожного хозяйства;

- в ведении претензионно-исковой работы;

- в подготовке материалов и в заседаниях Межправительственного совета дорожников и других международных организаций по вопросам, относящимся к задачам и компетенции Управления;

- в работе Комиссии Агентства по аттестации руководителей подведомственных Агентству учреждений;

– в разработке планов, подготовке и проведении конференций, совещаний, семинаров по вопросам, относящимся к компетенции Управления;

– в разработке мобилизационных мероприятий и документов Агентства, а также в организации и обеспечении мобилизационной подготовки Автомобильных дорог;

– в разработке документов и подготовке мероприятий для обеспечения работы Управления в период перевода на работу в условиях военного времени и в военное время;

– в реализации мероприятий для обеспечения работы Управления в условиях военного времени и в военное время.

В состав Управления земельно-имущественных отношений входят отделы:

– управления имуществом;

– земельных отношений;

– развития объектов дорожного сервиса и инфраструктуры.

Основные задачи Управления:

– обеспечение деятельности Агентства в части осуществления полномочий собственника федерального имущества дорожного хозяйства и автомобильного транспорта;

– организация работы по учету, целевому и эффективному использованию федерального имущества дорожного хозяйства и автомобильного транспорта, в том числе подведомственных организаций;

– подготовка предложений по совершенствованию системы управления федеральным имуществом дорожного хозяйства и автомобильного транспорта, а также по оптимизации структуры указанного имущества и представление таких предложений руководителю Агентства, в том числе по поручению руководителя Агентства – в Министерство и иные органы исполнительной власти и организации;

– обеспечение реализации правоприменительных функций в области управления федеральным имуществом дорожного хозяйства и автомобильного транспорта;

– готовит предложения по формированию и совершенствованию нормативной правовой и законодательной базы дорожного хозяйства в пределах компетенции Управления;

– обеспечение единства формируемой и проводимой государственной политики в области управления федеральным имуществом, а также управления организациями дорожного хозяйства и автомобильного транспорта в части вопросов, входящих в компетенцию Управления;

– формирование и ведение Единого государственного реестра автомобильных дорог;

– оказание государственной услуги по предоставлению гражданам или юридическим лицам выписки из Единого государственного реестра автомобильных дорог, за исключением сведений, составляющих государственную тайну;

– оказание государственной услуги по предоставлению гражданам или юридическим лицам земельных участков в границах полосы отвода автомобильной дороги федерального значения для размещения объектов дорожного сервиса;

– оказание государственной услуги по выдаче разрешений на строительство в случае прокладки или переустройства инженерных коммуникаций в границах полосы отвода автомобильной дороги общего пользования федерального значения; выдача разрешений на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, а также на ввод в эксплуатацию пересечений и примыканий к автомобильным дорогам общего пользования федерального значения; объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полосы отвода автомобильной дороги общего пользования федерального значения;

– предоставление в установленном порядке земельных участков для размещения автомобильных дорог федерального значения, а также принятие в установленном порядке решений о прекращении прав на такие земельные участки;

– принятие решений об установлении публичных сервитутов в отношении земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

– обеспечение реализации мер по обустройству автомобильных дорог общего пользования федерального значения объектами дорожного сервиса и инфраструктуры;

– методологическое обеспечение мероприятий по размещению объектов дорожного сервиса и инфраструктуры, включая подготовку предложений по повышению эффективности таких мероприятий;

– организация привлечения инвестиций в отрасль дорожного хозяйства в целях развития объектов дорожного сервиса и инфраструктуры;

– обеспечение мобилизационной подготовки Агентства в пределах своих полномочий.

В соответствии с возложенными задачами Управление осуществляет следующие функции:

Участвует в:

– исполнении поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, Министерства и руководителя Агентства и его заместителей;

– планировании деятельности центрального аппарата Агентства, в том числе вносит предложения в План работ Агентства, План важнейших научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ в дорожном хозяйстве;

– планировании и распределении средств бюджета на очередной финансовый год в рамках бюджетного процесса в части вопросов, входящих в компетенцию Управления;

– работе по подготовке распорядительных актов Агентства по выдаче разрешений на строительство, реконструкцию и ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

– работе по вопросам создания, реорганизации и ликвидации подведомственных Агентству федеральных государственных учреждений;

– согласовании учредительных документов подведомственных Агентству организаций, а также вносимых в них изменений и дополнений;

– подготовке документов, необходимых для внесения изменений и дополнений в перечни автомобильных дорог федерального значения;

– проведении проверочных мероприятий подведомственных Агентству организаций;

– рассмотрении в установленном порядке вопросов организации деятельности представителей государства в органах управления хозяйственных обществ и организаций дорожного хозяйства, акции (доли, паи) которых находятся в федеральной собственности;

– мобилизационных мероприятиях и разработке мобилизационных документов Агентства в части, касающейся полномочий Управления;

– организации и обеспечении мобилизационной подготовки автомобильных дорог общего пользования федерального значения в части, касающейся полномочий Управления.

Осуществляет:

– участие в подготовке заключений на проекты нормативных правовых актов, разработанных другими федеральными органами исполнительной власти, относящихся к компетенции Управления;

– подготовку, рассмотрение и редактирование проектов правовых актов Агентства в части, касающейся компетенции Управления;

– подготовку распорядительных актов Агентства о предоставлении земельных участков, которые находятся в федеральной собственности или государственная собственность на которые не разграничена, для размещения автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

– подготовку решений Агентства о предоставлении подведомственным федеральным казенным учреждениям земельных участков,

находящихся в федеральной собственности или государственная собственность на которые не разграничена, необходимых для строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

– подготовку решений Агентства о предоставлении гражданам или юридическим лицам земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения для размещения объектов дорожного сервиса;

– подготовку решений Агентства об образовании земельных участков из земельных участков, которые находятся в федеральной собственности или государственная собственность на которые не разграничена, в целях установления границ полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

– подготовку решений Агентства об определении видов разрешенного использования земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

– подготовку проектов договоров аренды и договоров о предоставлении в безвозмездное срочное пользование земельных участков, находящихся в федеральной собственности или государственная собственность на которые не разграничена, для размещения автомобильных дорог общего пользования федерального значения в соответствии с принятыми в отношении таких земельных участков решениями Агентства;

– подготовку предложений по совершенствованию системы управления федеральным имуществом автомобильного транспорта и дорожного хозяйства на основании анализа сведений об использовании федерального имущества, предоставленного в установленном порядке подведомственным Агентству учреждениям;

– подготовку предложений по совершенствованию нормативной правовой базы, правоприменительной практики в области земельных отношений в дорожном хозяйстве;

– рассмотрение правоустанавливающих документов на земельные участки, представленных подведомственными федеральными казенными учреждениями в целях выдачи разрешений на строительство, реконструкцию и (или) на ввод объектов капитального строительства в эксплуатацию;

– реализацию в сфере дорожного хозяйства правоприменительных функций в области управления государственным имуществом в отношении земельных участков, предоставленных в установленном порядке подведомственным организациям дорожного хозяйства, в том числе рассмотрение в установленном порядке ходатайств подведомственных

Агентству федеральных казенных учреждений о переводе земельных участков из одной категории земель в другую;

– методическое и методологическое обеспечение мероприятий по изъятию имущества, проводимых и организуемых Агентством и подведомственными учреждениями;

– рассмотрение предложений и подготовку решений по вопросам внесения изменений в перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, а также по передаче автомобильных дорог общего пользования федерального значения в региональную и муниципальную собственность, по принятию в федеральную собственность автомобильных дорог общего пользования;

– реализацию функций и полномочий учредителя подведомственных Агентству федеральных учреждений;

– работу по учету наличия и движения федерального имущества дорожного хозяйства и автомобильного транспорта;

– подготовку согласований Агентства по передаче объектов жилищно-коммунального хозяйства в муниципальную собственность;

– реализацию прав собственника имущества подведомственных Агентству федеральных государственных унитарных предприятий;

– рассмотрение предложений и подготовку решений по предварительному согласованию совершения федеральным бюджетным учреждением крупных сделок;

– рассмотрение предложений и подготовку решений об одобрении сделок с участием федерального бюджетного учреждения, в совершении которых имеется заинтересованность;

– рассмотрение предложений и подготовку решений о согласовании распоряжения имуществом подведомственного Агентству федерального учреждения, в том числе путем передачи его в аренду по договорам;

– рассмотрение предложений и подготовку решений о согласовании внесения федеральным бюджетным учреждением денежных средств (если иное не установлено условиями их предоставления), иного имущества, за исключением особо ценного движимого имущества, а также недвижимого имущества, в уставный (складочный) капитал хозяйственных обществ или передачу им такого имущества иным образом в качестве учредителя или участника;

– рассмотрение предложений и подготовку решений о согласовании передачи федеральным бюджетным учреждением некоммерческим организациям в качестве их учредителя или участника денежных средств (если иное не установлено условиями их предоставления) и иного имущества, за исключением особо ценного движимого имуще-

ства, закрепленного за ним собственником или приобретенного им за счет средств, выделенных ему собственником на приобретение такого имущества, а также недвижимого имущества;

– внесение в федеральный орган исполнительной власти, на который возложено управление федеральным имуществом, предложения о закреплении за федеральным автономным учреждением недвижимого имущества и об изъятии данного имущества;

– подготовку для представления на рассмотрение наблюдательного совета федеральных автономных учреждений предложений об изъятии имущества, закрепленного за федеральным автономным учреждением на праве оперативного управления;

– рассмотрение предложений и подготовку решений о согласовании распоряжения федеральным автономным учреждениям недвижимым имуществом, закрепленным за ними учредителем или приобретенным за счет средств, выделенных учредителем на приобретение этого имущества, а также распоряжения особо ценным движимым имуществом, закрепленным за ними учредителем или приобретенным за счет средств, выделенных учредителем на приобретение этого имущества;

– рассмотрение предложений и подготовку решений о согласовании внесения федеральным автономным учреждением денежных средств и иного имущества в уставный (складочный) капитал других юридических лиц или передачу этого имущества иным образом другим юридическим лицам в качестве их учредителя или участника (в части внесения недвижимого имущества);

– рассмотрение предложений и подготовку решений об одобрении сделки с имуществом федерального автономного учреждения, в совершении которой имеется заинтересованность, если лица, заинтересованные в ее совершении, составляют большинство в наблюдательном совете учреждения, а также сделки в отношении недвижимого имущества и особо ценного движимого имущества;

– участие в мероприятиях по разработке, а также разработку документов для обеспечения работы Управления в период перевода на работу в условиях военного времени и в военное время;

– формирование и ведение Единого государственного реестра автомобильных дорог в соответствии с утвержденными правилами в рамках реализации статьи 10 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

– подготовку и предоставление сведений, содержащихся в Едином государственном реестре автомобильных дорог, юридическим и физическим лицам в установленном порядке;

– подготовку предложений руководителю Агентства по перечню должностей Управления, предусматривающих работу государственных гражданских служащих со сведениями, составляющими государственную тайну;

– определение полномочия должностных лиц Управления по решению задач мобилизационной подготовки.

Организует:

– проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства подведомственных Агентству федеральных казенных учреждений;

– работу по рассмотрению и утверждению программ деятельности и отчетов руководителей подведомственных Агентству федеральных государственных унитарных предприятий, а также по определению части прибыли предприятий, подлежащей перечислению в федеральный бюджет;

– согласование сделок, совершаемых подведомственными Агентству организациями, в отношении закрепленного за ними федерального имущества;

– согласование списания движимого и недвижимого имущества, находящегося в федеральной собственности у подведомственных Агентству организаций;

– учет согласований Агентства проектов технических требований и условий на размещение объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций, инженерных коммуникаций и иных объектов в пределах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог федерального значения;

– работу по согласованию распоряжением особо ценным движимым имуществом, закрепленным за федеральным бюджетным учреждением учредителем или приобретенным федеральным бюджетным учреждением за счет средств, выделенных ему учредителем на приобретение такого имущества; недвижимым имуществом федерального бюджетного учреждения, в том числе передачи его в аренду;

– проведение работ по государственной регистрации прав на имущество организаций дорожного хозяйства, в том числе прав на автомобильные дороги общего пользования федерального значения и земельные участки;

– работу по определению протяженности автомобильных дорог;

– работу по присвоению автомобильным дорогам идентификационных номеров.

Готовит:

– предложения по принятию решений об образовании земельных участков из земельных участков, которые находятся в федеральной собственности или государственная собственность на которые не разграничена, в целях установления границ полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

– предложения по определению видов разрешенного использования земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения, на которые действия градостроительных регламентов не распространяются;

– с участием заинтересованных структурных подразделений Агентства – согласования проектов технических требований и условий на размещение объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций, инженерных коммуникаций и иных объектов в пределах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

– предложения по определению перечней особо ценного движимого имущества, закрепленного за подведомственными Агентству федеральными бюджетными и автономными учреждениями;

– предложения Агентства по передаче автомобильных дорог общего пользования регионального и муниципального значения в собственность Российской Федерации, автомобильных дорог общего пользования федерального значения, утративших федеральное значение, в собственность субъектов Российской Федерации или муниципальную собственность.

Исполняет функции заказчика по государственным контрактам на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в соответствии с задачами и компетенцией Управления, а также, по поручению руководителя Агентства – по другим государственным контрактам и соглашениям.

В состав Финансово-экономического управления входят:

– отдел бухгалтерского учета и отчетности;

– отдел организации и подготовки проектов бюджета;

– отдел исполнения бюджета, контроля и анализа использования средств федерального бюджета;

– отдел обеспечения, разработки, мониторинга и анализа программ;

– отдел проектов государственно-частного партнерства.

Основными задачами Управления являются:

- реализация полномочий Росавтодора по осуществлению функций главного распорядителя и получателя средств федерального бюджета, главного администратора и администратора доходов в области дорожного хозяйства и автомобильного транспорта;

- повышение эффективности экономических механизмов, обеспечивающих проведение единой государственной политики в дорожном хозяйстве, направленных на развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования и улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния, в целях удовлетворения потребностей населения, экономики и государства в перевозках;

- повышение экономической эффективности использования средств, направляемых на финансирование дорожного хозяйства и автомобильного транспорта, в том числе на основе внедрения механизмов бюджетирования, ориентированного на результат;

- совершенствование перспективного и текущего планирования расходов на дорожное хозяйство на основе расширения применения программно-целевых методов бюджетного планирования, повышения надежности среднесрочного прогнозирования объемов ресурсов, необходимых для обеспечения функционирования и развития дорожной сети, с учетом бюджетных ограничений;

- создание условий для обеспечения единства экономического пространства и свободного перемещения товаров, услуг, реализации конституционных прав граждан на свободу передвижения путем повышения эффективности взаимодействия с органами государственной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления;

- содействие расширению финансовой базы развития сети автомобильных дорог Российской Федерации путем участия в государственном регулировании инвестиционного процесса в дорожном хозяйстве, создания условий для привлечения инвестиций;

- организация и ведение бухгалтерского учета в Росавтодоре, а также составление и представление бухгалтерской отчетности согласно законодательству Российской Федерации;

- организация контроля за эффективным использованием средств федерального бюджета;

- обеспечение финансового обслуживания центрального аппарата Росавтодора;

- организация ведомственного финансового контроля деятельности подведомственных федеральных казенных и бюджетных учреждений – получателей средств федерального бюджета;

- обеспечение мобилизационной подготовки Росавтодора в пределах своих полномочий;
- организация реализации в дорожном хозяйстве концессионных соглашений, участником которых выступает Росавтодор;
- обеспечение международной деятельности Росавтодора в части, входящей в компетенцию Управления.

Управление в соответствии с возложенными на него задачами осуществляет следующие функции:

- организует разработку и внесение в установленном порядке в Минтранс России предложений по стратегии развития сети автомобильных дорог Российской Федерации, по стратегиям развития федеральных округов;
- организует работу по разработке совместно с другими подразделениями Росавтодора и формированию предложений в государственные, федеральные, ведомственные и межрегиональные целевые программы в части дорожного хозяйства;
- (в ред. Приказа Росавтодора от 07.05.2013 N 119)
- организует работу по формированию предложений Росавтодора в федеральную адресную инвестиционную программу;
- участвует в установленном порядке в разработке федеральных целевых программ развития регионов в части дорожного хозяйства на основе экономического анализа его состояния;
- разрабатывает с участием структурных подразделений Росавтодора и направляет в Минтранс России предложения по долгосрочным, среднесрочным и текущим прогнозам социально-экономического развития дорожного хозяйства, осуществляет общее методологическое руководство процессом их подготовки;
- осуществляет подготовку доклада о результатах и основных направлениях деятельности, среднесрочных финансовых планов распределения средств бюджетов действующих и принимаемых обязательств на очередной финансовый год, других материалов в рамках бюджетного процесса в части дорожного хозяйства и автомобильного транспорта;
- разрабатывает с участием других структурных подразделений Росавтодора и подготавливает к представлению в Минтранс России обоснования потребности в финансовых ресурсах для реализации федеральных целевых программ и федеральной адресной инвестиционной программы, а также для решения иных федеральных государственных задач в области дорожного хозяйства;
- формирует в установленном порядке с участием структурных подразделений Росавтодора предложения в проект федерального

закона о федеральном бюджете на текущий финансовый год и плановый период в части, касающейся дорожного хозяйства и автомобильного транспорта, с учетом расходов на государственную поддержку дорожного хозяйства субъектов Российской Федерации в виде субсидий, обеспечивает сопровождение прогнозируемых показателей в установленном порядке при их защите;

- организует работу по ведению росписи расходов федерального бюджета на дорожное хозяйство и автомобильный транспорт и доведению ее до подведомственных федеральных казенных учреждений;

- подготавливает к представлению в установленном порядке в Минтранс России предложения по внесению изменений и дополнений в бюджетную классификацию Российской Федерации в целях оптимизации расходов, направляемых на дорожное хозяйство;

- участвует в организации выполнения федеральных целевых программ развития сети автомобильных дорог Российской Федерации, осуществлении взаимодействия с органами государственной власти субъектов Российской Федерации при планировании и согласовании реализации программ и проектов;

- организует проведение мониторинга и подготовку отчетов по реализации программ развития сети автомобильных дорог Российской Федерации, вносит в установленном порядке предложения по их корректировке;

- организует работу по подготовке аналитических отчетов по реализации федеральных, ведомственных и межгосударственных целевых программ, федеральной адресной инвестиционной программы;

- осуществляет во взаимодействии со структурными подразделениями Росавтодора сводное планирование текущих расходов, направляемых на нужды дорожного хозяйства;

- участвует в формировании в соответствии с доведенной сводной бюджетной росписью и с учетом предложений структурных подразделений Росавтодора распределения бюджетных ассигнований по объектам, мероприятиям, направлениям расходования средств федерального бюджета в разрезе распорядителей и получателей на текущий финансовый год и плановый период;

- организует работу по формированию реестра расходных обязательств и обоснованию бюджетных ассигнований на очередной финансовый год и плановый период Росавтодора как главного распорядителя бюджетных средств;

- согласовывает титульные списки объектов строительства, реконструкции автомобильных дорог общего пользования, финансируемых полностью или частично за счет средств федерального бюджета;

– ведет автоматизированный банк данных утвержденных распределений бюджетных ассигнований за счет средств федерального бюджета на текущий финансовый год и плановый период в разрезе подведомственных учреждений, направлений расходования средств, объектов работ, а также субъектов Российской Федерации;

– взаимодействует с органами управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации по вопросам финансирования сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального, а также местного значения, осуществляет анализ представляемой в установленном порядке отчетности по формированию и расходованию региональных дорожных фондов субъектов Российской Федерации;

– организует работу по заключению Росавтодором соглашений на предоставление субсидий из федерального бюджета субъектам Российской Федерации;

– организует взаимодействие Росавтодора с администрациями субъектов Российской Федерации по реализации программ дорожных работ на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них регионального и местного значения, выполняемых за счет субсидий, предоставляемых субъектам Российской Федерации, а также по осуществлению контроля за их использованием;

– участвует в работе по развитию транспортных коридоров, включая международные, в части компетенции Управления;

– организует разработку предложений и осуществляет контроль за исполнением ежегодно утверждаемых Минтрансом России планов показателей деятельности Росавтодора;

– создает и ведет совместно с Федеральным казначейством Реестр распорядителей и получателей средств федерального бюджета, подведомственных Росавтодору как главному распорядителю средств федерального бюджета;

– доводит до подведомственных распорядителей (получателей) средств федерального бюджета расходными расписаниями через органы Федерального казначейства в установленном порядке лимиты бюджетных обязательств в разрезе кодов разделов, подразделов, целевых статей, видов расходов, операций сектора государственного управления бюджетной классификации;

– доводит до структурных подразделений Росавтодора информацию по исполнению расходной части федерального бюджета по расходам, осуществляемым с лицевого счета Росавтодора в Межрегиональном операционном управлении Федерального казначейства (далее – МОУ ФК), по курируемым направлениям деятельности;

- осуществляет взаимодействие с Федеральным казначейством и МОУ ФК по вопросам электронного документооборота и формирования сертификатов ключей электронной цифровой подписи;
- оформляет и представляет платежные документы на кассовые расходы в МОУ ФК;
- организует работу по утверждению смет на выполнение функций государственного заказчика федеральными казенными учреждениями на текущий финансовый год;
- формирует смету на выполнение Росавтодором функций государственного заказчика на текущий финансовый год;
- осуществляет мониторинг использования средств федерального бюджета, направляемых на дорожное хозяйство и автомобильный транспорт;
- осуществляет составление и ведение кассового плана по расходам федерального бюджета Росавтодора в текущем финансовом году, координацию работы структурных подразделений Росавтодора и подведомственных учреждений по ведению кассового плана, а также методологическое сопровождение его составления и ведения;
- рассматривает и согласовывает в рамках компетенции Управления проекты конкурсной документации на размещение государственного заказа, документации об аукционе, государственные контракты (договоры) и иные документы, представляемые структурными подразделениями, для осуществления финансирования за счет средств федерального бюджета в части банковских реквизитов и определения соответствия лимитам бюджетных обязательств;
- осуществляет представление в МОУ ФК сведений о бюджетных обязательствах, принимаемых Росавтодором как получателем средств федерального бюджета;
- осуществляет подготовку уведомлений по расчетам между бюджетами по межбюджетным трансфертам главным администраторам доходов бюджетов субъектов Российской Федерации в части кассовых расходов, подтвержденных документально, а также уведомлений об остатках средств на счетах субъектов Российской Федерации, подлежащих использованию в очередном финансовом году;
- осуществляет сбор информации о долевом финансировании субъектами Российской Федерации объектов дорожного хозяйства, включенных в Перечень строек и объектов для государственных нужд и финансируемых за счет субсидий из федерального бюджета, а также обеспечивает в установленные сроки подготовку оперативной отчетности об остатках объемов финансирования на лицевых счетах органов управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации,

открытых в территориальных управлениях Федерального казначейства;

- ведет в автоматизированной системе «Формирование и контроль исполнения федерального бюджета» информационную систему базы данных по банковским и иным реквизитам организаций дорожного хозяйства и автомобильного транспорта, субъектов Российской Федерации, а также исполнителей государственных контрактов (договоров), заказчиком по которым является Росавтодор;

- ведет учет исполнения и подготовку справок по текущему финансированию государственных контрактов (договоров), заказчиком по которым является Росавтодор;

- готовит отчеты о поступлении и использовании бюджетных средств для представления их в Счетную палату Российской Федерации, Минтранс России, Минфин России;

- осуществляет бухгалтерский учет в соответствии с требованиями действующего законодательства Российской Федерации;

- формирует учетную политику Росавтодора;

- осуществляет финансовое обслуживание деятельности центрального аппарата Росавтодора;

- обеспечивает учет и сохранность денежных средств, бланков строгой отчетности, а также своевременное отражение в бухгалтерском учете операций, связанных с их движением;

- осуществляет предварительный контроль за своевременным и правильным оформлением первичных документов по совершаемым Росавтодором финансово-хозяйственным операциям;

- начисляет и выплачивает в установленные сроки денежное содержание работникам Росавтодора;

- составляет и представляет в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования и налоговые органы отчеты в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации;

- осуществляет подготовку справок о доходах физических лиц;

- осуществляет подготовку справок на установление государственных пенсий о размере денежного содержания и о среднем заработке;

- осуществляет подготовку и представляет в налоговые органы налоговые декларации Росавтодора как налогоплательщика;

- осуществляет проведение инвентаризации финансовых требований и обязательств Росавтодора;

- представляет в комиссию по проведению инвентаризации имущества информацию об имуществе Росавтодора, отраженном на счетах бюджетного учета на дату проведения инвентаризации;
- разрабатывает и утверждает в установленном порядке объем и формы годовой и квартальной бюджетной отчетности (на основе типовых форм), а также сроки представления подведомственными Росавтодору учреждениями квартальной и годовой бюджетной отчетности;
- в соответствии с законодательством Российской Федерации осуществляет прием и свод годовой бухгалтерской отчетности по федеральным казенным, бюджетным, автономным учреждениям, федеральным государственным унитарным предприятиям, подведомственным Росавтодору;
- организует работу по утверждению бухгалтерской отчетности подведомственных Росавтодору федеральных государственных унитарных предприятий;
- составляет и представляет в соответствующие федеральные органы сводные бухгалтерские отчеты и балансы Федерального дорожного агентства и его подведомственных учреждений дорожного хозяйства и автомобильного транспорта;
- организует и координирует работу по ведению статистической отчетности в Росавтодоре;
- оперативно обеспечивает руководителя и заместителей руководителя Росавтодора информацией, подготовленной на основе рассмотрения бюджетной отчетности подведомственных организаций;
- разрабатывает методические указания по ведению бухгалтерского учета в дорожных организациях с учетом особенностей дорожной отрасли;
- обеспечивает хранение первичных бухгалтерских документов, реестров бухгалтерского учета, смет расходов, расчетов к ним, а также сдачу их в архив в установленном порядке;
- организует работу по определению источников финансирования, необходимых для оплаты исполнительных документов, предусматривающих обращение взыскания на средства федерального бюджета по денежным обязательствам Росавтодора и подведомственных федеральных казенных учреждений;
- проводит анализ финансовых результатов использования средств федерального бюджета, состояния платежей и расчетов по дорожному хозяйству и автомобильному транспорту;
- доводит информацию до структурных подразделений, руководителя и заместителей руководителя Росавтодора о кредиторской и

дебиторской задолженности у подведомственных Росавтодору федеральных казенных учреждениях для принятия мер по освоению средств в полном объеме;

- организует работу Комиссии по списанию просроченной дебиторской задолженности;

- организует работу по формированию и представлению в Минфин России прогноза поступлений доходов, администрируемых Федеральным дорожным агентством, в федеральный бюджет и Федеральный дорожный фонд на очередной финансовый год с поквартальной разбивкой;

- осуществляет подготовку правового акта об осуществлении Росавтодором и подведомственными учреждениями полномочий администратора доходов федерального бюджета;

- осуществляет аналитический учет поступлений в федеральный бюджет доходов, администрируемых Росавтодором, и проводит анализ представленной подведомственными учреждениями информации;

- обеспечивает в установленные сроки и по установленным формам подготовку отчетов о поступлении доходов, администрируемых Росавтодором, в Минфин России, Минтранс России, а также аналитических материалов для начальника Управления, руководителя и заместителей руководителя Росавтодора по данному вопросу;

- организует работу по обеспечению взаимодействия с государственными контрольными органами (Федеральной службой финансово-бюджетного надзора и Счетной палатой Российской Федерации) в части контроля за целевым использованием средств федерального бюджета, выделяемых на дорожное хозяйство и автомобильный транспорт;

- организует работу по формированию планов мероприятий по устранению недостатков, выявленных органами государственного финансового контроля (Счетная палата Российской Федерации, Росфиннадзор) в ходе проведенных ими проверок в подведомственных Росавтодору организациях, и проведению мониторинга их выполнения в части компетенции Управления;

- осуществляет проверки в рамках финансового контроля с участием федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору;

- ежеквартально информирует руководителя Росавтодора и заместителя руководителя Росавтодора, курирующего вопросы осуществления финансового контроля, о результатах проведенных проверок в рамках финансового контроля;

– участвует в рассмотрении материалов по премированию руководителей подведомственных Росавтодору учреждений по результатам проделанной ими работы за отчетный период, вносит предложения по данному вопросу в Управление административно-кадровой и организационной работы;

– исполняет функции заказчика по государственным контрактам, а также иным гражданско-правовым договорам бюджетных учреждений на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг, отнесенных к компетенции Управления;

– участвует в планировании деятельности центрального аппарата Росавтодора, вносит предложения в План научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ Росавтодора, План информационного обеспечения и иные планы;

– принимает участие совместно с другими структурными подразделениями Росавтодора в согласовании и обосновании размеров платежей (сборов), взимаемых с иностранных перевозчиков, пользующихся автомобильными дорогами общего пользования федерального значения, а также установлении неналоговых сборов и платежей за проезд по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, в том числе платы в счет компенсации ущерба от перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов;

– участвует в проведении мониторинга состояния и состава автомобильных дорог общего пользования федерального значения; подготовке предложений по уточнению прохождения существующих маршрутов, об утративших федеральное значение автомобильных дорогах общего пользования или их участках;

– участвует в подготовке предложений о формировании новых маршрутов автомобильных дорог общего пользования федерального значения и в подготовке заключений в части социально-экономических, финансовых и иных последствий при их реализации;

– участвует в рассмотрении формирования сети федеральных автомобильных дорог в части влияния на объемы финансирования, показатели федеральных целевых программ и текущих расходов;

– организует в установленном порядке рассмотрение и согласование документов, регламентирующих взаимодействие Росавтодора с администрациями субъектов Российской Федерации, по реализации программ дорожных работ на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружениях на них, выполняемых за счет субсидий, предоставляемых субъектам Российской Федерации, а также участвует в осуществлении контроля за их исполнением;

- участвует в установленном порядке совместно с другими структурными подразделениями Росавтодора в согласовании нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, затрагивающих интересы дорожного хозяйства, в пределах компетенции Управления;
- участвует в мобилизационных мероприятиях и разработке мобилизационных документов Росавтодора в части, касающейся полномочий Управления;
- разрабатывает мобилизационные документы и осуществляет мероприятия для обеспечения работы Управления в период перевода на работу в условиях военного времени и в военное время;
- участвует в организации и обеспечении мобилизационной подготовки автомобильных дорог федерального значения в части, касающейся полномочий Управления;
- готовит предложения по формированию и совершенствованию нормативной правовой и законодательной базы дорожного хозяйства в пределах компетенции Управления;
- участвует в организации взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти и органами законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации в части разработки межрегиональных программ развития дорожного хозяйства;
- участвует в разработке стратегий развития транспортного комплекса, долгосрочных федеральных и ведомственных целевых программ в части развития международных и межрегиональных автодорожных маршрутов, а также международной деятельности;
- участвует в работе по содействию расширению финансовой базы развития сети автомобильных дорог Российской Федерации в части международных и межрегиональных автодорожных маршрутов;
- участвует в осуществлении полномочий Росавтодора по реализации обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации;
- содействует укреплению и развитию связей Росавтодора с дорожными администрациями зарубежных стран и международными дорожными организациями по вопросам дорожного хозяйства;
- содействует формированию и координации международных связей предприятий, учреждений и организаций дорожного хозяйства, подведомственных Росавтодору;
- информирует в установленные сроки Федеральную службу безопасности и Департамент международного сотрудничества Минтранса России о планируемых Росавтодором встречах с иностранными делегациями;

– взаимодействует с органами законодательной и исполнительной власти, с органами управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации по вопросам, относящимся к компетенции Управления;

– разрабатывает и подготавливает с участием структурных подразделений Росавтодора к представлению в Минтранс России предложения по совершенствованию системы финансирования автомобильных дорог общего пользования федерального значения и дорожных сооружений на них, привлечению в дорожное хозяйство внебюджетных средств, в том числе на основе расширения внедрения механизмов государственно-частного партнерства;

– организует реализацию в дорожном хозяйстве концессионных проектов, ответственным исполнителем по которым определен Росавтодор, и подготовку предложений по вопросам повышения инвестиционной привлекательности дорожного хозяйства, в том числе за счет использования в отрасли различных видов (схем, механизмов) государственно-частного партнерства;

– обеспечивает организацию разработки конкурсной документации для проведения концессионных конкурсов, участником которых выступает Росавтодор;

– организует опубликование информации о проведении концессионных конкурсов;

– обеспечивает организацию проведения конкурсов на право заключения концессионных соглашений, участником которых выступает Росавтодор;

– осуществляет мониторинг исполнения концессионных соглашений, участником которых выступает Росавтодор, и осуществляет контроль за соблюдением инвесторами обязательств по заключенным концессионным соглашениям;

– разрабатывает проекты организационно-распорядительных, методических, нормативных, технических и иных документов в сфере своей компетенции;

– участвует в подготовке заключений на проекты нормативных правовых актов, разработанные другими федеральными органами исполнительной власти;

– участвует в оценке деятельности подведомственных организаций, а также других подразделений центрального аппарата Росавтодора;

– принимает участие в организации конференций, совещаний, семинаров и выставок по проблемам дорожного хозяйства;

– совместно с другими структурными подразделениями Росавтодора участвует в разработке планов по проведению семинаров, учебных занятий по соответствующему профилю деятельности и участвует в их проведении.

В состав Правового управления входят:

- отдел правовой экспертизы;
- отдел судебно-правового обеспечения;
- отдел правового обеспечения размещения и методологии государственного заказа.

Основные задачи Управления:

– обеспечение правовой экспертизы проектов правовых актов, принимаемых Агентством, проектов контрактов, договоров и соглашений, заключаемых от имени Агентства, а также проектов иных документов по поручению руководителя, заместителей руководителя Агентства в соответствии с обращениями структурных подразделений Агентства;

– организация работы по проведению ревизии (анализа) ранее изданных Агентством нормативных правовых актов, направленная на приведение их в соответствие с законодательством Российской Федерации, в целях исключения из них положений, способствующих созданию условий для проявления коррупции;

– организация работы по формированию предложений в План законопроектной деятельности Министерства и План Министерства по подготовке актов Правительства Российской Федерации по поручениям Министерства;

– обеспечение реализации мероприятий по правовому обеспечению, предусмотренных подпрограммой «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», в том числе организация осуществления и методического обеспечения правоприменительной практики в отношении задач подпрограммы, в рамках утвержденного в установленном порядке Плана мероприятий по правовому обеспечению дорожного хозяйства;

– принятие участия в подготовке предложений по совершенствованию законодательного и нормативного правового регулирования в сфере дорожного хозяйства;

– представление и защита в установленном порядке интересов Агентства в судах общей юрисдикции, арбитражных судах и иных органах и организациях;

– обеспечение проведения анализа и обобщения результатов правоприменительной практики, в том числе рассмотрения судебных дел и разработки предложений по повышению эффективности деятельности

Агентства и подведомственных организаций с учетом правоприменительной практики;

- правовое обеспечение размещения государственных заказов;
- подготовка предложений по совершенствованию законодательного и нормативного правового регулирования размещения государственных заказов в дорожном хозяйстве;

- организация разработки рекомендаций по осуществлению и методологическому обеспечению формирования правоприменительной практики по совершенствованию правоприменительных процедур размещения государственного заказа в рамках Плана мероприятий по правовому обеспечению дорожного хозяйства, утвержденного в установленном порядке;

- обобщение данных по обжалованию действий (бездействия) заказчика, комиссий по размещению заказа в сфере дорожного хозяйства участниками размещения заказов, обжалованию решений и предписаний ФАС России и ее территориальных органов;

- организация мониторинга размещения государственных заказов Агентством и подведомственными ему учреждениями у субъектов малого предпринимательства;

- обеспечение мобилизационной подготовки Агентства в пределах своих полномочий.

Управление в соответствии с возложенными на него задачами осуществляет следующие функции:

- осуществляет проведение правовой экспертизы проектов правовых актов, в том числе подготовленных структурными подразделениями Агентства;

- проводит правовую экспертизу проектов контрактов, договоров и соглашений, заключаемых от имени Агентства, а также проектов иных документов по поручению руководителя, заместителей руководителя Агентства;

- проводит антикоррупционную экспертизу проектов нормативных правовых актов;

- осуществляет сбор и анализ представленных структурными подразделениями Агентства предложений о необходимости внесения изменений в ранее изданные Агентством нормативные правовые акты, направленные на приведение их в соответствие с законодательством Российской Федерации, в целях исключения из них положений, способствующих созданию условий для проявления коррупции;

- рассматривает и согласовывает проекты претензий, подготовленные структурными подразделениями Агентства, определенными в качестве функциональных заказчиков по государственным контрактам;

– в установленном порядке участвует в рассмотрении претензий, поступивших в адрес Агентства, осуществляет проверку их юридической обоснованности, а именно истечение установленных сроков исковой давности для данной категории дел, правильность ссылок заявителей претензий на нормативные правовые акты и т.п.;

– осуществляет правовую экспертизу и согласование проектов ответов на претензии, поступившие от структурных подразделений функциональных заказчиков;

– осуществляет правовую экспертизу материалов, представленных структурными подразделениями – функциональными заказчиками в целях предъявления исковых требований от лица Агентства;

– подготавливает в установленном порядке иски и заявления и материалы для предъявления в судебные органы;

– предъявляет иски и заявления в судебные органы;

– рассматривает в установленном порядке иски и заявления, направленные в адрес Агентства;

– разрабатывает и представляет позицию по защите интересов Агентства и Российской Федерации во взаимодействии с заинтересованными структурными подразделениями Агентства;

– подготавливает встречные иски и заявления, решения о добровольном удовлетворении исковых требований, предложения по заключению мировых соглашений и т.д.;

– обеспечивает участие в судебных заседаниях представителей структурного подразделения – функционального заказчика, представительство которых необходимо в суде, путем направления запросов в заинтересованные структурные подразделения центрального аппарата Агентства;

– подготавливает доверенности, необходимые для обеспечения представительства и защиты интересов Агентства в судебных органах;

– представляет интересы Агентства в судебных заседаниях;

– обеспечивает получение копий решений, определений и других документов, принимаемых судами по делам, стороной в которых выступает Агентство;

– обеспечивает получение исполнительных документов, взыскателем по которым является Агентство, своевременное их направление для исполнения;

– рассматривает судебные решения, определения, постановления по делам, стороной в которых выступает Агентство, и осуществляет подготовку жалоб в случае наличия оснований для обжалования;

– определяет общие принципы организации судебно-правового обеспечения для юридических служб подведомственных Агентству организаций;

– обеспечивает анализ и обобщение данных о рассмотрении судебных споров, участниками которых выступают Агентство и подведомственные ему организации;

– осуществляет внесение данных о судебной работе Агентства и контроль за внесением данных подведомственными Агентству организациями в соответствующие разделы автоматизированной информационной системы управления и учета судебно-правовой деятельности Федерального дорожного агентства;

– осуществляет в установленном порядке правовое обеспечение, в том числе размещения государственных заказов, включая:

– правовую экспертизу подготовленных структурными подразделениями Агентства распорядительных актов по размещению государственных заказов;

– участие в рассмотрении проектов документаций на размещение государственного заказа в дорожном хозяйстве с учетом положений законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации о размещении заказов;

– оказание в установленном порядке правовой помощи и методологических консультаций по правовым вопросам размещения заказов на выполнение дорожных работ подведомственным Агентству учреждениям и структурным подразделениям центрального аппарата Агентства в пределах установленной компетенции;

– подготовку предложений по организации формирования по предложениям структурных подразделений центрального аппарата Агентства и подведомственных Агентству учреждений ежегодных планов-графиков по размещению государственных заказов, а также в установленном порядке формирование ежегодных планов-графиков Агентства;

– мониторинг исполнения планов-графиков по размещению государственных заказов центрального аппарата Агентства;

– размещение в установленном порядке на официальном сайте Российской Федерации информации по обеспечению размещения государственных заказов Агентства (ежегодные планы-графики и изменения к ним; извещения, документации на размещение государственных заказов, разъяснения и изменения к ним; протоколы процедур размещения заказов; сообщения о заинтересованности в проведении конкурса);

– мониторинг размещения государственных заказов Агентством и подведомственными ему учреждениями у субъектов малого предпринимательства в объеме, установленном законодательством в сфере размещения заказов;

– участие в разработке проектов примерных форм договоров на выполнение дорожных работ и иных форм договоров, заключаемых от имени Агентства и подведомственных Агентству учреждений;

– информирование структурных подразделений центрального аппарата Агентства, ответственных за размещение заказов, и подведомственных Агентству учреждений о разъяснениях законодательства о размещении заказов, полученных от Министерства экономического развития Российской Федерации и Федеральной антимонопольной службы, а также иных федеральных органов исполнительной власти;

– подготовку запросов в Министерство экономического развития Российской Федерации и Федеральную антимонопольную службу, а также иные федеральные органы исполнительной власти о разъяснении положений законодательства Российской Федерации о размещении государственных заказов;

– разработку проектов примерных форм документов по размещению государственных заказов во взаимодействии со структурными подразделениями центрального аппарата Агентства;

– осуществление обобщения информации об обжаловании действий (бездействия) заказчика, членов комиссий по размещению заказов при размещении государственных заказов, о принятых решениях и выданных предписаниях Федеральной антимонопольной службы;

– организует и проводит размещение государственных заказов в целях реализации Плана мероприятий по правовому обеспечению дорожного хозяйства;

– участвует в разработке проектов организационно-распорядительных, методических, нормативных документов в пределах компетенции Управления;

– исполняет и участвует в исполнении поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, Министерства, руководителя и заместителей руководителя Агентства;

– в установленном порядке участвует в подготовке предложений в План работы Агентства, План научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в Агентстве;

– участвует в планировании и распределении средств бюджета на очередной финансовый год в рамках бюджетного процесса в части вопросов, входящих в компетенцию Управления;

– привлекает в установленном порядке для проработки вопросов в пределах установленной компетенции научные и иные организации, ученых и специалистов;

– принимает участие в подготовке предложений по совершенствованию нормативного правового регулирования в сфере дорожного хозяйства с учетом правоприменительной практики;

– в установленном порядке исполняет функции заказчика по государственным контрактам на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в соответствии с задачами и установленной компетенцией;

– в установленном порядке принимает участие в проведении проверочных мероприятий подведомственных Агентству организаций в пределах компетенции Управления;

– рассматривает и участвует в рассмотрении обращений органов и иных организаций, а также обращений граждан по вопросам, относящимся к компетенции Управления;

– разрабатывает документы и осуществляет мероприятия в части, касающейся полномочий Управления, для обеспечения работы Управления в период перевода на работу в условиях военного времени и в военное время;

– участвует в организации и обеспечении мобилизационной подготовки автомобильных дорог общего пользования федерального значения в части, касающейся полномочий Управления;

– участвует в мобилизационных мероприятиях и разработке мобилизационных документов Агентства в части, касающейся полномочий Управления.

Управление транспортной безопасности является структурным подразделением центрального аппарата Федерального дорожного агентства (далее – Агентство).

В состав Управления входят отделы:

- отдел транспортной безопасности на объектах дорожного хозяйства;

- отдел транспортной безопасности на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте;

- отдел мониторинга транспортной безопасности дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Управление в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, международными договорами

Российской Федерации, актами Министерства транспорта Российской Федерации (далее – Министерство), приказами Министерства финансов Российской Федерации и Федерального казначейства, Положением о Федеральном дорожном агентстве, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 374, приказами и распоряжениями Агентства, решениями коллегии, Регламентом Федерального дорожного агентства, решениями руководителя и заместителей руководителя Агентства, а также настоящим Положением.

Задачи и функции Управления:

1. Основной задачей Управления является реализация комплекса мер, направленных на обеспечение защищенности объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства, автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта и транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в установленной сфере деятельности (далее – ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности) от актов незаконного вмешательства, в том числе:

– категорирование ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности и ведение реестра категорированных ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;

– рассмотрение результатов проведенной оценки уязвимости ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности от актов незаконного вмешательства;

– участие в разработке и реализации требований по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;

– рассмотрение планов обеспечения транспортной безопасности, предусматривающих систему мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС, в установленной сфере деятельности;

– разработка и осуществление комплекса мер, направленных на решение задач гражданской обороны в сфере дорожного хозяйства.

2. Управление в соответствии с возложенными на него задачами осуществляет следующие функции:

– разрабатывает стратегию Агентства в области совершенствования транспортной безопасности ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;

– принимает участие в пределах своей компетенции в разработке нормативных актов, регулирующих обеспечение транспортной безопасности ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;

- обеспечивает в пределах своей компетенции эффективное взаимодействие по вопросам обеспечения транспортной безопасности с федеральными органами исполнительной власти;
- разрабатывает предложения по количеству категорий и критериям категорирования ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;
- осуществляет категорирование ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;
- осуществляет ведение реестра ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности, включая категорированные объекты;
- осуществляет аккредитацию специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;
- осуществляет ведение реестра аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;
- разрабатывает предложения по порядку проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;
- разрабатывает предложения по установлению требований по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;
- готовит заключения по утверждению результатов оценки уязвимости ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности, проведенной специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности;
- готовит заключения по утверждению разработанных субъектами транспортной инфраструктуры планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;
- осуществляет мониторинг разработки федеральными казенными учреждениями, подведомственными Агентству, планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности и представляет их на утверждение руководителю Агентства (либо уполномоченному им лицу);
- готовит предложения по выделению бюджетного финансирования федеральным казенным учреждениям, подведомственным Агентству, для реализации утвержденных планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры;
- готовит задания для федеральных казенных учреждений, подведомственных Агентству, получателей средств федерального бюджета в части обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной

инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства, включая услуги по охране указанных объектов;

- осуществляет мониторинг реализации федеральными казенными учреждениями, подведомственными Агентству, планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства;

- осуществляет оценку результативности деятельности федеральных казенных учреждений, подведомственных Агентству, по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства, в т.ч. оценку эффективности использования бюджетных средств, выделенных на эти цели;

- организует работу и осуществляет взаимодействие с МЧС России и его региональными центрами по вопросам разработки и реализации комплекса мер в области гражданской обороны, направленных на решение задач защиты объектов дорожного хозяйства и федеральных казенных учреждений, подведомственных Агентству;

- готовит предложения по определению номенклатуры и объемов, создаваемых в целях гражданской обороны запасов материально-технических средств, продовольственных, медицинских и иных средств, накапливаемых для работников центрального аппарата Агентства и подведомственных ему федеральных казенных учреждений;

- разрабатывает и уточняет План гражданской обороны Агентства;

- в установленном порядке исполняет функции заказчика по государственным контрактам на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в соответствии с задачами и компетенцией, а также по поручению руководителя и заместителей руководителя Агентства по другим государственным контрактам и соглашениям;

- участвует в установленном порядке в подготовке докладов о результатах и основных направлениях деятельности Управления, реализации среднесрочного финансового плана, бюджетных целевых программ, распределении бюджетных средств, действующих и принимаемых обязательств на очередной финансовый год и других материалов в рамках бюджетного процесса;

- в установленном порядке участвует в планировании деятельности центрального аппарата Агентства, вносит предложения в План работ Агентства, План важнейших научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ в дорожном хозяйстве;

- участвует в разработке проектов организационно-распорядительных, методических, нормативно-технических, распорядительных актов в сфере своей компетенции;

- участвует в разработке мобилизационных мероприятий и документов Агентства в части, касающейся компетенции Управления;
- разрабатывает документы и осуществляет мероприятия для обеспечения работы Управления в период перевода на работу в условиях военного времени и в военное время;
- участвует в организации и обеспечении мобилизационной подготовки автомобильных дорог федерального значения в части, касающейся компетенции Управления;
- готовит справки к балансовым комиссиям, участвует в их проведении;
- разрабатывает предложения к концепциям, федеральным и межотраслевым программам в области обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;
- участвует в оценке деятельности подведомственных организаций по вопросам, входящим в компетенцию Управления;
- принимает участие в организации конференций, совещаний, семинаров и выставок по проблемам транспортной безопасности ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности;
- совместно с другими структурными подразделениями Агентства участвует в разработке планов по проведению семинаров, учебных занятий по соответствующему профилю деятельности и участвует в их проведении;
- в рамках исполнения функций заказчика по научно-исследовательским и опытно-конструкторским работам осуществляет внесение информации по размещению государственных заказов в АСУ «Управление госзаказом»;
- готовит информационно-аналитические материалы и отчеты, в том числе с использованием АСУ «Управление госзаказом», по вопросам, входящим в компетенцию Управления;
- готовит предложения по формированию и совершенствованию нормативной правовой и законодательной базы в пределах компетенции Управления;
- участвует в подготовке заключений на проекты нормативных правовых актов, разработанные другими федеральными органами исполнительной власти.

Права и обязанности Управления

Управление имеет право:

- запрашивать и получать от структурных подразделений Агентства и государственных органов субъектов Российской Федерации, органов управления автомобильными дорогами федерального значения материалы, необходимые для осуществления своей деятельности;

– получать от подразделений центрального аппарата Агентства информацию аналитического и статистического характера по вопросам, входящим в его компетенцию;

– знакомиться с документами и иными материалами органов управления автомобильных дорог субъектов Российской Федерации, органов управления автомобильных дорог федерального значения, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и предприятий дорожного хозяйства, необходимыми для обоснования подготавливаемых Управлением решений;

– принимать участие в совещаниях, семинарах, конференциях и других мероприятиях при рассмотрении вопросов, входящих в компетенцию Управления;

– выполнять по поручению руководителя Агентства функции государственного заказчика при реализации межгосударственных, федеральных, отраслевых и других программ и проектов;

– привлекать в установленном порядке для обеспечения исполнения возложенных задач и полномочий специалистов и экспертов;

– осуществлять иные полномочия, входящие в компетенцию Управления.

Управление обязано:

– предоставлять по запросам руководства Министерства и Агентства информацию и материалы по вопросам, отнесенным к компетенции Управления;

– обеспечивать защиту служебной информации от несанкционированного доступа;

– обеспечивать защиту сведений, составляющих государственную тайну, в том числе при планировании и выполнении мероприятий, связанных с организацией перевода управления на работу в условиях военного времени;

– организовывать и осуществлять выполнение возложенных на него задач и полномочий;

– вести делопроизводство в соответствии с установленным порядком.

Вносимые Федеральным дорожным агентством предложения по проектам изменений законодательства по вопросам ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности и нормативных документов в части, касающейся возложенных на Управление функций и задач, подлежат согласованию с Управлением.

3. Работники Управления несут персональную ответственность за выполнение обязанностей, возложенных на них должностными регламентами.

Руководство Управления:

1. Руководство Управлением осуществляет начальник, назначаемый на должность и освобождаемый от должности приказом руководителя Федерального дорожного агентства, по представлению курирующего Управление заместителя руководителя Агентства.

2. Начальник Управления осуществляет руководство деятельностью Управления на основе единоначалия, несет персональную ответственность за исполнение задач и функций, возложенных на Управление настоящим Положением, приказов и распоряжений руководства Агентства, сохранность имущества и документов, находящихся в ведении Управления; обеспечение соблюдения работниками Управления внутреннего трудового распорядка Федерального дорожного агентства и исполнительской дисциплины.

3. Начальник Управления имеет заместителей. Назначение на должность и освобождение от должности заместителя начальника Управления осуществляется руководителем Агентства по представлению начальника Управления, согласованному с курирующим Управление заместителем руководителя Агентства.

4. Отделы Управления возглавляются начальниками отделов. Назначение на должность и освобождение от должности начальников отделов осуществляется руководителем Агентства по представлению начальника Управления, согласованному с курирующим Управление заместителем руководителя Агентства.

5. Начальник Управления организует работу отделов, устанавливает круг вопросов, относящихся к компетенции его заместителя, начальников отделов, организует их взаимодействие, осуществляет контроль за их деятельностью.

6. Начальник Управления:

– представляет Управление по вопросам, отнесенным к его ведению, во взаимоотношениях с руководителем, заместителями руководителя и другими структурными подразделениями Агентства и его подведомственными организациями, с соответствующими подразделениями федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественными объединениями и другими организациями;

– по поручению руководителя и заместителей руководителя Агентства представляет Федеральное дорожное агентство по вопросам, отнесенным к компетенции Управления, в Министерстве и органах государственной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;

– вносит в установленном порядке представления о назначении, перемещении и увольнении работников Управления, о присвоении классных чинов, поощрении работников за успешное и добросовестное исполнение должностных обязанностей, а также о наложении дисциплинарных взысканий на лиц, допустивших должностной проступок;

– принимает в установленном порядке участие в совещаниях, проводимых по вопросам, относящимся к компетенции Управления;

– организует в установленном порядке совещания и семинары с участием представителей других структурных подразделений Агентства и Министерства, его подведомственных организаций по вопросам, относящимся к компетенции Управления, принимает участие в работе совещаний и семинаров, организуемых другими структурными подразделениями Агентства;

– дает работникам Управления обязательные для них указания и поручения по вопросам, отнесенным к компетенции Управления, в пределах их должностных обязанностей и имеет право требовать отчет об исполнении этих указаний и поручений;

– проводит производственные совещания с работниками Управления;

– подписывает служебную документацию в пределах своей компетенции;

– распределяет функции, отнесенные к компетенции Управления, между отделами, утверждает положения об отделах и должностные регламенты начальников отделов Управления и специалистов Управления;

– организует ведение делопроизводства в Управлении;

– в установленном порядке осуществляет взаимодействие с государственными органами, ассоциациями, союзами, научными, учебными, общественными и другими организациями, представителями государств – участников СНГ и международных организаций, с зарубежными экспертами по вопросам, относящимся к компетенции Управления;

– организует работу подчиненных в соответствии с требованиями законодательных нормативных правовых актов в области защиты государственной тайны и конфиденциальной информации.

7. Заместители начальника Управления по поручению начальника координируют работу отделов Управления, по поручениям начальника Управления или руководства Агентства обеспечивают своевременную подготовку соответствующих материалов, а также выполняют другие его поручения.

8. Начальник отдела Управления:

– осуществляет руководство отделом на основе единоначалия, несет персональную ответственность за выполнение задач и функций, возложенных на отдел;

– по поручениям начальника Управления принимает в установленном порядке участие в совещаниях, проводимых в Агентстве и других ведомствах, по вопросам, относящимся к компетенции отдела Управления;

– организует работу отдела, устанавливает круг вопросов, относящихся к компетенции его заместителя и специалистов отдела, организует их взаимодействие, осуществляет контроль их деятельности;

– дает работникам отдела обязательные для них указания и поручения в пределах их должностных обязанностей и имеет право требовать от них отчет об исполнении этих указаний.

В состав Управления административно-кадровой и организационной работы входят:

- отдел кадров, государственной службы и организационной работы;

- отдел планирования текущих расходов подведомственных организаций;

- отдел административно-хозяйственной деятельности и протокола;

- отдел делопроизводства и контроля прохождения документов;

- спецотдел.

Основные задачи Управления:

– повышение эффективности использования кадровых ресурсов, формирование кадрового резерва и обеспечение сопровождения кадровой работы в центральном аппарате и в подведомственных Росавтодору федеральных государственных учреждениях и государственных унитарных предприятиях;

– повышение эффективности использования средств федерального бюджета и средств, получаемых из внебюджетных источников, направляемых на обеспечение функционирования и совершенствование системы управления подведомственными организациями Росавтодора;

– осуществление единой государственной политики в области оплаты труда работников дорожного хозяйства, с учетом отраслевых особенностей; формирование проектов федерального бюджета;

– организация выполнения ведомственной программы и планов по противодействию коррупции в Росавтодоре;

– организация функционирования единой системы делопроизводства в Росавтодоре, осуществление методического руководства орга-

низацией делопроизводства и контроля за соблюдением установленного порядка работы с документами в структурных подразделениях Росавтодора, совершенствование форм и методов работы с документами и архивной работы;

– контроль за своевременным выполнением структурными подразделениями Росавтодора поручений Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, приказов, распоряжений Минтранса России и Росавтодора, поручений руководителя Росавтодора и его заместителей, а также за рассмотрением запросов депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, членов Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации и других федеральных органов исполнительной власти, общественных объединений, организаций и обращений граждан;

– обеспечение исполнения государственной услуги по осуществлению приема граждан, обеспечению своевременного и полного рассмотрения устных и письменных обращений граждан, принятия по ним решений и направления заявителям ответов в установленный законодательством Российской Федерации срок;

– осуществление комплекса мероприятий, направленных на материально-техническое и социально-бытовое обеспечение центрального аппарата Росавтодора;

– обеспечение в пределах компетенции Росавтодора защиты сведений, составляющих государственную тайну;

– обеспечение мобилизационной подготовки Росавтодора, а также контроля и координации деятельности федеральных казенных учреждений и организаций, находящихся в ведении Росавтодора, по их мобилизационной подготовке;

– обеспечение мобилизационной подготовки автомобильных дорог федерального значения.

Управление в соответствии с возложенными на него задачами осуществляет следующие функции:

– готовит проекты нормативных правовых актов Росавтодора по реализации положений законодательства Российской Федерации в области государственной гражданской службы, в области противодействия коррупции, федеральных законов и иных нормативных правовых актов в сфере компетенции Управления;

– обеспечивает формирование кадрового состава для замещения должностей государственной гражданской службы в центральном аппарате Росавтодора;

- ведет работу по повышению эффективности использования кадровых ресурсов, формированию кадрового резерва для замещения должностей государственной гражданской службы в Росавтодоре;
- ведет работу с Федеральным порталом управленческих кадров;
- обеспечивает формирование кадрового резерва в Росавтодоре, организует работу с кадровым резервом и его эффективное использование, готовит предложения по включению государственных гражданских служащих Росавтодора в Федеральный резерв управленческих кадров;
- ведет работу по подготовке документов, связанных с поступлением на государственную гражданскую службу, ее прохождением, заключением служебного контракта, освобождением от занимаемой должности и увольнением с государственной гражданской службы;
- обеспечивает организацию проведения конкурсов на замещение вакантных должностей государственной гражданской службы в Росавтодоре;
- организует проверки достоверности представляемых гражданином персональных данных и иных сведений при поступлении на государственную гражданскую службу, а также оформление допуска установленной формы к сведениям, составляющим государственную тайну;
- организует работу по присвоению государственным гражданским служащим Росавтодора классных чинов гражданской службы;
- организует работу по проведению аттестации государственных гражданских служащих Росавтодора;
- ведет работу по подготовке графика ежегодных оплачиваемых отпусков государственных гражданских служащих Росавтодора и контроль за его исполнением;
- организует проведение служебных проверок в Росавтодоре;
- осуществляет ведение трудовых книжек государственных гражданских служащих Росавтодора;
- осуществляет ведение личных дел государственных гражданских служащих Росавтодора;
- осуществляет ведение реестра должностей государственной гражданской службы в Росавтодоре;
- организует оформление и выдачу служебных удостоверений государственных гражданских служащих Росавтодора;
- организует профессиональную переподготовку, повышение квалификации и стажировку государственных гражданских служащих;
- организует работу по учету выезда в служебные командировки государственных гражданских служащих Росавтодора, а также прибытия в Росавтодор работников дорожных организаций;

– организует работу по ведению воинского учета и бронированию государственных гражданских служащих центрального аппарата Росавтодора, пребывающих в запасе Вооруженных Сил Российской Федерации;

– организует работу по реализации мероприятий по противодействию коррупции в Росавтодоре;

– взаимодействует с правоохранительными органами в установленной сфере деятельности;

– ведет контроль за выполнением структурными подразделениями Росавтодора Плана противодействия коррупции в Росавтодоре;

– обеспечивает соблюдение гражданскими служащими Росавтодора ограничений и запретов, требований о предотвращении или урегулировании конфликта интересов, исполнения ими обязанностей, установленных Федеральным законом от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции» и другими федеральными законами;

– принимает меры по выявлению и устранению причин и условий, способствующих возникновению конфликта интересов на государственной службе;

– организует работу по профилактике коррупционных и иных правонарушений в Росавтодоре;

– организует работу по проверке сведений о доходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера государственных гражданских служащих Росавтодора, а также соблюдения ими ограничений и запретов, установленных законодательством Российской Федерации;

– организует работу Комиссии по соблюдению требований к служебному поведению федеральных государственных гражданских служащих Федерального дорожного агентства и урегулированию конфликта интересов;

– организует работу по подготовке приказов по назначению, увольнению руководителей федеральных казенных, бюджетных, автономных учреждений и федеральных государственных унитарных предприятий, подведомственных Росавтодору, заключению с ними трудовых договоров;

– осуществляет подготовку и представление документов в Министерство транспорта Российской Федерации для проведения аттестации руководителей подведомственных федеральных государственных унитарных предприятий, осуществляет контроль за исполнением решений аттестационной комиссии;

– организует работу по ведению базы данных по трудовым договорам с руководителями федеральных казенных, бюджетных, автономных учреждений и федеральных государственных унитарных пред-

приятий, подведомственных Росавтодору, формированию и хранению их личных дел;

– ведет контроль за ведением кадровой базы данных федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору, в компьютерной программе «Кадры/Государственные учреждения»;

– организует работу по составлению графика отпусков руководителей федеральных казенных, бюджетных, автономных учреждений и федеральных государственных унитарных предприятий, подведомственных Росавтодору, на очередной календарный год и ведет контроль за его исполнением;

– организует работу по сбору и анализу сведений о доходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера руководителей, заместителей руководителей, директоров филиалов федеральных казенных, бюджетных, автономных учреждений и федеральных государственных унитарных предприятий, подведомственных Росавтодору, и членов их семей;

– организует работу по формированию кадрового резерва для назначения руководителей федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору;

– организует работу по взаимодействию с Федеральным агентством по управлению государственным имуществом посредством межведомственного портала по управлению государственной собственностью в сети Интернет (МВ Портал);

– организует работу по подготовке в установленные законодательством Российской Федерации сроки ответов на запросы Федерального агентства по управлению государственным имуществом о позиции акционера Российской Федерации в отношении проведения общих собраний акционеров открытых акционерных обществ, созданных в результате преобразования соответствующих федеральных государственных унитарных предприятий дорожного хозяйства;

– организует работу по подготовке в установленные законодательством Российской Федерации сроки предложений в Федеральное агентство по управлению государственным имуществом по внесению вопросов в повестку дня годового общего собрания акционеров и выдвижению кандидатов для избрания в органы управления, ревизионную и счетную комиссию в отношении открытых акционерных обществ, созданных в результате преобразования соответствующих федеральных государственных унитарных предприятий дорожного хозяйства;

– организует работу по подготовке в установленные законодательством Российской Федерации сроки в Федеральное агентство по

управлению государственным имуществом предложений, касающихся голосования по вопросам повестки дня общего собрания акционеров и назначения представителя для голосования на общем собрании акционеров (в отношении акционерных обществ, входящих в специальный перечень);

– организует практические семинары с работниками кадровых органов федеральных государственных учреждений, подведомственных Росавтодору, по вопросам, входящим в компетенцию Управления;

– разрабатывает справочные материалы по изменениям законодательства Российской Федерации в области государственной гражданской службы и противодействия коррупции и организует их доведение до гражданских служащих Росавтодора;

– в установленном порядке осуществляет подготовку предложений Росавтодора о награждении работников структурных подразделений центрального аппарата, руководителей и работников предприятий и учреждений дорожного хозяйства, профсоюзных и общественных организаций ведомственными нагрудными знаками;

– осуществляет подготовку предложений Росавтодора в Геральдическую комиссию Министерства транспорта Российской Федерации о создании ведомственных символов, форменной одежды и знаков различия, отраслевых знаков отличия и других наград Федерального дорожного агентства и проектов положений о них;

– осуществляет подготовку предложений о награждении государственными наградами, Почетной грамотой Правительства Российской Федерации, ведомственными нагрудными знаками, Почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации и объявлении благодарности Министра транспорта Российской Федерации, а также предложений Росавтодора совместно с соответствующими органами субъектов Российской Федерации о награждении коллективов организаций дорожного хозяйства;

– организует работу по обеспечению реализации мероприятий административной реформы в Росавтодоре:

- осуществляет координацию и мониторинг деятельности Росавтодора по реализации Федерального закона от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг»;

- координирует работу по повышению качества предоставления государственных услуг центральным аппаратом и подведомственными учреждениями, а также по использованию информационно-коммуникационных технологий в области предоставления государственных услуг;

- организует работу по подготовке предложений по мероприятиям, направленным на оптимизацию численности государственных служащих центрального аппарата Росавтодора с целью установления обоснованной штатной численности, объективно необходимой для реализации государственных полномочий;

- подготавливает предложения по организационному и структурному развитию сети подведомственных Росавтодору организаций;

- составляет и изучает банк данных об образовательных учреждениях и центрах, осуществляющих переподготовку и повышение квалификации кадров автомобильно-дорожного комплекса;

- координирует деятельность подведомственных федеральных автономных учреждений учебно-курсовых комбинатов и центров профессиональной подготовки и повышения квалификации кадров Росавтодора, готовит предложения по совершенствованию их деятельности, оптимизации структуры;

- участвует в установленном порядке в разработке долгосрочных, среднесрочных и текущих прогнозов социально-экономического развития подведомственных Росавтодору учреждений, в подготовке предложений по совершенствованию законодательно-правовой базы дорожного хозяйства, в подготовке необходимых документов и проектов нормативных актов, относящихся к компетенции Управления;

- совместно с соответствующими структурными подразделениями подготавливает предложения по созданию, реорганизации, ликвидации и изменению типа подведомственных Росавтодору федеральных казенных, бюджетных и автономных учреждений и государственных унитарных предприятий, в том числе участвует в подготовке предложений по приватизации предприятий;

- обеспечивает организацию разработки, согласования, утверждения учредительных документов подведомственных Росавтодору федеральных государственных учреждений и государственных унитарных предприятий, а также внесения в них изменений;

- обеспечивает подготовку предложений Росавтодора по перечню подведомственных Росавтодору организаций;

- координирует работу по разработке и актуализации положений о структурных подразделениях Росавтодора;

- участвует в разработке долгосрочных, среднесрочных и текущих прогнозов социально-экономического развития федеральных казенных учреждений дорожного хозяйства, федерального бюджетного лечебно-профилактического учреждения «Санаторий «Автомобилист», центрального аппарата Росавтодора;

- обеспечивает разработку и заключение соглашения о порядке и условиях предоставления субсидии на финансовое обеспечение выполнения государственного задания на оказание государственных услуг федеральных бюджетных учреждений;
- обеспечивает формирование и утверждение Плана финансово-хозяйственной деятельности на текущий год и плановый период федеральным бюджетным учреждениям;
- обеспечивает формирование и утверждение государственного задания федеральным бюджетным учреждениям;
- проводит мониторинг выполнения государственных заданий федеральных бюджетных учреждений;
- организует подготовку бюджетной заявки на очередной год в части обоснования потребности в финансовых ресурсах, необходимых для осуществления деятельности федеральных казенных учреждений дорожного хозяйства, федерального бюджетного лечебно-профилактического учреждения «Санаторий «Автомобилист», центрального аппарата Росавтодора;
- осуществляет подготовку предложений по предельной численности работников подведомственных федеральных казенных и бюджетных учреждений;
- оказывает методическую помощь и дает консультации по вопросам труда и заработной платы руководству и работникам подведомственных Росавтодору учреждений;
- организует работу по подготовке и заключению отраслевых тарифных соглашений и осуществляет контроль за их исполнением в пределах компетенции Управления;
- рассматривает материалы на премирование руководителей федеральных бюджетных учреждений и федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору, подготавливает с участием других структурных подразделений предложения руководителю Федерального дорожного агентства для принятия решения;
- составляет и защищает в установленном порядке проектировки федерального бюджета по федеральным казенным учреждениям, подведомственным Росавтодору, федерального бюджетного лечебно-профилактического учреждения «Санаторий «Автомобилист», центральному аппарату Росавтодора;
- осуществляет годовое и перспективное планирование по федеральным казенным учреждениям, подведомственным Росавтодору, федерального бюджетного лечебно-профилактического учреждения «Санаторий «Автомобилист», центральному аппарату Росавтодора;

– вносит предложения и осуществляет распределение выделенных бюджетных ассигнований по федеральным казенным учреждениям, подведомственным Росавтодору, по центральному аппарату Росавтодора;

– рассматривает предложения и подготавливает к утверждению бюджетные сметы федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору, центрального аппарата Росавтодора;

– в установленном порядке вносит изменения в утвержденные бюджетные сметы федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору, центрального аппарата Росавтодора, в части распределения средств между ее статьями с уведомлением органа, исполняющего бюджет;

– планирует, распределяет, согласовывает в установленном порядке с федеральными органами исполнительной власти и доводит до федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору, лимиты потребления газа;

– в установленном порядке проводит анализ расходования бюджетных средств по утвержденным бюджетным сметам федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору, центрального аппарата Росавтодора;

– обеспечивает работу в информационно-аналитических системах в сфере компетенции Управления;

– ведет базу данных федеральных гражданских служащих, состоящих на учете для получения единовременной выплаты;

– организует работу в части делопроизводства и архива:

- обеспечивает прием, учет и регистрацию входящей и исходящей корреспонденции, подготовку корреспонденции к докладу руководству Росавтодора, проверку правильности оформления исходящей корреспонденции и отправку ее адресатам;

- осуществляет контроль за прохождением, правильностью оформления документов в структурных подразделениях Росавтодора, обобщает сведения о ходе и результатах исполнения документов и информирует об этом руководство Росавтодора;

- разрабатывает номенклатуру дел Росавтодора, обеспечивает хранение дел и оперативное использование документов;

- организует контроль за своевременным выполнением структурными подразделениями Росавтодора поручений Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, приказов, распоряжений Министерства транспорта Российской Федерации и Росавтодора, поручений руководителя Росавтодора и его заместителей, а также за рассмотрением запросов депутатов

Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, членов Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации и других федеральных органов исполнительной власти, общественных объединений, организаций и обращений граждан;

- осуществляет контроль за правильностью оформления и формирования структурными подразделениями Росавтодора дел, подлежащих сдаче в архив; осуществляет комплектование, хранение, учет и использование архивных документов, образовавшихся в процессе деятельности Росавтодора;

- разрабатывает Инструкцию по делопроизводству Росавтодора и вносит в нее необходимые изменения;

- организует работу по созданию электронного документооборота Росавтодора;

- организует хранение документов длительного хранения по срокам, установленным Федеральным архивным агентством;

- организует работу по осуществлению приема граждан, обеспечению своевременного и полного рассмотрения устных и письменных обращений граждан, принятия по ним решений и направления заявителям ответов в установленный законодательством Российской Федерации срок:

- организует прием граждан;

- организует контроль за своевременным рассмотрением обращений граждан;

- организует обработку статистических данных по работе с обращениями граждан;

- обеспечивает регистрацию входящих обращений граждан и исходящих ответов на них;

- организует материально-техническое обеспечение деятельности центрального аппарата Росавтодора:

- определяет потребности, планирует и обеспечивает центральный аппарат Росавтодора служебными помещениями и оборудованием, оргтехникой, расходными канцелярскими принадлежностями, хозяйственными товарами, справочными материалами и др.;

- осуществляет закупки, учет и хранение материальных ценностей центрального аппарата Росавтодора;

- осуществляет контроль за техническим состоянием кабинетов и помещений Росавтодора и, при необходимости, обеспечивает организацию ремонта зданий, инженерного оборудования, периферийного оборудования и средств связи, иного имущества, находящихся на балансе Росавтодора;

- осуществляет подготовку и ведение договоров с организациями по обеспечению коммунальными и эксплуатационными услугами помещений Росавтодора;
- организует техническое обеспечение протокольных мероприятий у руководства Росавтодора, при необходимости, аудиозапись;
- организует техническое обеспечение протокольных мероприятий руководителя Росавтодора (обеспечение ведения протокола, аудиозапись, предоставление оборудования для проведения презентаций и т.п.);
- организует обеспечение служебным автотранспортом руководства Росавтодора, а также использование автотранспорта при решении оперативных задач;
- организует охрану помещений, выделенных для размещения центрального аппарата Росавтодора, обеспечивает пропускной режим в здании Росавтодора и выдачу пропусков на вход в здание;
 - осуществляет контроль за состоянием пожарной безопасности здания и помещений Росавтодора, за пропускным и внутриобъектовым режимами в здании;
 - решает в установленном законодательством Российской Федерации порядке вопросы медицинского обслуживания государственных гражданских служащих;
 - организует взаимодействие руководителя Росавтодора с представителями средств массовой информации;
 - организует разработку и обеспечивает актуализацию телефонного справочника Росавтодора;
 - участвует в организации и обеспечении мобилизационной подготовки автомобильных дорог общего пользования федерального значения в части, касающейся полномочий Управления;
 - участвует в мобилизационных мероприятиях и разработке мобилизационных документов Росавтодора в сфере компетенции Управления;
 - разрабатывает документы и осуществляет мероприятия для обеспечения работы Управления в период перевода на работу в условиях военного времени и в военное время;
 - в установленном порядке участвует в подготовке доклада о результатах и основных направлениях деятельности, среднесрочного финансового плана, бюджетных целевых программ, в распределении средств бюджетов действующих и принимаемых обязательств на очередной финансовый год и других материалов в рамках бюджетного процесса;

– в установленном порядке исполняет функции заказчика по договорам на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, а также по поручению руководства Росавтодора по другим договорам, представляет акты приемки и другие документы, необходимые для формирования реестров на оплату работ;

– в установленном порядке участвует в планировании деятельности центрального аппарата Росавтодора, разрабатывает План действий Управления, вносит предложения в План важнейших научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ в дорожном хозяйстве, План работы Росавтодора, План подготовки проектов нормативных правовых документов;

– в установленном порядке принимает участие в проведении проверочных мероприятий в подведомственных Росавтодору организациях в пределах компетенции Управления;

– разрабатывает проекты организационно-распорядительных, методических, правовых документов в сфере своей компетенции;

– готовит предложения по формированию и совершенствованию нормативной правовой и законодательной базы дорожного хозяйства в пределах компетенции Управления;

– участвует в подготовке заключений на проекты нормативных правовых актов, разработанных другими федеральными органами исполнительной власти, относящихся к компетенции Управления;

– разрабатывает предложения к концепциям, федеральным и межотраслевым программам в области дорожного хозяйства, участвует в рассмотрении и подготовке заключений по проектам региональных и территориальных программ развития дорожного хозяйства.

3. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

3.1. Экономические аспекты экологической безопасности

В современных условиях проблема поиска инструментов и механизмов, обеспечивающих эффективное функционирование при одновременном обеспечении экологической безопасности, является весьма актуальной.

Высокий уровень экологической безопасности может быть обеспечен высоким уровнем эффективности развития отрасли. Решение экологических проблем неотделимо от экономических. Нерациональное природопользование приводит к экономическим потерям, а недостаток средств мешает справиться с экологическими проблемами.

Целью экологической безопасности в экономической системе является не только взаимодействие общества, природы и человека, но и отношения людей в области сохранности природоресурсного потенциала.

Таким образом, экологическую безопасность можно определить, как систему отношений по поводу соблюдения социально – экономических интересов природопользователей при условиях минимизации антропогенного воздействия на окружающую среду и сохранения природных ресурсов, обеспечивающих как устойчивый экономический рост на основе эффективности их использования, так и повышение качества жизни.

Экологическая проблематика стала предметом интереса целого ряда общественных наук в конце 1960-х – начале 1970-х годов. Экологические направления появились в рамках многих дисциплин, включая экономику, социологию и политологию. Обращение экономистов, политологов и социологов к взаимоотношениям общества и природы обусловлено, прежде всего, теми социальными и политическими процессами, которые начались в западном мире в 1960-х годах. Всплеск общественного интереса к экологическим проблемам и все более широкое осознание глобального характера происходящих в окружающей среде изменений не только привели к появлению новой области исследований, но и стали вызовом для тех, кто принимает политические и экономические решения. В рамках различных научных дисциплин, а также на междисциплинарном уровне был разработан целый ряд концепций экологической политики.

Становление понятия «экологическая политика». Экономический подход.

Ключевую роль в становлении «экологической политики» как в теоретическом, так и в практическом отношении сыграл американский политолог Линтон К. Колдуэлл. В своей статье «Окружающая среда: новое направление государственной политики?» он обосновал необходимость выработки государственной политики по отношению к окружающей среде как к единому целому. Хотя, по мнению Колдуэлла, экологическая политика, основанная на мультидисциплинарной научной базе, позволит наилучшим образом решать конкретные проблемы, она ни в коем случае не станет панацеей: «Всеобъемлющее рассмотрение экологических проблем приведет к снижению количества ошибок, а, следовательно, и к лучшим политическим решениям. Здесь, впрочем, необходимо оговориться: данный подход не панацея. Концентрация на окружающей среде облегчит, но не приуменьшит политическую задачу согласования огромного множества различных интересов и ценностей. Научная база и содержание решений, концентрирующихся на окружающей среде, без сомнения превзойдут данную составляющую наших типично сегментарных решений». Линтон К. Колдуэлл не только ввел в научный оборот сам термин «экологическая политика» (*environmental policy*), но и стал одним из авторов первого в мире закона об экологической политике – Национального закона об экологической политике, принятого в США в 1969 году и основанного на междисциплинарном холистическом подходе к окружающей среде. Данный закон призван: «Провозгласить государственную политику, которая будет содействовать плодотворной и благоприятной гармонии между человеком и его окружающей средой; способствовать усилиям по предотвращению или ликвидации ущерба окружающей среде и биосфере и по стимулированию здоровья и благосостояния человека; улучшать понимание экосистем и природных ресурсов, важных для нации; и создать Совет по качеству окружающей среды». Некоторые положения данного концептуального документа, апеллирующие к социальным, экономическим и иным условиям существования нынешнего и будущих поколений, предвосхитили идеи устойчивого развития. Хотя после принятия данного закона термин «экологическая политика» и вошел в научный и юридический дискурс, междисциплинарный подход Линтона К. Колдуэлла не стал доминирующим в научной литературе в 1970-х годах. Дальнейшее развитие понятие «экологическая политика» получило в работах представителей отдельных дисциплин, прежде всего, экономики. Обозначенное Колдуэллом взаимодействие между рынком (экономикой) и экологией стало предметом многих исследований. Так, Зигфрид фон Сириаси-Вэнтрап напрямую говорит, что экологическая политика (*environmental policy*)

или экологическое управление (environmental management) – это та область, где «встречаются интересы экологии и экономики». Экологическая политика, как скоординированная система целенаправленных действий, состоит, по его мнению, из двух основных направлений – охраны окружающей среды (conservation) и распределения ее ресурсов (allocation). Охранительная политика – это действия государства по распределению (distribution) ресурсов окружающей среды во времени. Распределительная политика – это действия государства по распределению (distribution) материальных ресурсов и связанных с ними выгод и издержек между различными пользователями (странами, регионами, отраслями промышленности, фирмами и домашними хозяйствами). Действия государства в двух этих сферах призваны служить основной задаче экологической политики – минимизации возможных потерь – или, иными словами, делу оптимизации экономики. В дальнейшем многие исследователи, изучающие экологическую политику, останавливались в основном на ее распределительной составляющей и анализировали соотношение издержек и выгод (cost-benefit analysis).

В 1970-х – 1980-х годах были опубликованы сотни статей и монографий, посвященных экологической политике, а также политическим аспектам экономики окружающей среды (environmental economics), которая в этот период сформировалась в качестве самостоятельной субдисциплины. Некоторые работы выдержали многочисленные переиздания и до сих пор сохраняют свою актуальность. Одной из таких работ является впервые изданная в 1975 году коллективная монография американских экономистов Уильяма Дж. Баумола и Уоллеса Э. Отса «Теория экологической политики». Экологическая политика тесно связана в данном исследовании с проблемой экстерналий (внешних эффектов) в экономике. Экологические проблемы в этом смысле являются внешней издержкой, которую экономические агенты налагают на общество в целом. Простейшее решение – учреждение налога возмещающего ущерб, нанесенный обществу – предлагалось экономистами Альфредом Маршаллом и Артуром Сесилом Пигу еще в первой половине XX века. На практике данный подход, по мнению представителей экономики окружающей среды, продемонстрировал свою несостоятельность. Во-первых, правительства чаще прибегают к ограничительным или запретительным мерам, чем к сбору «налога на загрязнение»; во-вторых, подобный подход не учитывает огромное количество инструментов экологической политики, разработанных позднее, включая финансовые стимулы к снижению загрязнения, создание природоохранной инфраструктуры, а также системы

торговли квотами на выбросы. Баумол и Отс настаивают на том, что экологическая политика может быть максимально эффективной только при комплексном использовании различных инструментов. Кроме того необходимо распределить регулятивные функции между различными уровнями власти, а также учитывать международное измерение экологической политики.

Первой проблемой является конкурентоспособность страны в международной торговле, предпринимающей политические и экономические шаги по решению экологических проблем. Те индустрии, которые понесут наибольшие потери от экологического регулирования, могут значительно ослабить свои позиции на мировом рынке, что, несомненно, скажется на торговом балансе страны, на уровне занятости и на объеме валового национального продукта. Наиболее актуальной данная проблема является для развивающихся стран. Второй проблемой является трансграничный, а подчас и глобальный характер экологических проблем, что требует коллективных усилий двух и более государств. Вопросы международной кооперации и конкуренции в сфере окружающей среды стали центральной темой для многих исследований, основанных на различных экономических и математических подходах.

К настоящему моменту экономистами разработано значительное количество экополитических инструментов. Основной задачей экономических мер является изменение системы принятия частных экономических решений таким образом, чтобы издержки всего общества стали в первую очередь издержками тех, кто эти решения принимает. Помимо данного принципа – «загрязняющий окружающую среду должен это компенсировать» (*polluter pays principle*) – экологическая политика должна основываться на принципах долгосрочности, а также взаимозависимости экосистем, технологий и загрязнителей.

Можно смело утверждать, что к началу 1990-х годов в рамках экономики окружающей среды сложились разделяемые большей частью научного сообщества представления об экологической политике. Ускорившиеся процессы глобализации внесли свои коррективы в данную концепцию. За последние два десятилетия существенно возрос научный интерес к международной составляющей экологической политики: глобальным экологическим проблемам, вопросам международного сотрудничества и конкуренции, проблемам контроля над транснациональными корпорациями и т.д. Был проведен целый ряд эмпирических исследований в отдельных государствах и регионах. Новые публикации внесли ценные дополнения в экономику окру-

жающей среды, не опровергнув при этом основных ее постулатов, представленных выше.

Итак, под экологической политикой (environmental policy) с точки зрения экономики окружающей среды подразумевается комплекс мер, предпринимаемых государством для достижения желаемого качества окружающей среды. Несмотря на наличие значительной критики как методов экономики окружающей среды (cost-benefit analysis), так и экономического подхода к экологическим проблемам вообще, данный подход является на сегодняшний день одним из самых распространенных на практике. Тем не менее для всестороннего анализа его недостаточно.

Во-первых, он не учитывает процессов происходящих в обществе. Желаемое качество окружающей среды, достижение которого является целью экологической политики, не является predetermined. Образ желаемого состояния окружающей среды формируется в обществе на фоне взаимодействия различных, иногда противоположных, интересов и ценностей.

Во-вторых, в рамках экономического подхода к экологической политике практически не учитываются механизмы принятия решений. Органы власти имеют единую цель лишь на абстрактном уровне. На деле же интересы различных ведомств, подразделений, а подчас и отдельных служащих могут серьезно отличаться. Политические партии, общественные организации и бизнес также имеют возможность оказывать воздействие на принятие политических решений в области окружающей среды. В отличие от экономики, в рамках других общественных наук единых концепций экологической политики разработано не было. Тем не менее в рамках политологии и социологии также возникли экологические субдисциплины.

Особую роль в становлении экологических социальных наук сыграли критические теории, в частности неомарксизм. Критика теории модернизации, технооптимизма и антропоцентризма, которые являлись центральными для всех западных обществ и многих незападных на протяжении многих десятилетий, а в глобальной перспективе остаются доминирующими и сегодня, является центральной для целого ряда эколого-социальных концепций. Ухудшение состояния окружающей среды, по мнению многих исследователей, является прямым следствием модернизации как перехода от традиционного общества к «современному» (modern), от аграрного – к индустриальному. Обращение к экологической истории с привлечением мир-системного анализа Иммануила Валлерстайна вывело неомарксистскую критику

управляемых элитами и зависимых от постоянного роста экономических систем, в частности капитализма, на глобальный уровень.

Экологическая стабильность требует отказа от доминирующего политического, социального и экономического порядка. В рамках данного теоретического направления было выполнено множество эмпирических исследований, посвященных изучению экологически деструктивных институтов, явлений и практик, связанных с различными аспектами «современности»: капитализма, глобализации, индустриализации, экономического роста, милитаризации, неравных торговых отношений и несправедливого распределения выгод и издержек.

Хотя неомарксистские подходы, доминировавшие в эколого-социальных исследованиях на протяжении 1970-х и 1980-х годов, и сегодня имеют огромное количество сторонников, единой теории взаимоотношений природы и общества в их рамках выработано не было. В указанные десятилетия большинство исследователей обращалось к проблеме ухудшения состояния окружающей среды, пытаясь понять его причины. В рамках тех немногих исследований, которые были посвящены интересующим нас политическим вопросам, наибольшее внимание уделялось традиционным правительственным и общественным институтам, тогда как экономические институты и организации, а также организации смешанного типа практически не рассматривались.

С начала 1990-х годов в европейской и американской экологической социологии и политологии произошли значительные изменения: появилось большое количество эмпирических исследований, посвященных экологическим реформам и акцентирующих свое внимание на государственной экологической политике и создании нового, экологического, государства; экологических неправительственных организациях и общественных протестах; экологическом сознании индивидов и связанном с ним поведении. В теоретическом отношении все большую популярность набирала альтернативная неомарксистским подходам концепция экологической модернизации, предложенная немецкими учеными Мартином Еникке и Йозефом Хубером и получившая свое дальнейшее развитие в работах голландских исследователей Герта Спаргарена и Артхюра Мола.

К концепции экологической модернизации апеллируют не только исследователи, но и политики, в том числе голландские, немецкие и китайские. Теория экологической модернизации, как ее именуют авторы, призвана объяснить, как современные индустриальные общества занимаются решением экологических проблем.

Сторонники теории экологической модернизации отвергают марксистскую критику капитализма. По их мнению, «современность» не

является конечным состоянием, а с конца XX века происходит ее постоянная экологическая реструктуризация. Единственным выходом из экологического кризиса является «углубление в процесс модернизации», то есть дальнейшая модернизация институтов современного общества. Ключевым понятием в теории экологической модернизации является так называемая «экологическая рациональность», которая все глубже проникает в общество в ходе развития «современности».

Современные общества подвержены постоянному критическому и рациональному самоанализу через деятельность общественных движений, неправительственных организаций, представителей власти, бизнеса и научных кругов. Если на ранних стадиях модернизации доминировала экономическая рациональность, то сейчас она уступает место другим формам рациональности: экологическая оценка играет все более значительную роль в процессе принятия экономических решений, а экономическая оценка в свою очередь применяется при анализе экологических последствий. Институты «современности», включая ТНК и правительства, действуя в интересах собственного долгосрочного выживания, все большее внимание уделяют экологическим аспектам развития. Эти трансформации приводят к экологическим реформам, которые не требуют радикальных социальных и политико-экономических преобразований.

Сторонники теории экологической модернизации утверждают также, что альтернативы современному экономическому порядку нереалистичны, а потому устойчивое развитие достижимо через дальнейшую модернизацию институтов современности, а не посредством их замены. Несмотря на растущую популярность данного подхода, у него имеется значительное количество критиков. Сторонники теории экологической модернизации фактически призывают к дальнейшей экспансии глобальной экономики, к дальнейшей модернизации. Эмпирические исследования между тем показывают, что модернизация, несмотря на возможную трансформацию «современности», приводит в глобальном масштабе к дальнейшему ухудшению состояния окружающей среды. По мнению противников теории, прежде всего неомарксистов, без осознания основной проблемы – конфликта между ростом населения и экономики с одной стороны и экологической устойчивостью с другой – достижение устойчивого развития невозможно.

Кроме того, приверженцы теории экологической модернизации слишком мало внимания уделяют проблемам окружающей среды как таковым: рост общественных дискуссий не связан напрямую с решением экологических проблем. Наконец, рост благосостояния человека

(выраженного, к примеру, в терминах продолжительности жизни и уровня образования) не означает роста экологического благосостояния.

Очевидно, что концепция экологической модернизации является весьма привлекательной для политиков, бизнесменов и других представителей элит, комфортно ощущающих себя в существующих политико-экономических условиях. Более того, если присмотреться к истории национальной и международной экологической политики, то окажется, что вся она, включая деятельность Организации Объединенных Наций, Организации экономического сотрудничества и развития и Европейского Союза, основана на концепции экологической модернизации, а концепция устойчивого развития, примиряющая окружающую среду и развитие, являет собой программу глобальной экологической модернизации. Концепция экологической модернизации, представляющая экологический кризис, не как структурную проблему, а как проблему менеджмента в рамках существующего политико-экономического порядка оказала существенное влияние на оформление экологической политики в узком, экономическом смысле.

Технократический подход позволяет избегать социальных противоречий, а признание правительствами факта существования экологических проблем – существенно ослабить радикальные экологические организации. В данной связи экологическая модернизация, с точки зрения ее критиков, выступает в роли своего рода уловки, позволяющей на словах примирить «непримиримое» – окружающую среду и развитие – и помешать деятельности «настоящих» защитников окружающей среды.

Говоря о концепции экологической модернизации, нельзя не отметить вклад ее сторонников в развитие методологии исследований экологической политики. Так, по мнению сторонников дискурсивного подхода, разработанного Мартеном А. Хаером, нынешнее доминирование в экологическом дискурсе концепций устойчивого развития и экологической модернизации является не итогом линейного развития научной и общественно-политической мысли, а результатом борьбы между различными политическими коалициями, состоящими из ученых, активистов, знаменитостей и т.д. Связанные с окружающей средой общественные отношения имеют дискурсивную природу.

Последние три десятилетия основной проблемой эколополитических отношений является не факт существования экологического кризиса, а его интерпретация. Таким образом, экологическая политика как процесс (*environmental policy-making*), с конструкционистской точки зрения представляет собой интерпретативную деятельность, в ходе которой происходит оценка и сравнение различных и часто противо-

положительных утверждений, после чего предпринимаются основанные на этой оценке действия.

Экологическая политика также является формой урегулирования социальных конфликтов в современных индустриальных обществах. Латентные социальные конфликты, возникающие по поводу изменений окружающей среды, улаживаются в ходе этого дискурсивного процесса, а не путем применения силы. Экологическая политика как урегулирование конфликта состоит из трех основных этапов: дискурсивного закрытия (определение и формулировка проблемы), социальной адаптации (рассмотрение проблемы в социальном контексте, как потенциального источника конфликта) и закрытия проблемы (разрешение ситуации, воспринимаемой в качестве проблемы). Подобное определение представляется удобным для анализа процесса принятия экополитических решений. На уровне дискурсивного закрытия можно увидеть, какие аспекты проблемы включены в ее формулировку, а какие опущены. Анализ социальной адаптации позволяет понять, как проблемы изменяются после помещения в социальный контекст. Анализ закрытия показывает, была ли в ходе урегулирования решена экологическая проблема.

Хотя дискурсивный подход к экологической политике может быть успешно применен для анализа государственной политики и политики крупных компаний в Индии и Китае, для понимания экополитического контекста в этих странах и в мире его не достаточно. Для того чтобы не упустить из виду эти важные аспекты требуется еще более широкий подход к экологической политике.

Некоторые исследователи называют междисциплинарную область исследований, занимающуюся взаимоотношениями общества и природы, а также взаимоотношениями внутри общества прямо или косвенно связанными с экологическими вопросами, политической экологией (*political ecology*). Политическая экология начала формироваться в 1970-х годах на стыке экологических субдисциплин социальных наук и политической экономии.

Влияние на ее становление с 1980-х годов оказывали многие социофилософские течения. Современная политическая экология – политическая экология второго поколения – сформировавшаяся за последние пятнадцать лет являет собой динамическое меж- и трансдисциплинарное исследовательское направление, использующее методы и данные, полученные множеством дисциплин и научных направлений, в том числе географией, антропологией, экологией, экономикой окружающей среды, историей окружающей среды, исторической экологией, исследованиями развития.

В теоретическом смысле наибольшее влияние на становление политической экологии второго поколения оказали либерализм, марксизм и неомарксизм, постструктурализм, феминизм, постколониализм и феноменология. В настоящий момент в рамках так называемого онтологического поворота в социальных науках идет становление политической экологии третьего поколения, которая призвана уделять больше внимания «реальности», а не теоретическим спорам, то есть в большей степени ориентироваться на онтологические, а не на эпистемологические вопросы. К наиболее актуальным темам, на которых останавливается политическая экология, относятся взаимоотношения между окружающей средой, развитием и социальными движениями; между капиталом, природой и культурой; производством, властью и окружающей средой; полом, расой и природой; научным знанием и охраной живой природы; экономической оценкой и экстерналиями; населением, природо- и землепользованием; экологической управляемостью (*environmental governmentality*); технологией, биологией и политикой.

В практическом смысле политическая экология занимается проблемами сокращения биоразнообразия, уничтожения лесов, истощения природных ресурсов, развития вообще и «неустойчивого» развития в частности, экологического расизма, контроля над генетическими ресурсами и права интеллектуальной собственности, био- и нанотехнологий, изменения климата, трансграничного загрязнения, глобальной трансформации сельского хозяйства и пищевой промышленности и т.д. как в глобальном, так и в региональном, национальном и локальном контексте. Весьма актуальными также являются проблемы множественности социоприродных миров или систем культура-природа и конфликта между системами знаний и представлений о природе, которые в контексте нашей темы представляются особо интересными.

Очевидно, что столь значительная область предполагает наличие огромного количества подходов, концепций и теорий. В настоящей диссертации под экологической политикой в широком смысле (*environmental politics*) понимается весь спектр политических отношений (взаимодействий социальных акторов), так или иначе связанных с окружающей средой. Редакция одноименного журнала, издаваемого с 1992 года в Великобритании, выделяет четыре основных аспекта исследований экологической политики.

К ним относятся: изучение эволюции экологических движений и партий; анализ процессов, связанных с разработкой и реализацией государственной политики в области окружающей среды на между-

народном, национальном и локальном уровне; анализ идей, предложенных различными экологическими движениями и организациями, а также индивидуальными теоретиками; рассмотрение наиболее актуальных международных экологических проблем.

Экологическая политика как часть взаимоотношений общества и природы с 1970-х годов привлекает внимание все большего количества ученых из самых разнообразных дисциплин. Единая концепция экологической политики при этом была выработана только в рамках экономики окружающей среды – экономической субдисциплины. Тем не менее проблема экологической политики и экологического управления за последние десятилетия заняла важное место также в рамках других научных дисциплин и междисциплинарных направлений.

3.2. Особенности управления экологической безопасностью в дорожно-строительной отрасли

В настоящее время дорожное хозяйство России испытывает ряд проблем, связанных с охраной окружающей природной среды.

Транспортный комплекс оказывает серьезное воздействие на природные ресурсы путем постоянного загрязнения токсичными веществами отработавших газов транспортных двигателей, выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников, загрязнения поверхностных водных объектов, образования твердых отходов и воздействия транспортных шумов.

Из всех видов транспортного комплекса автомобильный транспорт лидирует по степени всевозрастающего негативного воздействия на окружающую природную среду и здоровье населения.

В последние годы количество единиц подвижного состава интенсивно растет. В то же время его средний возраст остается очень значительным и составляет более 10 лет. Это не может не сказаться на общей тенденции постоянного увеличения количества выбросов вредных веществ в атмосферу, увеличения сброса загрязненных сточных вод (особенно опасное из-за сброса нефтепродуктов), увеличения количества твердых отходов (автопокрышки, свинцовые аккумуляторы, отходы пластмасс).

Отрицательное влияние автомобильного транспорта в первую очередь проявляется в крупных городах и мегаполисах, а также на территориях с интенсивным движением транспорта (важные автомагистрали). Вредное воздействие автотранспорта характеризуется еще и шумовой нагрузкой. Люди, проживающие на примагистральных

территориях и в крупных городах, подвержены повышенному риску необратимой потери здоровья.

Особого внимания заслуживают проблемы загрязнения атмосферы веществами, опасными для здоровья (бензол, формальдегид, ацетальдегид, толуол, ксилолы, тяжелые металлы и др.) и вызывающими различные заболевания. Воздействие автотранспорта на окружающую среду во многом определяется техническим состоянием парка транспортных средств и качеством используемого топлива.

Автомобили российского производства отстают по многим характеристикам (экономичность, экологичность, надежность, безопасность) от автомобилей, произведенных в развитых странах. Отечественные автомобили не удовлетворяют современным экологическим требованиям, что в условиях быстрого роста автомобильного парка страны еще больше оказывает негативное воздействие на окружающую среду.

Среди причин низкого уровня экологических характеристик эксплуатируемого автомобильного парка можно выделить следующие:

1) значительная часть автомобильного парка России с возрастом более 20 лет вообще не проходила экологической сертификации. Более новые отечественные автомобили (а это основная часть автомобильного парка) проходят экологическую сертификацию в соответствии с требованиями правил, действовавших в Европе до 1992 года, то есть не отвечают современным мировым стандартам;

2) небольшое количество автомобилей с каталитическими нейтрализаторами отработавших газов, поступающих на дороги России, из-за отсутствия постоянного контроля, в эксплуатации быстро теряют свои высокие экологические характеристики;

3) российские автомобили, а также автомобили, произведенные в странах ближнего зарубежья, характеризуются низкой конструктивной надежностью, что в условиях некачественного технического обслуживания приводит к быстрому росту выбросов загрязняющих веществ в процессе их эксплуатации;

4) нехватка современного оборудования и квалифицированных кадров для осуществления качественного технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств;

5) плохие дорожные условия и сложные климатические условия (длинная зима) приводят к ускоренному износу узлов и агрегатов автомобилей и увеличению выбросов;

6) отсутствует или почти отсутствует система экологического контроля за количеством выбросов загрязняющих веществ. Лишь в некоторых регионах России (в основном, курортные районы или особо охраняемые зоны) существуют так называемые «экологические

справки» или «талоны токсичности автомобилей», подтверждающие соответствие транспортного средства по количеству выбросов автомобиля, работающего на холостом ходу, установленным стандартам;

7) производство и распространение некачественного топлива, не соответствующего принятым стандартам и приводящего к увеличению выбросов вредных веществ.

Все эти причины позволяют сделать вывод о том, что экологически ориентированная транспортная политика должна базироваться на жестких экологических нормативах, соответствующих действующим международным требованиям, и на эффективной системе контроля за их соблюдением.

Помимо вреда, наносимого передвижными транспортными средствами, экологические проблемы возникают и в связи со строительством, реконструкцией и ремонтом автодорог. Сеть автомобильных дорог Российской Федерации постоянно расширяется, в связи с чем обостряются проблемы, связанные с отчуждением земель под дорожное строительство, изъятием местных природных минеральных (строительных материалов, особенно песка и щебня) и топливно-энергетических ресурсов в результате ввода новых и реконструкции действующих участков дорог.

Реконструкция, ремонт, обустройство, эксплуатация дорог и мостов сопряжены также с ветровой и водной эрозией, оврагообразованием, изменениями гидрологического режима. Для снижения интенсивности эрозионных процессов реализуется «Программа по озеленению федеральных автомобильных дорог». Деревья и кустарники, посаженные вдоль дорог и автомагистралей, являются эффективным средством снегозадержания, способствуют снижению шума и степени загрязнения атмосферного воздуха, повышению эстетической привлекательности ландшафтов.

Наметившаяся в начале 90-х годов тенденция роста техногенного загрязнения атмосферного воздуха, водных ресурсов, придорожной полосы и объектов дорожной инфраструктуры подвижными (дорожно-строительные машины, автомобили) и стационарными источниками (асфальтобетонные заводы, карьеры, базы техники) предприятий дорожного хозяйства продолжает сохраняться и в настоящее время.

Предприятия дорожного хозяйства ежегодно выбрасывают в воздух тонны вредных веществ: сажу, оксиды углерода и азота, сернистый ангидрид, углеводороды, соединения свинца. Особый вред наносят и стационарные источники из-за огромного количества выбросов минеральной пыли и пентоксида ванадия, для снижения объема которых необходимы специальные дорогостоящие пылеуловители.

Транспортный состав выбрасывает в воздух почти в два раза больше вредных веществ, чем предприятия дорожного хозяйства. Кроме того, особый вред наносится из-за увеличения количества твердых отходов (продукты износа шин, изношенные детали, агрегаты, аккумуляторы, фильтры), а также пролива и потери смазочных материалов и эксплуатационных жидкостей.

В настоящее время особую проблему составляют меры по текущей эксплуатации автодорог. В частности, использование солевых растворов и противогололедных реагентов в зимний период загрязняет водные объекты в пределах придорожных полос. Необходимо повышать эффективность их применения, своевременно очищать дорожную поверхность от снега, прогнозировать метеоусловия, использовать современные технологии.

При интенсивной интеграции России в международное сообщество, вступление её затруднено множеством аспектов. Среди них нельзя не отметить такую проблему, как несоответствие различных стандартов и нормативов международным требованиям, это касается и стандартов в области охраны окружающей среды. Исходя из этого, а также прогрессирующего загрязнения воздушного бассейна, возникают все более жесткие требования к качеству очистки отходящих газов на промышленных предприятиях, в том числе на предприятиях строительной индустрии.

Строительная индустрия – это интенсивно развивающаяся отрасль народного хозяйства

Экологический ущерб проявляется в виде загрязнения атмосферного воздуха, особенно в приземном слое, почвы и поверхностных вод, вследствие оседания твердых частиц и выпадения с осадками.

Под экономическим ущербом подразумеваются фактические или возможные потери, урон или отрицательные изменения в природе, которые обусловлены загрязнением окружающей среды и могут быть выражены в денежной форме. Во всех случаях экономический ущерб всегда является только частью общего ущерба, в который входит и социальный ущерб.

В социальном плане он наиболее ощутим в ухудшении состояния здоровья, и проявляется в повышенной заболеваемости, сокращении продолжительности жизни и увеличении затрат населения на борьбу с загрязнением в домашнем хозяйстве, росте стоимости очистки воды и т.п.

Экономический ущерб может быть фактическим (расчетным), возможным и предотвращенным. Под фактическим (расчетным) ущербом понимают фактические потери, урон, наносимые обществу в результате загрязнения окружающей среды. Возможный ущерб – это

такой ущерб, который мог бы быть нанесен при отсутствии природоохранных мероприятий. Под предотвращенным ущербом понимают разность между возможным и фактическим ущербами в определенный момент времени.

Экологическая безопасность автомобильных дорог и всей дорожной отрасли в целом регламентируется общим экологическим законодательством Российской Федерации.

Автомобильные дороги отнесены к объектам экологической опасности. В зависимости от уровня экологической опасности они разделены на три класса:

Первый класс – крупные объекты, оказывающие значительное воздействие на окружающую среду, – федеральные и областные магистральные и скоростные дороги I и II категорий с числом полос движения не менее четырех и искусственные сооружения на них, отдельные мосты и путепроводы длиной более 500 м. Международными нормами и федеральными документами строительство дорожных объектов первого класса отнесено к экологически опасным видам деятельности.

Второй класс – объекты, оказывающие существенное воздействие на окружающую среду. Дороги II и III категорий с расчетной (перспективной) интенсивностью движения более 2000 ед. в сутки и сооружения на них. Отдельные участки прочих дорог в населенных пунктах и на особо охраняемых территориях, а также в сложных условиях индивидуального проектирования.

Третий класс – объекты, оказывающие незначительное, локальное воздействие на окружающую среду. Автомобильные дороги с расчетной интенсивностью движения менее 2000 ед. в сутки и транспортные сооружения на них. Технически несложные дорожные объекты по проектам массового или повторного применения. Ремонтные работы.

Под экологической безопасностью автомобильной дороги (экологически безопасным ее состоянием) понимается ее способность обеспечивать минимум вредных воздействий и загрязнений природной среды прилегающих к дорогам территорий, формируемых инженерными сооружениями и конструкциями автомобильной дороги, и их воздействием на работу автомобильного транспорта.

Экологически безопасное состояние автомобильной дороги характеризуется:

- техническим состоянием дороги и дорожных сооружений;
- уровнем загрязнения природной среды придорожной полосы;

– влиянием технического состояния автомобильной дороги на выбросы вредных веществ автомобильным транспортом.

Показатели экологически безопасного состояния автомобильной дороги делятся на две группы: экологические и экологически значимые.

Экологические показатели – показатели, характеризующие уровень загрязнения воздуха, воды, почвы, воздействия на биосферу (человека, растительность, животный мир) и отражающие совместное влияние, на природу автомобильного транспорта и инженерных сооружений автомобильной дороги.

Экологически значимые показатели – показатели, характеризующие техническое состояние элементов (конструкций) автомобильной дороги или работ по ее содержанию или ремонту, отражающие влияние и воздействие на природную среду собственно автомобильной дороги и воздействие последней на экологические показатели автомобильного транспорта.

Экологически безопасным считается такое состояние автомобильной дороги, при котором:

– нарушение и загрязнение природной среды придорожной территории, формируемые и обусловленные инженерными сооружениями и конструкциями дороги, отсутствуют или являются минимально возможными при существующих технологиях и современных требованиях народного хозяйства;

– созданы условия, обеспечивающие минимально возможное (при существующих технологиях и требованиях народного хозяйства) воздействие на природу со стороны автомобильного транспорта, находящегося на автомобильной дороге.

Под придорожной территорией понимается: для федеральных автомобильных дорог – прилегающие с обеих сторон к полосе отвода дороги участки земли шириной: на загородных участках дорог от 50 до 100–150 м, считая от границы полосы отвода, в границах поселений – до границы существующей застройки, но не более 50 м (Постановление Правительства РФ от 1 декабря 1998 г. № 1420); для территориальных дорог – придорожные полосы, ширина которых считается от границы полосы отвода и определена постановлением местных органов власти.

Уровень экологической безопасности автомобильной дороги оценивается путем сопоставления фактических и нормативных значений экологических и экологически значимых показателей, выражаемых в количественной или качественной форме.

Источниками воздействия автомобильной дороги на окружающую природную среду являются:

1. Автомобильный транспорт, находящийся на дороге.
2. Инженерные сооружения дорог: земляное полотно, мостовые переходы и путепроводы, водоотводные и малые водопропускные сооружения.
3. Отдельные конструкции дорожных сооружений: дорожная одежда, обочины земляного полотна.

4. Объекты дорожной инфраструктуры: площадки отдыха, автозаправочные станции, пункты питания, остановки общественного транспорта. Основными загрязнителями на автомобильных дорогах является автомобильный транспорт и пользователи автомобильных дорог. В немалой степени на величину выбросов автомобильного транспорта и как следствие на снижение экологической безопасности или повышение экологической безопасности влияет транспортно – эксплуатационные качества автомобильной дороги. При низких значениях транспортно-эксплуатационных показателей дорог параметры движения отклоняются от нормативных и количество транспортных загрязнений возрастает. По данным исследований дорожные факторы определяют непосредственно от 15 до 35 % объема выбросов.

В связи с этим, экологическая безопасность автомобильных дорог закладывается на стадии проектирования новых или реконструкции старых автомобильных дорог и повышается или понижается на стадии их строительства и содержания

В процессе разработки проектной документации должны выполняться установленные законодательством правила природопользования и охраны окружающей среды, уменьшающие или ликвидирующие негативное экологическое воздействие инженерных сооружений автомобильных дорог и транспортных потоков на окружающую природную среду и как следствие повышающие экологическую безопасность.

Важным фактором повышения экологической безопасности является соблюдение периодичности и норм россыпи противогололедных материалов в зимний период года. В качестве противогололедных материалов следует применять только сертифицированные материалы. При наличии в дорожной организации ассортимента противогололедных материалов предпочтение следует отдавать хлористому кальцию, а именно хлористому кальцию фосфатированному (ХКФ) или природному рассолу на его основе.

Важным фактором повышения экологической безопасности является своевременная уборка выпавшего снега в населенных пунктах

на специально отведенные площадки для его последующей утилизации.

Автомобильная дорога, наряду с положительным эффектом в жизни современного общества, несет немалый вклад и в загрязнение окружающей среды.

Выбросы на автомобильных дорогах значительно превышают предельно допустимые значения. Основным загрязнителем на автомобильных дорогах является автомобильный транспорт. Доля выбросов от сгорания топлива автомобилей по различным регионам составляет от 60 до 90 % всех выбросов, имеющих в регионе. Большое влияние на уровень загрязнения на автомобильных дорогах оказывает их техническое и эксплуатационное состояние, эффективная организация дорожного движения.

Значительный ущерб придорожной полосе наносится в результате попадания в грунт и атмосферный воздух продуктов износа автомобильных шин, тормозных колодок, деталей автомобильного транспорта, пролива смазочных и охлаждающих жидкостей.

В последние годы, вследствие резкого увеличения интенсивности движения, увеличилось количество твердых отходов, выбрасываемых в придорожную полосу водителями и пассажирами автомобильного транспорта.

Наиболее сложным и ответственным периодом года для автомобильных дорог является зима. Применение противогололедных материалов для борьбы с зимней скользкостью на проезжей части дорог приводит к загрязнению почв и водных объектов в пределах придорожной зоны.

Значительному шумовому воздействию подвергается население, проживающее в непосредственной близости от автомобильных дорог.

Улучшению экологической ситуации способствует повышение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, строительство скоростных автомагистралей с многоуровневыми развязками, перераспределение транспортных потоков на территории с наименьшим количеством проживающего населения, строительство шумозащитных экранов, строительство водоотвода загрязненного стока и очистных сооружений.

Очистные сооружения ливневых стоков на автомобильных дорогах и мостах используются для удаления из загрязненных стоков взвешенных веществ (в основном песка и глины) и нефтепродуктов.

Существуют различные типы очистных сооружений ливневых стоков: от простейших, когда устраиваются фильтры из щебеночной загрузки или происходит отстаивание песчаных и илистых загряз-

нений, всплытие нефтепродуктов, до более сложных, где используются различные типы фильтров и сорбенты, а также установлены системы ультрафиолетового или реагентного обеззараживания стока.

Пройдя очистные сооружения ливневых стоков, очищенные стоки сбрасываются на рельеф местности или в водоем.

Кроме автомобильных дорог и мостов, строительство очистных сооружений ливневых стоков необходимо осуществлять на территориях производственных баз, а также при очистке ливневого стока собираемого на площадках отдыха, расположенных в водоохраных зонах рек и водоемов.

Для решения экологических вопросов в дорожной отрасли ФГУП «РОСДОРНИИ»:

- Разрабатывает отраслевую экологическую документацию по вопросам проектирования, строительства, реконструкции и содержания автомобильных дорог и мостов.

- Оказывает практическую помощь дорожным организациям в решении экологических проблем.

- Осуществляет консультации по экологическим вопросам в дорожной отрасли.

- Проводит оценку экологического воздействия автомобильных дорог и производственных баз.

- Проводит экологическую учебу для руководителей и ИТР отрасли.

- Разрабатывает Программы повышения экологической безопасности в дорожной отрасли и для Федеральных и Территориальных Управлений автодорог.

- Проводит негосударственную экологическую экспертизу проектной документации и результатов инженерных изысканий.

- ФГУП «РОСДОРНИИ» всегда готово сотрудничать с заинтересованными организациями по вопросам экологической безопасности в дорожной отрасли.

- Осуществляет экологический мониторинг участков автомобильных дорог по договорам с дорожными организациями.

- Проводит оценку экологических рисков на строящихся и эксплуатируемых участках дорог.

При решении задач природоохраны в отраслях дорожного хозяйства используются три типа инструментов: командно-административные, экономические и другие механизмы.

Командно-административные инструменты включают в себя механизмы по установлению стандартов качества окружающей среды, стандартов выбросов для источников загрязнения, технологических

стандартов и др. Долгое время в большинстве западных стран борьба с загрязнением происходила исключительно административно-командным способом. Однако опыт показал, что подобные меры далеко не всегда были эффективны, так как часто не давали выбора производителям, значительно увеличивали затраты на осуществление природоохранных мероприятий, и тем самым замедляли процесс реализации природоохранных мер.

Экологические проблемы нельзя рассматривать отдельно от экономических. Экологические и экономические показатели тесно взаимосвязаны. Ключевым элементом многих экономических процессов, и особенно предприятий дорожной отрасли, является окружающая среда, на состояние которой, в свою очередь, оказывают большое влияние экономические решения. В связи с этим, большинство государств широко используют экономические инструменты, которые способны сочетать в себе экономическое развитие с сохранением и улучшением окружающей среды.

Экономические инструменты представляют собой любые инструменты, изменяющие поведение экономических агентов путем воздействия на их мотивацию.

В мировой практике выделяют следующие типы экономических инструментов:

1. Плата за выбросы (налоги, сборы за загрязнение) – прямые платежи, основанные на измерении или оценке количества и качества загрязнителя.

2. Плата за пользование ресурсами (налоги, сборы) – платежи на покрытие затрат за коллективные услуги в сфере природопользования. Они являются финансовым механизмом для покрытия затрат (например, на очистку сточных вод или утилизацию твердых отходов).

3. Продуктовые платежи (налоги) – налагаются на продукцию, создающую загрязнение в процессе ее производства, потребления или утилизации. Продуктовые налоги вводятся с целью увеличения цен на экологически вредную продукцию или услуги. Доход от введения этого вида налогов используется на организацию системы сбора и переработки отходов.

4. Плата за экологические нарушения – применяется к нарушителям, не выполняющим требования природоохранного регулирования и управления природными ресурсами. Определяется или на базе принесенного ущерба, или прибыли, которая получена в результате несоблюдения экологических требований.

5. Возвратные депозиты или залоговая цена – плата, которая взимается в момент покупки продукта и которая полностью или

частично возмещается при возврате продукта дилеру или специализированной организации, занимающейся переработкой.

6. Торговля правами на выбросы основывается на том принципе, что увеличение объема выбросов в одном месте, должно компенсироваться снижением выбросов в другом. Для обеспечения этих целей для каждого района устанавливается предел выбросов. Любая организация, которая хочет производить продукцию с загрязнением окружающей среды, должна купить «права» на загрязнение у государства или других предприятий того же района. Тем самым объем выбросов остается на установленном уровне.

7. Залоговый депозит – используется для обеспечения гарантий выполнения экологических требований к загрязнителям. Для того, чтобы начать производство, организация оставляет депозит в форме залога, который ей возвращается при соблюдении определенных требований.

8. Гражданская ответственность – выплаты «жертвам» систематического или разового загрязнения окружающей среды. Осуществляются, как правило, через специальные фонды, финансируемые потенциальными загрязнителями.

9. Субсидии – различные формы прямой финансовой помощи загрязнителям или пользователям природных ресурсов.

10. Стимулирующие налоги и платежи – используются для изменения экономического поведения, наносящего ущерб окружающей среде. Они создают ценовые сигналы, необходимые для достижения природоохранных целей. Например, величина платежа может последовательно изменяться в зависимости от величины объема инвестиций в природоохранную деятельность. Часто доходы от таких платежей используются на предоставление субсидий для природоохранных инвестиций.

11. Платежи на покрытие затрат – платежи, которые используются для покрытия затрат по предоставлению экологических услуг потребителям или общественности.

12. Фискальные инструменты – их цель увеличение доходов бюджета.

Наиболее часто используемым механизмом является введение дополнительных налогов и платежей за загрязнение окружающей среды, которые используются в сочетании с определенной системой разрешений: базовый размер платы применяется к загрязнению в пределах разрешенного количества, штрафной уровень создает стимул для выполнения установленного стандарта. Оценить эффект от введения таких платежей достаточно трудно, однако положительная

роль их введения очевидна. Положительный эффект создается хотя бы потому, что увеличиваются доходы бюджета, позволяющие поддерживать природоохранные инвестиции.

Другим видом наиболее распространенных экономических инструментов является предоставление экономических субсидий. Они могут выражаться в виде налоговых скидок, освобождений, списания долгов, прямой помощи (гранты, льготные займы, гарантии под займы) и тарифных барьеров. Западные страны преимущественно отказались от использования субсидий, в связи с тем, что они способствуют созданию неустойчивых моделей экономического роста. При использовании такого рода экономических инструментов важно оценить потенциальный отрицательный эффект от введения новых схем субсидирования.

Другие виды экономических инструментов, такие как разрешения на выбросы, система возвращаемых депозитов и др., широко применяются в практике западных стран. Однако для России подобные инструменты пока являются редкостью.

Экономические инструменты дают много преимуществ для решения экологических проблем:

1) позволяют направлять развитие экономики в экологически устойчивую сторону – экономические инструменты неявно содействуют изменению распределения ресурсов в пользу более экологически благоприятных и более экономически привлекательных видов деятельности;

2) способствуют интернационализации экологических затрат – затраты на природоохранную деятельность включаются в цены на товары и услуги, тем самым экономические инструменты могут поощрять эффективные виды деятельности;

3) более эффективны по сравнению с другими инструментами – они поощряют производителей, сокращающих выбросы, и в то же время, дают им выбор и поощряют наиболее рентабельные меры по сокращению загрязнений. Производители и пользователи природных ресурсов, которые загрязняют окружающую среду, платят, тем самым повышают свои затраты на производство товаров и услуг;

4) реализуют принцип «Загрязнитель и Пользователь платит» – подразумевается, что платить за загрязнение или его уменьшение должен тот, кто загрязняет или пользуется природными ресурсами;

5) способствуют формированию финансовых ресурсов для реализации природоохранных мероприятий на уровне государства – налоги за загрязнение окружающей среды, поступающие от организаций, направляются на финансирование государственных экологических программ;

6) оказывают положительное влияние на инновации и конкурентоспособность – с увеличением цены загрязнения (путем ввода дополнительных налогов и сборов) повышается стоимость выпускаемых товаров, а также их привлекательность со стороны покупателей, как к экологически чистым продуктам;

7) способствуют принятию долгосрочных решений эколого-охранного направления – зная затраты на загрязнение, предприятия, при разработке стратегических планов, учитывают этот фактор, выбирая направления в развитии, снижающие нанесение вреда окружающей среде;

8) эффективно действуют на проблемы нестационарных источников загрязнения – на решение проблем загрязнения от небольших источников таких, как транспортные средства, упаковочные материалы, бытовые отходы и т.п., экономические инструменты влияют более эффективно, чем административно-командные методы.

Опыт применения экономических инструментов для решения экологических задач показывает, что для эффективного их использования необходимо выполнение следующих условий: наиболее полное использование экономических инструментов с целью получения максимальной выгоды; обеспечение четкой формулировки целей каждого используемого экономического инструмента; необходимость проведения систематического анализа существующих инструментов, для своевременной их модификации; сокращение экологически вредных субсидий.

Последним типом инструментов, позволяющим влиять на экологическую ситуацию, являются все другие механизмы, которые включают в себя обеспечение участия общественности и заинтересованных лиц в принятии решений, информационные стратегии, добровольные соглашения, экологическое образование и другие.

Сейчас в международной практике широко используется серия международных стандартов систем экологического менеджмента на предприятиях и компаниях – ISO 14000. В России эти стандарты утверждены в качестве аутентичных текстов международных стандартов Госкомстатом в 1998 г. в виде стандартов серии ГОСТ Р ИСО 14000 «Экологическое управление».

Особенностью применения стандартов ИСО 14000 является то, что они ориентированы не на количественные параметры (объем выбросов, концентрация вещества и т.п.) и не на технологии. Основным предметом стандартов является система экологического менеджмента. Типичные положения стандартов ИСО 14000 состоят в том, что в организации должны быть введены и строго соблюдаться определенные

процедуры, должны быть подготовлены определенные документы, должен быть назначен ответственный за данную область деятельности. На организацию не налагается жестких требований к ее воздействию на окружающую среду, за исключением того, что в отдельном документе необходимо объявить о своем стремлении соответствовать национальным стандартам.

Стандарты ИСО 14000 являются добровольными. Они не заменяют законодательных требований, а обеспечивают систему показателей и целей, которыми компания влияет на окружающую среду и выполняет требования законодательства.

Создание системы экологического менеджмента дает организации эффективный инструмент, с помощью которого она может управлять всей совокупностью своих воздействий на окружающую среду и приводить свою деятельность в соответствие с разнообразными требованиями.

Практический опыт показывает, что, несмотря на преимущественное использование экономических инструментов, эффективная экологическая политика и законодательство должны быть смешанными, то есть базироваться на использовании сочетания всех типов инструментов: командно-административных, экономических и других механизмов.

ТЕСТОВЫЕ ЗАДАНИЯ

1. Укажите верный вариант определения понятия отрасли:

а) отраслью является совокупность предприятий, выпускающих товары, являющихся близкими субститутами в производстве.

б) отрасль – совокупность предприятий, характеризующихся общностью технической базы и технологических процессов, единством назначения производимой продукции, однородностью потребляемого сырья, специфическими условиями труда.

в) отрасль – самостоятельный хозяйствующий субъект, производящий продукцию, выполняющий работы и оказывающий услуги в целях удовлетворения общественных потребностей и получения прибыли.

2. Различия между товарным рынком и отраслью заключается в следующем:

а) рынок объединен удовлетворяемой потребностью, а отрасль – характером используемых технологий;

б) отрасль объединена удовлетворяемой потребностью, а рынок – характером используемых технологий.

3. Выделите основные характеристики товарного рынка:

а) продавцы и покупатели;

б) количество и размеры фирм;

в) географические границы рынка;

г) степень сходства или отличия товаров разных фирм;

д) условия входа и выхода с конкретного рынка;

е) доступность рыночной информации;

ж) наличие немногих покупателей, предъявляющих спрос на все товары.

4. К количественным и качественным показателям структуры товарного рынка относятся:

а) число хозяйствующих субъектов и доли, занимаемые ими на данном товарном рынке;

б) показатели рыночной концентрации;

в) условия входа на рынок;

г) открытость рынка для межрегиональной и международной торговли;

д) финансовые показатели;

е) квалификация работников отрасли.

5. Найдите соответствия для рынка товаров и отрасли по следующим признакам:

а) совокупность условий осуществления сделок купли-продажи;

- б) заменяемость с точки зрения потребителя;
- в) характер удовлетворения потребности;
- г) совокупность предприятий, производящих сходные продукты, использующие однотипные технологии и ресурсы;
- д) заменяемость с точки зрения производителя;
- е) характер технологического использования ресурсов;
- ж) уровень занятости и безработицы.

7. Какой из этих признаков свидетельствует об отсутствии конкуренции в отрасли:

- а) уровень прибыли ниже нормального для данной экономики;
- б) неспособность фирм данной отрасли к расширению производства;
- в) невозможность другим фирмам «войти» в данную отрасль;
- г) более низкий отраслевой уровень оплаты труда.

8. Выделите факторы, определяющие структуру отрасли:

- а) уровень концентрации;
- б) вертикальная интеграция;
- в) барьеры проникновения;
- г) дифференциация продукции;
- д) политика правительства;
- е) случайные факторы;
- ж) объем производства;
- з) поставщики сырья.

9. Выделите показатели, характеризующие результат функционирования отраслевого рынка:

- а) уровень цен;
- б) эффективность;
- в) технический прогресс;
- г) доходность производства;
- д) уровень концентрации;
- е) степень сходства или отличия товаров разных фирм.

11. Каковы позитивные последствия внутриотраслевой конкуренции?

- а) стимулирование снижения издержек путем роста производительности труда, использования достижений технического прогресса, улучшения организации производства;
- б) стимулирование переливания капитала из отрасли в отрасль;
- в) повышение качества продукции.

12. Каковы позитивные последствия межотраслевой конкуренции?

- а) снижение цен на производимую продукцию;

б) перелив капитала из отраслей с меньшей нормой прибыли в отрасли с большей нормой прибыли;

в) оптимизация отраслевой структуры экономики;

г) банкротство неэффективных предпринимательских структур.

13. Укажите причины диверсификации производства:

а) эффект от разнообразия;

б) снижение риска хозяйствования;

в) возможности перекрёстного субсидирования;

г) повышение отраслевых барьеров;

д) повышение риска хозяйствования;

е) снижение отраслевых барьеров.

14. Дифференциация товара приводит к следующему:

а) созданию вместо единого рынка сети частично обособленных, но взаимосвязанных рынков;

б) существует широкое разнообразие цен, издержек и объёмов выпуска той или иной товарной группы;

в) дифференциация не исключает монополии;

г) дифференциация исключает монополию;

д) существованию единого рынка.

15. Антимонопольное законодательство, действующее во многих странах, нацелено в первую очередь на обеспечение:

а) пресечения злоупотреблений на рынке;

б) полной занятости;

в) экономической свободы;

г) условий конкуренции;

д) потребителей общественными товарами и услугами.

16. Под вертикальной интеграцией понимают:

а) объединение на финансово-экономической основе различных технологически взаимосвязанных производств;

б) объединение предприятий, выпускающих однородную продукцию;

в) объединение предприятий, технологически не связанных между собой.

17. Организационная структура управления представляет собой:

а) совокупность элементов организации (должностей и структурных подразделений), участвующих в управленческой деятельности, и связей между ними;

б) перечень структурных подразделений и штатных единиц организации с указанием их должностных обязанностей;

в) технологию выполнения работ по проекту в увязке с системой ответственности за эти работы.

18. Организационная структура управления определяется:

- а) системой властных, административных полномочий;
- б) системой административных функциональных полномочий и горизонтальных отношений;
- в) системой оплаты труда.

19. Команда управления проектом представляет собой:

- а) совокупность участников проекта, осуществляющих не только управленческую, но и исполнительскую, предметную деятельность на основе командного принципа;
- б) совокупность исполнителей, осуществляющих горизонтальную интеграцию деятельности в рамках функциональной организационной структуры;
- в) единый орган управления проектом, представляющий собой совокупность сотрудников, осуществляющих управленческую деятельность на основе командного принципа организации взаимодействия между собой.

20. К общим принципам выбора и построения организационной структуры управления проектом относятся:

- а) соответствие организационной структуры системе взаимоотношений участников проекта;
- б) соответствие организационной структуры содержанию проекта;
- в) соответствие организационной структуры бюджету проекта;
- г) соответствие организационной структуры окружению проекта;
- д) соответствие организационной структуры принятым отраслевым нормам и стандартам.

21. Организационная структура управления проектом, вынесенная за рамки материнской структуры организации, – это:

- а) всеобщее управление проектами;
- б) проектно-матричная структура;
- в) механистическая структура;
- г) управление по проектам;
- д) выделенная организационная структура.

22. Организационная структура управления проектами, вынесенная за рамки материнских структур организаций, осуществляющих управление проектами на паритетной основе, – это:

- а) двойственная организационная структура;
- б) проектно-матричная структура;
- в) всеобщее управление проектами;
- г) механистическая структура;
- д) управление по проектам.

23. Организационная структура управления проектами, реализуемая в рамках материнской структуры организации для управления одним или несколькими проектами с глубокой интеграцией проектной и материнской структур, – это:

- а) двойственная организационная структура;
- б) проектно-матричная структура;
- в) всеобщее управление проектами;
- г) управление по проектам;
- д) механистическая структура.

24. Организационная структура управления проектами, совпадающая с материнской структурой, вся деятельность которой состоит из деятельности по управлению проектами, – это:

- а) двойственная организационная структура;
- б) всеобщее управление проектами;
- в) проектно-матричная структура;
- г) управление по проектам;
- д) выделенная организационная структура.

25. Преимуществами функциональных организационных структур являются:

- а) стимулирование деловой и профессиональной специализации;
- б) содействие повышению технологичности выполнения операций в функциональных областях;
- в) концентрация внимания на проекте, его цели и потребности клиентов;
- г) появление возможности гибко «настраивать» организационную структуру в рамках широкого спектра: от слабой до сильной матрицы;
- д) оптимизация коммуникационных связей между сотрудниками и руководителем проекта и между высшим руководством материнской организации.

26. К преимуществам матричных организационных структур относятся:

- а) появление возможности гибко «настраивать» организационную структуру в рамках широкого спектра: от слабой до сильной матрицы;
- б) оптимизация коммуникационных связей между сотрудниками и руководителем проекта и между ним и высшим руководством материнской организации.

27. Преимуществами проектно-целевых организационных структур являются:

- а) реализация прямого подчинения сотрудников руководителю проекта и достижение таким образом однозначности направленности усилий этих сотрудников;

б) стимулирование деловой и профессиональной специализации;
в) содействие повышению технологичности выполнения операций в функциональных областях.

28. В основе функциональных организационных структур управления лежит:

- а) горизонтально-технологический принцип разделения труда;
- б) вертикально-функциональный принцип разделения труда;
- в) смешанный принцип разделения труда.

29. Посредники в рамках функциональной структуры применяются для:

- а) снижения расходов на аппарат управления;
- б) интеграции деятельности различных структурных подразделений;
- в) совершенствования бизнес-процессов.

30. Недостатками матричных организационных структур являются:

- а) нарушение принципа единоначалия, что дезориентирует персонал и вызывает множество конфликтов;
- б) установление функциональной технологичности, которая не способствует разрешению комплексных, междисциплинарных проблем;
- в) возникновение необходимости координировать деятельность нескольких проектов, например, по таким вопросам, как распределение ограниченных ресурсов;
- г) дублирование функциональных областей и снижение эффективности использования ресурсов

31. К недостаткам проектно-целевых структур относятся:

- а) снижение технологичности в функциональных областях;
- б) установление функциональной технологичности, которая не способствует разрешению комплексных, междисциплинарных проблем;
- в) возникновение необходимости координировать деятельность нескольких проектов, например, по таким вопросам, как распределение ограниченных ресурсов;
- г) дублирование функциональных областей и снижение эффективности использования ресурсов.

32. При реализации схемы «управление – функция управляющей фирмы» наиболее эффективна:

- а) функциональная организационная структура;
- б) слабая матричная организационная структура;
- в) проектно-целевая организационная структура.

33. При применении сильной матричной структуры в рамках схемы «управление – функция генподрядчика» целесообразен:

- а) низкий уровень структуризации;

- б) средний уровень структуризации;
- в) высокий уровень структуризации.

34. Структуризация извне вовнутрь подразумевает следующую последовательность реализации принципов выбора организационной структуры:

а) определение соответствия организационной структуры управления проектом его содержанию; определение соответствия проекта системе взаимодействия участников и организационному контексту; определение соответствия проекта и внешнего окружения;

б) определение соответствия проекта его окружению и решение вопроса об уровне адаптивности-структуризации, определение соответствия проекта системе взаимодействия участников и организационному контексту и определение соответствия организационной структуры управления проектом его содержанию;

в) последовательность произвольная.

35. При низкой значимости проекта для организации следует избрать:

- а) стратегию структуризации управления извне вовнутрь;
- б) стратегию структуризации управления изнутри вовне;
- в) смешанную стратегию структуризации управления.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В первой части пособия по дисциплине «Экономика дорожно-строительной отрасли» – «Экономика и управление дорожно-строительной отраслью» рассмотрены вопросы по сущности понятия экономики, ее отраслевой структуры, особенностей дорожно-строительной отрасли, ее состава и структуры, состава и структуры системы управления дорожно-строительной отраслью, функциональных обязанностей элементов структуры управления дорожно-строительной отраслью, экономического аспекта экологической безопасности и основных направлений обеспечения высокого уровня экологической безопасности в дорожно-строительной отрасли.

В учебном пособии отведено место словарю дорожных терминов, что может облегчить восприятие и понимание излагаемого материала студентами-бакалаврами в процессе освоения дисциплины «Экономика дорожно-строительной отрасли». Кроме того, в пособии включен перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, что позволит сформировать целостное представление об объемах объекта управления в дорожно-строительной отрасли.

Представленные теоретические, методологические и практические основы экономики и управления дорожно-строительной отраслью, а так же экономического аспекта экологической безопасности в отрасли, позволят студентам-бакалаврам, обучающимся по направлению «Строительство», подготовиться и использовать полученные знания в выпускной квалификационной работе и дальнейшей профессиональной деятельности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Алхимова, Н. Дороги дороги, но бездорожье дороже [Текст] / Н. Алхимова // Транспорт России. – 2006. – №16 (408). – С. 4.
2. Алхимова, Н. Лучше меньше, да лучше [Текст] / Н. Алхимова // Автомобильные дороги. – 2006. – №2. – С. 6-8.
3. Архипов, В. Дороги, не обеспечивающие намеченное экономическое и социальное развитие России. Что делать? [Текст] / В. Архипов // Строительная газета. – 2006. – №5 (9860). – С. 1,3.
4. Айдинян, В.К. Как управлять качеством? [Текст] / В.К. Айдинян, Н.И. Бурминский // Автомобильные дороги. – 2006. – №2. – С. 12-16.
5. Белоусов, А. Разграничение полномочий для усиления ответственности [Текст] / А. Белоусов // Автомобильные дороги. – 2005. – №12. – С. 16-19.
6. Беляков, С.А. Национальная программа «Дороги России XXI века» – важный этап на пути создания в России современной дорожной сети [Текст] / С.А. Беляков // Наука и техника в дорожной отрасли. – 2001. – №4. – С.1-3.
7. Васильев, А.Г. Целевые показатели оценки результативности модернизации, ремонта и содержания автомобильных дорог [Текст] / А.Г. Васильев // Наука и техника в дорожной отрасли. – 2005. – №1. – С.5-7.
8. Влияние внешней и внутренней среды на эффективность управления инвестиционным процессом в дорожно-строительном комплексе [Текст] / Б.Б. Хрусталёв, Е.В. Духанина // «Известия высших учебных заведений. Поволжский регион», №4 (25). – Пенза: Изд-во ПГУ, 2006.
9. Воронцова, С. Государево дело [Текст] / С. Воронцова, А. Солодкий // Автомобильные дороги. – 2005. – №12. – С. 34-37.
10. Воронцова, С. Государево дело [Текст] / С. Воронцова, А. Солодкий // Автомобильные дороги. – 2006. – №1. – С. 42-45.
11. Воронцова, С. Стратегия финансирования [Текст] / С. Воронцова // Автомобильные дороги. – 2005. – №5. – С. 12-15.
12. Воронцова, С. Стратегия финансирования [Текст] / С. Воронцова // Автомобильные дороги. – 2005. – №6. – С. 28-31.
13. Инвестиционный климат Пензенской области [Текст] / Д.В. Берендяева, О.А. Хлевная, И.В. Сироткин, Е.В. Духанина // Проблемы устойчивого функционирования и развития региональных производственных систем: Международная научно-практическая конференция аспирантов и студентов – Пенза: ПГУАС, 2006.

14. Иванов, А.А. РИСК-МЕНЕДЖМЕНТ. Учебно-методический комплекс [Текст] / А.А. Иванов, С.Я. Олейников, С.А. Бочаров. – М.: Изд. центр ЕАОИ, 2008. – 193 с.
15. Инновационная экономика [Текст]: лекция / сост. А.И. Попов. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2008. – 24 с. – 100 экз
16. Как выбраться из тупика? Действующая система финансирования дорожной отрасли наносит ущерб Российской Государственности (из доклада Министра транспорта РФ Игоря Левитина) [Текст] // Автомобильные дороги. – 2005. – №4. – С. 16-18.
17. Коробицын, Т.Г. Особенности и проблемы финансирования автодорожного строительства в Российской Федерации [Текст] / Т.Г. Коробицын // Молодой ученый. – 2011. – №4. Т.1. – С. 158-161.
18. Кузнецова, О.Н. Сущность отраслевого риска и его роль в развитии экономики [Текст] / О.Н. Кузнецова // Проблемы современной экономики: материалы междунар. науч. конф. (г. Челябинск, декабрь 2011 г.). – Челябинск: Два комсомольца, 2011. – С. 51-54.
19. Левитин, И.Е. Государство и бизнес: баланс интересов [Текст] / И.Е. Левитин // Автомобильные дороги. – 2004. – №11. – С.6-9.
20. Левитин, И.Е. Ясность стратегических целей и ориентиров [Текст] / И.Е. Левитин // Дороги России XXI века. – 2004. – № 4. – С.12–17.
21. Лежикова, Н.А. Разработка эффективной системы управления предприятиями инвестиционно-строительного комплекса [Текст] / Н.А. Лежикова, Б.Б. Хрусталева, И.В. Попрядухина // Актуальные проблемы экономики, организации и управления в условиях развития производственных систем: материалы Международной научно-практической конференции. – Пенза: ПГУАС, 2004.
22. Маркин, Г. Модель финансирования: Международный опыт организации государственно-частного партнерства [Текст] / Г. Маркин // Автомобильные дороги. – 2005. – №9. – С. 18-20.
23. Мельников, И. Будущее дорожной отрасли [Текст] / И. Мельников // Автомобильные дороги. – 2005. – №11. – С. 59-60.
24. Министерство транспорта Российской Федерации Федеральное дорожное агентство (росавтодор) Каталог эффективных технологий, новых материалов и современного оборудования дорожного хозяйства за 2012 г. [Текст]. – М., 2012.
25. Мучак, И. Дорогу осилит идущий [Текст] / И. Мучак // Автомобильные дороги. – 2005. – №11. – С. 5-7.
26. На крутом повороте (из доклада руководителя Федерального дорожного агентства Минтранса РФ Олега Белозерова) [Текст] // Автомобильные дороги. – 2005. – №4. – С. 5-9.

27. Николаев, И. Зона ответственности. Как организуется содержание и ремонт дорог федерального значения столицы [Текст] / И. Николаев // Транспорт России. – 2006. – №6 (398). – С. 5-7.

28. Общая теория рисков [Текст]: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Я.Д. Вишняков, Н.Н. Радаев. – 2-е изд., испр. – М.: Издательский центр Академия, 2008. – 368 с.

29. Организация и финансирование инноваций [Текст]: учеб. пособие / В.В. Быковский, Л.В. Минько, О.В. Коробова, Е.В. Быковская, Г.М. Золотарева. – Тамбов : Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2006. – 116 с.

30. Поздняков, В.Я. Экономика отрасли [Текст]: учеб. пособие / В.Я. Поздняков, С.В. Какзаков. – М.: ИНФРА-М, 2010. – 309 с.

31. Проблемы функционирования и развития дорожного хозяйства [Текст] / Д.В. Берендяева, О.А. Хлевная, Е.В. Духанина // Проблемы устойчивого функционирования и развития региональных производственных систем: Международная научно-практическая конференция аспирантов и студентов – Пенза: ПГУАС, 2006.

32. Саблин, И.В. Теоретические аспекты экологической политики [Текст] / И.В. Саблин // Молодой ученый. – 2011. – №6. Т.2. – С. 58-64.

33. Основы экономики [Текст]: учеб. пособие для нач. проф. образования / С.В. Соколова. – 2-е изд., стер. – М.: Издательский центр Академия, 2005. – 128 с.

34. Строительство автомобильных дорог [Текст]: учебник / коллектив авторов; под. ред. В.В. Ушакова и В.М. Ольховикова. – М.: КНОРУС, 2013. – 576с.

35. Экономика отрасли [Текст]: учеб. пособие. – М.:ИНФРА-М, 2009. – 145 с.

36. Экономик, организация и управление предприятием [Текст]: учеб. пособие. – 2-е изд., доп. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 455 с.

ПРИЛОЖЕНИЯ

П р и л о ж е н и е А

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения
(с изменениями на 21 декабря 2012 года)

1	2	3
Учетные номера автомобильных дорог и их наименование	Идентификационные номера автомобильных дорог	Учетные номера автомобильных дорог и их наименования, которые могут применяться до 31 декабря 2017 года включительно
М-1	00 ОП ФЗ М-1 (Е30, М-1 с АН6, СНГ)	«Беларусь» – от Москвы до границы с Республикой Беларусь (на Минск, на Брест)
		строящийся новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» – от Москвы до границы с Республикой Беларусь (на Минск, на Брест) (Московская область)
		строящаяся Молодогвардейская транспортная развязка
		строящаяся подъездная автомобильная дорога от 1-го Успенского шоссе до нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» – от Москвы до границы с Республикой Беларусь (на Минск, на Брест) (Московская область)
		строящаяся транспортная развязка на пересечении Подушкинского шоссе со строящимся новым выходом на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» – от Москвы до границы с Республикой Беларусь (на Минск, на Брест) (Московская область)

Продолжение прил. А

1		2		3
М-2	«Крым» Москва – Тула – Орел – Белгород – Белгород – Белгород – граница с Украиной	00 ОП Ф3 М-2 (Е105, СНГ)	«Крым» – от Москвы через Тулу, Орел, Курск, Белгород до границы с Украиной (на Харьков, Днепропетровск, Симферополь) Подъезды к городам Тула, Орел, Курск, Белгород Подъезд к историко-архитектурному комплексу «Одинцово»	
(Позиция в редакции, введенной в действие с 1 января 2012 года постановлением Правительства Российской Федерации от 29 ноября 2011 года N 990. – См. предыдущую редакцию)				
М-3	«Украина» Москва – Калуга – Брянск – граница с Украиной	00 ОП Ф3 М-3 (Е101, СНГ)	«Украина» – от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев)	
			подъезды к городам Калуга, Брянск	
М-4	«Дон» Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск	00 ОП Ф3 М-4 (Е50, Е97, Е115, Е592, СНГ)	«Дон» – от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска	
М-5	«Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск	00 ОП Ф3 М-5 (Е30, АН6, АН7, СНГ)	«Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска	
			подъезды к городам Рязань, Саранск, Пенза, Ульяновск, Самара, Оренбург, Уфа, Екатеринбург	
М-7	«Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа	00 ОП Ф3 М-7 (Е017, Е22, СНГ)	«Волга» – от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы	
			подъезды к городам Владимир, Иваново, Чебоксары, Ижевск и Пермь	

Продолжение прил. А

1		2		3	
М-8	«Холмогоры» Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск	00 ОП Ф3 М-8 (Е115, М-8 – СНГ)	00 ОП Ф3 М-8 (Е115, М-8 – СНГ)	«Холмогоры» – от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска	«Холмогоры» – от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска
(Позиция в редакции, введенной в действие с 1 января 2012 года постановлением Правительства Российской Федерации от 5 сентября 2011 года N 744; постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 года N 1207. – См. предыдущую редакцию)					
М-9	«Балтия» Москва – Волоколамск – граница с Латвийской Республикой	00 ОП Ф3 М-9 (Е22, М-9 – СНГ)	00 ОП Ф3 М-9 (Е22, М-9 – СНГ)	«Балтия» – от Москвы через Волоколамск до границы с Латвийской Республикой (на Ригу)	«Балтия» – от Москвы через Волоколамск до границы с Латвийской Республикой (на Ригу)
М-10	«Россия» Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург	00 ОП Ф3 М-10 (Е105, АН8, СНГ)	00 ОП Ф3 М-10 (Е105, АН8, СНГ)	«Россия» – от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга	«Россия» – от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга
М-11	строющаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург	00 ОП Ф3 М-11	00 ОП Ф3 М-11	подъезды к городам Тверь, Новгород	подъезды к городам Тверь, Новгород
				строющаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург	строющаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург
				строющаяся Бусиновская транспортная развязка	строющаяся Бусиновская транспортная развязка
				строющийся подъезд от федеральной автомобильной дороги М-10 «Россия» – от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в районе Зеленограда к строящейся скоростной автомобильной дороге Москва – Санкт-Петербург (Московская область)	строющийся подъезд от федеральной автомобильной дороги М-10 «Россия» – от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в районе Зеленограда к строящейся скоростной автомобильной дороге Москва – Санкт-Петербург (Московская область)
				строющаяся транспортная развязка на пересечении федеральной автомобильной дороги «Московское малое кольцо» через Икшу, Ногинск, Бронницы, Голицыно, Истру на участке от Ленинградского шоссе до Дмитровского шоссе со строящейся скоростной автомобильной дорогой Москва – Санкт-Петербург (Московская область)	строющаяся транспортная развязка на пересечении федеральной автомобильной дороги «Московское малое кольцо» через Икшу, Ногинск, Бронницы, Голицыно, Истру на участке от Ленинградского шоссе до Дмитровского шоссе со строящейся скоростной автомобильной дорогой Москва – Санкт-Петербург (Московская область)

Продолжение прил. А

1		2		3	
Р-21	«Кола» Санкт-Петербург – Петро- заводск – Мурманск – Пе- ченга – граница с Коро- левством Норвегия	00 ОП Ф3 Р-21 (Е105, М-18 СНГ)	«Кола» – от Санкт-Петербурга через Петрозаводск, Мурманск, Печенгу до границы с Норвегией (между-народный автомобильный пункт пропуска «Борисоглебск») подъезд к аэропорту города Мурманск		
(Позиция в редакции, введенной в действие с 1 января 2012 года постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 года N 1207. – См. предыдущую редакцию)					
Р-22	«Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Тамбов – Астрахань Волгоград – Астрахань	00 ОП Ф3 Р-22 (Е38, М-6 Е40, Е119, АН8, АН61, АН70, СНГ)	«Каспий» – из Москвы (от Каширы) через Тамбов, Волгоград до Астрахани подъезды к городам Тамбов, Саратов, Элиста		
Р-23	Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Белоруссия	00 ОП Ф3 Р-23 (Е95, М-20 СНГ)	Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель до границы с Республикой Беларусь протяженностью 368,5 км		
Р-56	Великий Новгород – Сольцы – Порхов – Псков	00 ОП Ф3 Р-56	Новгород – Псков (через Сольцы, Порхов)	А-116, 1Р 56	
Р-92	Калуга – Перемышль – Белев – Орел	00 ОП Ф3 Р-92	Калуга – Перемышль – Белев – Орел	1Р 92	
Р-119	Орел – Ливны – Елец – Липецк – Тамбов	00 ОП Ф3 Р-119 (СНГ)	Орел – Ливны – Елец – Липецк – Тамбов	1Р 119	
Р-120	Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Белоруссия	00 ОП Ф3 Р-120 (СНГ)	Орел – Брянск – Смоленск до границы с Республикой «Украина»	1Р 120	

Продолжение прил. А
3

1	2	3
		А-141 Брянск – Смоленск до границы с Республикой Беларусь (через Рудню на Витебск)
		подъезд к городу Смоленск
Р-132	Калуга – Тула – Михайлов – Рязань	1Р 132
		обход города Калуга от М-3 «Украина»
(Позиция в редакции, введенной в действие с 1 января 2012 года постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 года N 1207. – См. предыдущую редакцию)		
Р-158	Нижний Новгород – Сарагов Армамас – Саранск – Исса – Пенза – Сарагов	1Р 158
Р-176	«Вятка» Чебоксары – Йошкар-Ола – Киров – Сыктывкар	00 ОП Ф3 Р-176 (СНГ)
		подъезд к городу Киров
Р-178	Саранск – Сурское – Ульяновск	1Р 178
Р-193	Воронеж – Тамбов	1Р 193
Р-208	Тамбов – Пенза	1Р 208, 1Р 209
Р-215	Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала	00 ОП Ф3 Р-215 (Е119, Е50, АН8, СНГ)
Р-216	Астрахань – Элиста – Ставрополь	А-154

Продолжение прил. А

1		2		3
P-217	«Кавказ» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Владикавказ – Грозный – Махачкала – граница с Азербайджанской Республикой	00 ОП ФЗ Р-217 (Е50, М-29, Е117, Е119, АН8, СНГ)	«Кавказ» – из Краснодар (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку)	
P-228	Сызрань – Саратов – Волгоград	00 ОП ФЗ Р-228 (Е1Р, СНГ)	подъезды к городам Майкоп, Ставрополь, Черкесск, Владикавказ, Грозный, Махачкала, Магас	
P-239	Сызрань – Саратов – Волгоград	00 ОП ФЗ Р-239	Сызрань – Саратов – Волгоград	
	Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан		Казань – Оренбург – Акбулак до границы с Республикой Казахстан	
	подъезд к аэропорту Казань		подъезд к аэропорту Казань	
(Позиция в редакции, введенной в действие с 1 сентября 2012 года постановлением Правительства Российской Федерации от 11 августа 2012 года N 817; в редакции, введенной в действие с 1 января 2013 года постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2012 года N 1364. – См. предыдущую редакцию)				
P-240	Уфа – Оренбург	00 ОП ФЗ Р-240	Уфа – Оренбург и Западный обход г.Уфы	
P-241	Казань – Буинск – Ульяновск	00 ОП ФЗ Р-241	Казань – Буинск – Ульяновск	
P-242	Пермь – Екатеринбург	00 ОП ФЗ Р-242 (Е22, 1Р, СНГ)	Пермь – Екатеринбург	
P-254	«Иртыш» Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск	00 ОП ФЗ Р-254 (Е30, М-51, М-53, М-55, АН6, СНГ)	«Байкал» – от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы	
			подъезды к городам Тюмень, Томск транзитный участок, проходящий по территории города Усолье-Сибирское	

Продолжение прил. А
3

1	2	3
(позиция в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2011 года N 96 – см. предыдущую редакцию)		
Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск	00 ОП ФЗ Р-255 (АН6, СНГ)	М-51, М-53, М-55 «Байкал» – от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы подъезды к городам Тюмень, Томск транзитный участок, проходящий по территории города Усьолье-Сибирское
(Позиция в редакции, введенной в действие с 1 января 2012 года постановлением Правительства Российской Федерации от 5 сентября 2011 года N 744. – См. предыдущую редакцию)		
Р-256 «Чуйский тракт» Новоси- бирск – Барнаул – Горно- Алтайск – граница с Монголией	00 ОП ФЗ Р-256 (АН4, СНГ)	М-52 «Чуйский тракт» – от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией подъезды к городам Барнаул, Горно-Алтайск
Р-257 «Енисей» Красноярск – Абакан – Кы- зыл – граница с Монголией	00 ОП ФЗ Р-257 (СНГ)	М-54 «Енисей» – от Красноярска через Абакан, Кызыл до границы с Монголией
Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита	00 ОП ФЗ Р-258 (АН6, СНГ)	М-51, М-53, М-55 «Байкал» – от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы подъезды к городам Тюмень, Томск
Р-297 «Амур» Чита – Невер – Свободный – Архара – Биробиджан – Хабаровск	00 ОП ФЗ Р-297 (АН30, АН31, СНГ)	«Амур» – строящаяся дорога от Читы через Невер, Свободный, Архару, Биробиджан до Хабаровска подъезд к городу Благовещенск

Продолжение прил. А

1		2		3
A-107	«Московское кольцо» Икша – Ногинск – Бронницы – Голицыно – Истра – Икша	малое	00 ОП ФЗ А-107	Московское малое кольцо через Икшу, Ногинск, Бронницы, Голицыно, Istrу
A-108	«Московское большое кольцо» Дмитров – Сергиев Посад – Орехово-Зуево – Воскресенск – Михнево – Балабаново – Руза – Клин – Дмитров	большое	00 ОП ФЗ А-108	Московское большое кольцо через Дмитров, Сергиев Посад, Орехово-Зуево, Воскресенск, Михнево, Балабаново, Рузу, Клин (с подъездом к государственному комплексу «Таруса» и проездами по его территории)
A-109	Ильинское шоссе		00 ОП ФЗ А-109	Ильинское шоссе (со спецподъездами)
A-110	подъездная дорога от автомобильной дороги А-108 «Московское большое кольцо» к объекту «Семеновское»	автомобильная дорога от авто- дороги А-108	00 ОП ФЗ А-110	подъезд от Московского большого кольца (участок Каширо-Симферопольского перегона) к объекту «Семеновское» с проездами по его территории
A-111	подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово»	от ав- томобильной дороги М-10	00 ОП ФЗ А-111	подъезд к государственному комплексу «Завидово» (с проездами по его территории) от автомобильной дороги «Россия» (М-10)
A-112	Чепелево – Вельяминово		00 ОП ФЗ А-112	Чепелево – Вельяминово
A-113	Строющаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область)	Центральная автомобильная дорога (Московская область)	00 ОП ФЗ А-113	Строющаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область)

Продолжение прил. А

1		2		3
A-114	Вологда – Тихвин – Вологда – Новая Ладога до магистрали «Кола» (через автомобильная дорога Р-21 «Кола»	00 ОП Ф3 А-114	Ф3 А-114	Вологда – Новая Ладога до магистрали «Кола» (через Тихвин)
A-118	Кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Санкт-Петербурга	00 ОП Ф3 А-118		первая очередь строящейся кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга от Приморского шоссе до Московского шоссе
				вторая очередь строящейся кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга от Московского шоссе до станции Бронка
A-120	«Санкт-Петербургское южное полукольцо» Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора	00 ОП Ф3 А-120		Санкт-Петербургское южное полукольцо через Кировск, Мгу, Гатчину, Большую Ижору
A-121	«Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола»	00 ОП Ф3 А-121		автомобильная дорога от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска, включающая строящийся участок от Кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга через Скотное до автомобильной дороги Магистральная
A-130	Москва – Малоярославец – Рославль – граница с Республикой Белоруссия	00 ОП Ф3 А-130	А-101	Москва – Малоярославец – Рославль до границы с Республикой (на Бобруйск, Слуцк) Беларусь
A-132	подъездная дорога от автомобильной дороги М-1 «Беларусь» к г. Смоленску	00 ОП Ф3 А-132		подъезд от автомобильной дороги М-1 «Беларусь» – от Москвы до границы с Республикой Беларусь (на Минск, Брест) к городу Смоленск

Продолжение прил. А

1		2		3	
А-133	подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г.Липецку	00 ОП Ф3 А-133			подъезды от автомобильной дороги М-4 «Дон» – от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска к городам Липецк, Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар
А-134	подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г.Воронежу	00 ОП Ф3 А-134			
А-135	подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г.Ростову-на-Дону	00 ОП Ф3 А-135			
А-136	подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г.Краснодару	00 ОП Ф3 А-136			
А-142	Тросна – Калиновка	00 ОП Ф3 А-142 А-142 (Е391, СНГ)			Тросна – Калиновка
А-146	Краснодар – Верхнебаканский	00 ОП Ф3 А-146 (Е115)			Краснодар – Новороссийск (до Верхнебаканского)
А-147	Джубга – Сочи – граница с Республикой Абхазия	00 ОП Ф3 А-147 (Е97, СНГ)	М-27		Джубга – Сочи до границы с Республикой Грузия (на Тбилиси, Баку)
А-148	«Дублер Курортного проспекта» от 172-го километра федеральной автомобильной дороги А-147 Джубга – Сочи – граница с Республикой Абхазия до обхода г.Сочи	00 ОП Ф3 А-148			Центральная автомагистраль г.Сочи «Дублер Курортного проспекта», от 172-го километра федеральной автомобильной дороги М-27 Джубга – Сочи (р.Псахе) до начала обхода г.Сочи (р.Агура)

Продолжение прил. А
3

1	2	3
А-149	00 ОП ФЗ А-149	Адлер (автомобильная дорога Джубга – Сочи) – Красная Поляна
А-151	00 ОП ФЗ А-151 (СНГ)	Цивильск – Ульяновск
А-153	00 ОП ФЗ А-153	Нытва – Кудымкар
А-154	00 ОП ФЗ А-154	Урвань – Верхняя Балкария – Уштулу
А-155	00 ОП ФЗ А-155	Черкесск – Домбай – граница с Республикой Абхазия
А-156	00 ОП ФЗ А-156	подъездная дорога от автомобильной дороги А-155 Черкесск – Домбай – граница с Республикой Абхазия к международному центру отдыха «Архыз» и к специализированной астрофизической обсерватории академии наук
А-157	00 ОП ФЗ А-157	Минеральные Воды (аэропорт) – Кисловодск
А-158	00 ОП ФЗ А-158	Прохладный – Баксан – Эльбрус

Продолжение прил. А
3

1	2	3
А-159	подъездная дорога от г. Майкопа к Кавказскому государственному биосферному заповеднику	00 ОП Ф3 А-159
А-160	Майкоп – Усть-Лабинск – Кореновск	1Р 253
А-161	Владикавказ – Нижний Ларс – граница с Грузией	00 ОП Ф3 А-161 (Е117, СНГ)
А-162	Владикавказ – Алагир	00 ОП Ф3 А-162
А-163	подъездная дорога от автомобильной дороги Р-217 «Кавказ» к аэропорту г. Владикавказа	00 ОП Ф3 А-163
А-164	«Транскам» Карджин – Алагир – Нижний Зарамаг с Республикой Южная Осетия	00 ОП Ф3 А-164
А-165	Лермонтов – Черкесск	А-156
А-167	Кочубей – Нефтекумск – Зеленокумск – Минеральные Воды	00 ОП Ф3 А-167 (Е50, СНГ)
А-180	Минеральные Воды «Нарва» Санкт-Петербург -	00 ОП Ф3 А-180 М-11 (Е20, СНГ)
	граница с Эстонской Республикой	Республикой (на Таллин)

Продолжение прил. А

1		2		3	
					подъезд к морскому торговому порту Усть-Луга (через Керстово, Котлы, Косколово)
А-181	«Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой	00 ОП Ф3 А-181 (Е18, АН8, СНГ)	М-10		«Скандинавия» – от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией
А-212	Псков – Изборск – граница с Эстонской Республикой	00 ОП Ф3 А-212 (Е77)	А-212		Псков – Изборск до границы с Эстонской Республикой (на Ригу)
А-216	Гвардейск – Неман – граница с Литовской Республикой	00 ОП Ф3 А-216 (Е77, СНГ)	А-216		Гвардейск – Неман до границы с Литовской Республикой (через Шяуляй, Елгаву на Ригу)
А-229	Калининград – Черняховск – Нестеров – граница с Литовской Республикой	00 ОП Ф3 А-229 (Е28, Е77, СНГ)	А-229		Калининград – Черняховск – Нестеров до границы с Литовской Республикой (на Вильнюс, Минск, магистраль «Беларусь»)
А-240	Брянск – Новозыбков – граница с Республикой Белоруссия	00 ОП Ф3 А-240 (РЕ9А, СНГ)	М-13		Брянск – Новозыбков до границы с Республикой Беларусь (на Гомель, Пинск, Кобрин)
А-260	Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной	00 ОП Ф3 А-260 (Е40, АН70, СНГ)	М-21		Волгоград – Каменск-Шахтинский до границы с Украиной (на Днепропетровск, Кишинев)
А-270	автомобильная дорога М-4 «Дон» – Новошахтинск – граница с Украиной	00 ОП Ф3 А-270 (Е50, СНГ)	М-19		Новошахтинск – Майский (из Киева через Полтаву, Харьков) от границы с Украиной до Магистральной «Дон»
А-280	Ростов-на-Дону – Таганрог – граница с Украиной	00 ОП Ф3 А-280 (Е58, СНГ)	М-23		Ростов-на-Дону – Таганрог до границы с Украиной (на Харьков, Одессу)
А-290	Новороссийск – Керченский пролив – граница с Украиной	00 ОП Ф3 А-290 (Е97, Е115, СНГ)	М-25		Новороссийск – Керченский пролив (на Симферополь)

Продолжение прил. А

1		2		3	
А-295	Йошкар-Ола – Зеленодольск – автомобильная дорога М-7 «Волга»	00 ОП ФЗ А-295	1Р 175	Йошкар-Ола – Зеленодольск до магистрали «Волга»	
А-300	Самара – Большая Черниговка – граница с Республикой Казахстан	00 ОП ФЗ А-300 (Е121, АН63, СНГ)	М-32	Самара – Большая Черниговка до границы с Республикой Казахстан (на Уральск, Актюбинск, Кызыл-Орду, Чимкент)	
А-305	Оренбург – Илек – граница с Республикой Казахстан	00 ОП ФЗ А-305	1Р 335	Оренбург – Илек до границы с Республикой Казахстан (на Уральск)	
А-310	Челябинск – Троицк – граница с Республикой Казахстан	00 ОП ФЗ А-310 (Е123, АН7, СНГ)	М-36	Челябинск – Троицк до границы с Республикой Казахстан (на Кустанай, Караганду, Балхаш, Алма-Ату)	
А-320	Омск – Черлак – граница с Республикой Казахстан	00 ОП ФЗ А-320 (Е127, АН60, СНГ)	М-38	Омск – Черлак до границы с Республикой Казахстан (на Павлодар, Семипалатинск, Майкапчигай)	
А-322	Барнаул – Рубцовск – граница с Республикой Казахстан	00 ОП ФЗ А-322 (АН64, СНГ)		Барнаул – Рубцовск до границы с Республикой Казахстан (на Семипалатинск)	
А-331	«Виллой» Тулун – Братск – Усть-Кут – Мирный – Якутск	00 ОП ФЗ А-331		«Виллой» – автомобильная дорога, строящаяся от автомобильной дороги М-53 «Байкал» через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска	
Позиция исключена с 1 января 2012 года – постановление Правительства Российской Федерации от 5 сентября 2011 года N 744. – См. предыдущую редакцию.					
А-333	Култук – Монды – граница с Монголией	00 ОП ФЗ А-333 (СНГ)		Култук – Монды	
А-340	Улан-Удэ – Кяхта – граница с Монголией	00 ОП ФЗ А-340 (АН3, СНГ)		Улан-Удэ (автомобильная дорога «Байкал») – Кяхта до границы с Монголией	

Продолжение прил. А

1		2		3
А-350	Чита – Забайкальск – граница с Китайской Народной Республикой	00 ОП Ф3 (АН6, СНГ)	А-350 А-166	Чита – Забайкальск до границы с Китайской Народной Республикой
А-360	«Лена» Невер – Якутск	00 ОП Ф3 (СНГ)	М-56	«Лена» – от Невера до Якутска
А-361	подъездная дорога от автомобильной дороги А-360 «Лена» к границе с Китайской Народной Республикой	00 ОП Ф3 (СНГ)		подъезд к границе с Китайской Народной Республикой (с.Джалинда) от автомобильной дороги «Лена» (М-56)
А-370	«Усури» Хабаровск – Владивосток	00 ОП Ф3 (АН6, АН30, СНГ)	М-60	«Усури» – от Хабаровска до Владивостока
А-375	«Восток» Хабаровск – Красный Яр – Ариадное – Чугуевка – Находка	00 ОП Ф3 А-375		«Восток» – строящаяся автомобильная дорога от г.Хабаровска через населенные пункты Красный Яр, Ариадное и Чугуевка до г.Находки
А-381	подъездная дорога от г.Нарьян-Мара к аэропорту Нарьян-Мара	00 ОП Ф3 А-381		автомобильные подъезды до аэропорта, морского, речного порта, железнодорожной станции от городов Петропавловск-Камчатский, Анадырь, Дудинка, Нарьян-Мар
А-382	подъездная дорога от г.Дудинки к аэропорту Алыкель	00 ОП Ф3 А-382		
А-383	подъездная дорога от поселка городского типа Тура к аэропорту Тура (Горный)	00 ОП Ф3 А-383		

Окончание прил. А

1	2	3
А-384	подъездная дорога от г. Анадыря к аэропорту Анадыря (Угольный)	00 ОП ФЗ А-384
А-385	Позиция исключена постановлением Правительства Российской Федерации от 18 января 2011 года N 10. – См. предыдущую редакцию.	
А-391	Южно-Сахалинск – Корсаков	1Р 488 Южно-Сахалинск – Корсаков
А-392	Южно-Сахалинск – Холмск	Южно-Сахалинск – Холмск
А-401	подъездная дорога от морского порта Петропавловск-Камчатский к аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово)	Петропавловск-Камчатский – морской порт

СЛОВАРЬ ОСНОВНЫХ ДОРОЖНЫХ ТЕРМИНОВ

Автомобильная дорога – инженерное сооружение, предназначенное для движения автомобилей. Основными элементами являются: земляное полотно, дорожная одежда, проезжая часть, обочины, искусственные и линейные сооружения и все виды обстановки.

Автомобильная дорога ведомственная – дорога, находящаяся на балансе государственных предприятий и организаций и предназначенная для обслуживания их производственных, технологических перевозок, подъездов к производственным объектам и дорогам общей сети. Автомобильные ведомственные дороги подразделяются на подъездные, технологические, внутрихозяйственные, служебные, патрульные и др. Расположены на территории промышленного или другого предприятия (организации), находятся на его балансе, обслуживают его производственные, технологические перевозки и подъезды к нему. Проектируются на основе технических требований данного предприятия (организации).

Автомобильная дорога временная – дорога, сооружаемая на срок службы менее 5 лет и обеспечивающая движение автомобилей или строительных транспортных средств по обслуживанию грузовых и пассажирских перевозок в период сооружения новых объектов, реконструкции или ремонта.

Автомобильная дорога второстепенная – дорога, которая по своему значению, объемам перевозок и техническому решению уступает другой пересекающей ее или примыкающей к ней дороге.

Автомобильная дорога главная – дорога, которая по своему значению, потокам движения, объемам перевозок или техническим решениям выше другой пересекающей ее или примыкающей к ней дороге.

Автомобильная дорога горная – дорога, расположенная в горной местности, со значительными уклонами в продольном профиле, кривыми малых радиусов, серпантинами и инженерными сооружениями, предохраняющими ее от лавин, оползней, осыпей и т. п.

Автомобильная дорога зимняя (автозимник) – дорога с проезжей частью, построенной изо льда, намораживаемого послойно, или из уплотненного снега и льда, а также проложенная по замерзшему льду рек и озер.

Автомобильная дорога кольцевая – дорога, огибающая планировочную территорию города или другую территорию по замкнутой кривой, соединяющей дороги, входящие в город, и предназначенная для разгрузки пригородных дорог и городской уличной сети от транзитного движения автомобилей.

Автомобильная дорога многополосная – дорога, обеспечивающая движение автомобилей по четырем и более полосам.

Автомобильная дорога обходная – дорога, расположенная с внешней стороны территории города или другого населенного пункта на некотором удалении от него, предназначенная для обеспечения беспрепятственного пропуска транзитного движения автомобилей с минимальными затратами времени и разгрузки от него городской уличной сети.

Автомобильная дорога общего пользования – дорога, обеспечивающая движение автомобилей, отвечающих требованиям государственного стандарта (по нагрузкам и габаритам). Находится на балансе органов управления дорожным хозяйством. Дороги общего пользования по своему народнохозяйственному и административному значению подразделяются на дороги федеральные и территориальные.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения муниципального района являются автомобильные дороги общего пользования в границах муниципального района, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорог. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального района может утверждаться органом местного самоуправления муниципального района.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения поселения являются автомобильные дороги общего пользования в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения может утверждаться органом местного самоуправления.

Автомобильная дорога платная – дорога, обеспечивающая движение автомобилей с взиманием оплаты за проезд.

Автомобильная дорога подъездная – дорога, обеспечивающая связь районов, городов, промышленных и сельскохозяйственных предприятий с железнодорожными узлами, речными и морскими портами, местами массового отдыха населения и соединяющая эти объекты с дорогой более высокой категории.

Автомобильная дорога территориальная – дорога, соединяющая: столицы республик; административные центры краев и областей, города республиканского, краевого и областного подчинения с административными центрами районов и автономных округов; административные центры районов и округов между собой, с железнодорожными станциями, аэропортами, речными портами, курортами, базами отдыха, спортивными комплексами и с дорогами федерального

значения. Находится под управлением территориальных управлений дорожного хозяйства.

Автомобильная дорога федеральная – дорога, соединяющая: столицу Российской Федерации со столицами республик и важнейшими промышленными и культурными центрами страны, столицы республик и административные центры краев и областей; курорты, места массового отдыха и туризма, заповедники, исторические и культурные памятники, научные центры и подобные объекты федерального значения со столицами республик и административными центрами краев и областей, с ближайшими станциями железных дорог, аэропортами, морскими и речными портами. Обеспечивает также транспортные связи с зарубежными странами, объединяет все другие автомобильные дороги в единую сеть. Находится под управлением федерального органа управления дорожным хозяйством.

Автомобильная магистраль – дорога высокой пропускной способности, предназначенная для скоростного движения автомобилей, не обслуживающая придорожной территории; имеет проезжие части, отделенные одна от другой по направлениям движения разделительной полосой. Все пересечения с другими путями (автомобильными, железнодорожными, трамвайными, пешеходными) выполнены в разных уровнях.

Автомобильный транспорт – один из важнейших видов транспорта единой транспортной системы страны, являющийся совокупностью наиболее мобильных и универсальных транспортных средств и сети автомобильных дорог. Обеспечивает относительно дешевые и быстрые перевозки грузов и пассажиров.

Владельцы автомобильных дорог – исполнительные органы государственной власти, местная администрация (исполнительно-распорядительный орган муниципального образования), физические или юридические лица, владеющие автомобильными дорогами на вещном праве в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Дорожная деятельность – деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Дорожное хозяйство – часть отрасли материального производства, призванная совместно с автомобилями наиболее полно удовлетворять потребности народного хозяйства и населения в автомобильных перевозках. Включает сеть автомобильных дорог общего пользования со всеми сооружениями, необходимыми для ее нормальной эксплуатации, а также предприятия и организации по ремонту и содержанию этих дорог.

Дорожно-климатическое районирование – разделение территории на районы (зоны) с более или менее однородными климатическими

условиями для целей проектирования и строительства дорог. В зависимости от степени увлажнения, глубины залегания грунтовых вод, глубины промерзания грунтов и среднегодового количества осадков территория Российской Федерации разделена на пять дорожно-климатических зон.

Интенсивность движения – количество автомобилей, проходящих через определенное сечение дороги в единицу времени (за сутки или за один час).

Искусственные сооружения – сооружения, устраиваемые на дорогах при пересечении рек, оврагов, горных хребтов, дорог и других препятствий, снегозащитные, противообвальные. Основные искусственные сооружения: мосты, путепроводы, тоннели, эстакады, трубы, водоотводные устройства, галереи, подпорные стены и др.

Категория дороги – критерий, характеризующий народно-хозяйственное значение автомобильной дороги в общей транспортной сети страны и определяемый интенсивностью движения на ней. В соответствии с категорией назначаются все технические параметры дороги.

Классификация автомобильных дорог – разделение существующих и проектируемых автомобильных дорог или отдельных их участков на категории.

К скоростным автомобильным дорогам относятся автомобильные дороги, доступ на которые возможен только через транспортные развязки или регулируемые перекрестки, на проезжей части или проезжих частях, которых запрещены остановки и стоянки транспортных средств, и которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки транспортных средств.

Обычные автомобильные дороги – автомобильные дороги, не относящиеся к автомагистралям или скоростным автомобильным дорогам. Обычные автомобильные дороги могут иметь одну или несколько проезжих частей.

Производственные объекты – сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог.

Пропускная способность дороги – максимальное количество автомобилей, которое может пропустить данный участок дороги или дорога в целом в единицу времени. Обычно измеряется в легковых автомобилях в час (авт./ч).

Протяженность дороги – фактическая длина дороги между объектами или населенными пунктами.

Развитие сети дорог – осуществление плана перспективного размещения автомобильных дорог какого-либо региона в соответствии с потребностями народного хозяйства и населения в автомобильных перевозках.

Реконструкция автомобильной дороги – комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги.

Ремонт автомобильной дороги – комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги.

Сеть автомобильных дорог – совокупность всех дорог на территории страны, краев, областей или районов, обслуживающих все отрасли их комплексного хозяйства.

Содержание автомобильной дороги – комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Схема развития автомобильных дорог – отраслевая схема общего комплекса схем развития и размещения отраслей народного хозяйства, отраслей промышленности и схем развития и размещения производительных сил по экономическим районам. Разработка схем развития автомобильных дорог, так же как и других отраслевых схем, осуществляется в два этапа. На первом этапе определяются задачи и основные показатели развития автомобильных дорог, на втором этапе в составе этих схем разрабатываются материалы с расчетами, обосновывающими целесообразность проектирования, строительства, реконструкции, и другие мероприятия по развитию и повышению технического уровня дорог.

Транспортно-эксплуатационные показатели дороги – ряд параметров, определяющих технический уровень дороги и ее эксплуатационные возможности. В зависимости от значений показателей дорогу относят к той или иной категории. Основными показателями являются: скорость, интенсивность и состав движения, пропускная и провозная способности, уровень аварийности, качество дорожного покрытия, время сообщения, себестоимость перевозок автомобильным транспортом и др.

Улица – автомобильная городская дорога в пределах населенного пункта.

Защитные дорожные сооружения – сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение, заборы, устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин, шумозащитные и ветрозащитные устройства, подобные сооружения.

Влажность воздуха – содержание в воздухе водяного пара. Характеризуется абсолютной и относительной влажностью, дефицитом влажности, упругостью водяного пара, точкой росы и удельной влажностью.

Водно-тепловой режим земляного полотна – закономерность изменения в течение года влажности и температуры верхних слоев грунта земляного полотна, свойственная данной дорожно-климатической зоне и местным гидрогеологическим условиям. Система мероприятий, направленная на регулирование водно-теплового режима, позволяет уменьшить влажность и величину морозного пучения рабочего слоя земляного полотна.

Грунт подстилающий – естественный грунт с ненарушенной структурой, на котором сооружается земляное полотно. Располагается непосредственно под дорожной конструкцией на толщину активной зоны, в которой практически затухают напряжения и деформации от транспортной нагрузки.

Грунт растительный – верхний слой почвы, который пригоден для озеленения.

Грунтовые воды – подземные воды, находящиеся в первом от поверхности земли постоянном водоносном горизонте, не имеющем сверху сплошной кровли водонепроницаемых пород. Не обладают напором и подвержены колебаниям уровня и дебита.

Обвал – внезапное обрушение с крутых горных склонов отдельных камней и обломков в скальных породах с сильной трещиноватостью.

Оползень – нарушение устойчивости склонов или откосов, выражающееся в смещении одной части грунтового массива относительно другой, остающейся неподвижной, без контакта между ними. По механизму смещения различают срез с вращением, скольжение, выдавливание, вязкопластичное течение, сложное смещение.

Показатели прочности – механические характеристики, с помощью которых можно описать прочность в любых напряженных состояниях. Для грунтов такими характеристиками являются угол внутреннего трения (φ) и сцепление (c).

Прочность грунтов – мера сопротивления грунтов касательным напряжениям. Основной вид нарушения прочности грунта – смещение одной его части по другой вследствие незатухающего сдвига, переходящего в срез.

Водоотводные устройства – комплекс сооружений, отводящих воду от земляного полотна и дорожной одежды и предотвращающих их переувлажнение (боковые канавы, лотки, водосборные колодцы, водопоглощающие и дренажные устройства).

Водосток (ливневая канализация) – система отвода поверхностных вод в городах, предназначенная для сбора и отвода дождевых и

талых вод, вод от полива и мытья улиц, вод из дренажных систем и внутренних водостоков зданий. Различают открытую систему, состоящую из лотков и кюветов, входящих в поперечный профиль улиц, водоотводных канав, тальвегов, русел малых рек, закрытую – состоящую из сети трубопроводов, водоприемных и смотровых колодцев и камер и смешанную – включающую элементы закрытой и открытой сети.

Выемка – земляное сооружение, выполненное путем срезки грунта по заданному профилю; при этом вся поверхность земляного полотна расположена ниже поверхности земли. Раскрытая выемка – мелкая выемка, устраиваемая с пологими откосами (более 1:10) для облегчения переноса через нее снега ветровым потоком. Разделанная под насыпь – выемка с пологими откосами и боковыми резервами, устраиваемая для уменьшения заносимости ее снегом.

Геокompозит – составной материал, среди компонентов которого имеется, по крайней мере, один геотекстильный материал или материал, содержащий геотекстиль.

Геосетка – геосинтетический материал, в котором сетка связана узлами и в котором отверстия шире, чем элементы плетения.

Геотекстиль – тканый или нетканый рулонный строительный материал, изготавливаемый из различного волокнистого сырья со значительной долей синтетических компонентов и используемый в качестве прослоек для различных целей при строительстве, реконструкции и ремонте земляных сооружений.

Дренаж – геотехническая конструкция, служащая для перехвата и отвода подземных или поверхностных вод. Различают дренажи: откосный, перехватывающий и подкюветный.

Дренажные сооружения – комплекс сооружений, предназначенных для понижения уровня и сбора грунтовых вод с их отводом из земляного полотна и из-под дорожных одежд. Различают: горизонтальный дренаж, к которому относятся трубчатый дренаж, сплошная прорезь, дренажная галерея, горизонтальные скважины (дрены), и вертикальный дренаж – забивные и сквозные фильтры, колодцы, сифонный дренаж. Дренажные устройства укладывают: выше водоупора глубокого залегания (несовершенный дренаж); на поверхность или ниже водоупора при неглубоком его залегании для полного перехвата подземных вод (совершенный дренаж).

Земляное полотно – сооружение, предназначенное для размещения конструктивных слоев дорожной одежды и других элементов дороги. Возводится из местных или привозных грунтов с обеспечением устойчивости самого земляного полотна, его обочин, откосов и естественных подстилающих грунтов. К земляному полотну относят

связанные с ним водоотводные сооружения: кюветы, канавы, резервы, дренажные устройства и др.

Насыпь – инженерное земляное сооружение, устраиваемое из природных и (или) техногенных грунтов, в пределах которых вся поверхность земляного полотна расположена выше уровня земли.

Обочина – боковая полоса земляного полотна с каждой его стороны между его бровкой и кромкой проезжей части, предназначенная для предохранения краев дорожной одежды от разрушения, вынужденной остановки автомобиля в случае неисправности, размещения остановочных полос, барьерных ограждений, средств сигнализации и других средств, обеспечивающих безопасность движения. Обочины могут быть необработанные (грунтовые) и укрепленные асфальта- и цементобетоном, местными материалами (щебнем, гравием, шлаком) или засевом трав. Ширина обочин нормируется в зависимости от категории дороги.

Основание насыпи – подстилающий естественный грунт с ненарушенной структурой, на котором сооружают земляное полотно.

Откос земляного полотна – поверхность, сопрягающая обочину с поверхностью придорожной полосы или водоотводных сооружений.

Откосная часть – у насыпи – часть насыпи, расположенная между поверхностью откоса и вертикальной плоскостью, проходящей через бровку земляного полотна; у выемки – часть грунтового массива, расположенная со стороны оси земляного полотна и ограниченная вертикальной плоскостью, проходящей через бровку выемки.

Поверхность земляного полотна – поверхность земляного полотна или улучшенного верхнего слоя земляного полотна, на которых расположена дорожная одежда.

Поглощающие устройства – водоприемные устройства, отводящие воду в нижние пористые водопроницаемые слои подстилающего грунта.

Полоса отвода – полоса местности, выделяемая для расположения на ней дороги, постройки вспомогательных сооружений и посадки придорожных зеленых насаждений. Различают также полосу, временно отведенную для устройства боковых резервов, карьеров, которая после окончания строительства подлежит рекультивации и возврату землепользователям.

Полувыемка-полунасыпь – земляное сооружение на косогоре, выполненное путем срезки уступом части естественного грунта с использованием его в полунасыпь или в отвал.

Слой земляного полотна рабочий – верхняя часть земляного полотна, расположенная от низа дорожной одежды до $2/3$ глубины промерзания, но не менее 1,5 м от поверхности проезжей части.

Слой земляного полотна улучшенный – дополнительный (необязательный) слой из необработанного или обработанного каменного материала, расположенный в пределах рабочего слоя земляного полотна, устраиваемый с целью улучшения свойств дорожного основания.

Дорога грунтовая профилированная – автомобильная дорога, не имеющая покрытия, но построенная с помощью профилировочных дорожных машин с приданием земляному полотну определенного продольного и поперечного профиля. Требуется регулярной профилировки (восстановления профиля). При переувлажнении проезд прекращается.

Дорога грунтовая улучшенная – профилированная грунтовая автомобильная дорога, проезжая часть которой улучшена путем введения скелетных добавок (гравия, шлака и др.) или местных вяжущих (золошлаковых смесей и других отходов производства). При оттаивании после замерзания, а также после обильных дождей проезд затруднителен или полностью невозможен.

Дорога зимняя (автозимник) – дорога, проезжая часть которой (сплошная или колеяная) построена из льда, намораживаемого послойно, или из уплотненного снега и льда, а также проложенная непосредственно по замерзшей поверхности рек и озер. Действует до оттаивания ледяного покрытия.

Дорожная одежда – многослойная конструкция в пределах проезжей части автомобильной дороги, воспринимающая нагрузку от автотранспортного средства и передающая ее на грунт. Дорожные одежды классифицируют по типам исходя из их капитальности.

Дорожная одежда жесткая – дорожная одежда с цементобетонными монолитными покрытиями; со сборными покрытиями из железобетонных или армобетонных плит с основанием из цементобетона или железобетона.

Дорожная одежда капитальная – дорожная одежда, обладающая наиболее высокой работоспособностью, соответствующей условиям движения и срокам службы дорог высоких категорий.

Дорожная одежда нежесткая – дорожная одежда, не содержащая в своем составе конструктивных слоев из монолитного цементобетона, сборного железобетона или армобетона, укатываемого бетона.

Дорожных одежд классификация – разделение дорожных одежд по типам исходя из их капитальности, характеризующей работоспособность дорожной одежды.

Краевая полоса – часть обочины или разделительной полосы (на дорогах I категории), непосредственно примыкающая к проезжей части и имеющая конструкцию более прочную, чем на остальной части обочины. Заезд автомобильного транспорта на краевую полосу огра-

ничен. С этой целью краевую полосу отделяют сплошной разметочной линией. Возможно устройство краевой полосы другого цвета, чем на основной проезжей части.

Основание бетонное (цементобетонное) – конструктивный слой дорожной одежды или нижний слой двухслойного цементобетонного покрытия, построенный из уплотненной цементобетонной смеси, включая укатываемый бетон или другие низкомарочные бетоны.

Основание битумогрунтовое – конструктивный нижний слой дорожной одежды, построенный из смеси местных грунтов и органических вяжущих материалов с применением добавок.

Основание гравийное – конструктивный нижний слой дорожной одежды, построенный из гравия или подобранной гравийной оптимальной смеси, распределенной по грунтовому или песчаному основанию и уплотненной.

Основание дорожной одежды – несущая прочная часть дорожной одежды, обеспечивающая совместно с покрытием перераспределение и снижение давления на расположенные ниже дополнительные слои основания или грунт земляного полотна.

Основание из укрепленных грунтов – конструктивный нижний слой дорожной одежды, устроенный из грунтов, обработанных органическими или неорганическими вяжущими.

Основание песчаное – дополнительный слой, устраиваемый из песка ниже основания дорожной одежды или непосредственно под покрытием. Служит также дренирующим и выравнивающим слоем.

Основание цементогрунтовое – конструктивный нижний слой дорожной одежды, построенный из смеси местного грунта, обработанного цементом.

Основание щебеночное – конструктивный слой дорожной одежды из природного или искусственного щебня с заполнением пор более мелким щебнем, поливкой водой и уплотнением. Для устройства щебеночного основания возможно применение щебеночной смеси оптимального состава.

Покрытие дорожное – верхняя часть дорожной одежды, воспринимающая усилия от колес автомобилей и подвергающаяся непосредственному воздействию атмосферных факторов.

Покрытие дорожное асфальтобетонное – покрытие капитального типа, построенное из плотных асфальтобетонных смесей (горячих или холодных) и уплотненное.

Покрытие дорожное гравийное – покрытие переходного типа, построенное из гравийной смеси и уплотненное. Укладывают в один или два слоя по всему профилю земляного полотна (серповидный профиль) или только по ширине проезжей части.

Покрытие дорожное из асфальтобетона на модифицированном битуме – верхний слой дорожной одежды, устроенный из асфальтобетонной смеси, в которой битум модифицирован различными добавками, обычно повышающими его трещиностойкость.

Покрытие дорожное из дренарующего асфальтобетона – покрытие из специального высокопористого асфальтобетона, укладываемого на плотное асфальтобетонное основание, отводящее воду внутри своего слоя, что обеспечивает практически сухое состояние покрытия даже в период дождя и способствует высокому коэффициенту сцепления автомобильного колеса с покрытием.

Покрытие дорожное из литого асфальтобетона – высокоплотное капитальное дорожное покрытие, построенное из литой смеси с повышенным содержанием битума высокой вязкости. Отличается повышенной долговечностью.

Покрытие дорожное из песчаного асфальтобетона – капитальное дорожное покрытие, разновидность асфальтобетонного покрытия. Устраивают из асфальтобетонной смеси, не содержащей щебеночного материала.

Покрытие дорожное из щебнемастичного асфальтобетона – плотное покрытие из щебнемастичной асфальтобетонной смеси, содержащей повышенное количество мелкого щебня (до 10 мм иногда до 20 мм), повышенное количество битума (до 6...8 %), с введением целлюлозы, минерального порошка (8...12 %). При уплотнении не рекомендуется применение вибрационных катков.

Покрытие дорожное цементобетонное – капитальное покрытие, монолитное, сооружаемое из цементобетонных (или полимербетонных) смесей, уплотняемых на месте работ, или сборное (сплошное или колеиное) из индустриально заготовленных железобетонных плит. Различают монолитные покрытия – армированные и неармированные, непрерывно армированные, предварительно напряженные и самонапрягающиеся.

Покрытие дорожное цементобетонное армированное – монолитное цементобетонное покрытие, при строительстве которого в нем размещают арматуру (обычно стальную в виде сеток), улучшающую работу цементобетонной плиты на растяжение при изгибе.

Покрытие дорожное цементобетонное непрерывно армированное (бесшовное) – монолитное цементобетонное покрытие с повышенным содержанием арматуры, укладываемой непрерывно на большом протяжении, что позволяет избежать устройства деформационных швов.

Покрытие дорожное цементобетонное предварительно напряженное – монолитное дорожное покрытие, цементобетон которого в про-

цессе строительства подвергнут предварительному сжатию для повышения сопротивления растягивающим напряжениям (при безарматурном напряжении бетона), или с предварительно напрягаемой арматурой (струны, пучки, стержни периодического профиля).

Покрытие дорожное щебеночное – покрытие переходного типа, построенное из необработанных дробленых каменных материалов с расклинкой мелким щебнем и уплотнением с поливкой водой. Возможно применение плотных щебеночных смесей оптимального состава без расклинки.

Слой износа – тонкий слой, устраиваемый на покрытии из материалов, обработанных битумом или синтетическим вяжущим, в том числе ЛЭМС (литыми эмульсионно-минеральными смесями), либо входящий в состав толщины покрытия, но не учитываемый в расчетной толщине слоя. Подлежит периодическому восстановлению в процессе эксплуатации.

Ширина проезжей части – расстояние между внутренними границами краевых полос, а при их отсутствии (на дорогах IV, V категорий) – расстояние между внутренними границами обочин.

Автомобиль расчетный (расчетная нагрузка) – условная транспортная единица, параметры которой (нагрузка на колесо, давление на покрытие, диаметр круга, равновеликого площади передачи давления в зоне контакта) используют в расчетах дорожной одежды и ее элементов. Для перехода от автомобилей с различными осевыми нагрузками к расчетным используют суммарные коэффициенты приведения транспортного средства к расчетной нагрузке.

Деформация – изменение формы или размеров насыпи, дорожной одежды, сооружения и т. п. без изменения массы.

Акведук – мостовое сооружение на переходе водовода через овраг, ущелье, реку, суходол, дорогу и т. п.

Виадук – мостовое сооружение на переходе через глубокий овраг, ущелье, суходол, лощину с высоким расположением уровня проезда над дном препятствия.

Высота моста – расстояние от уровня проезжей части по оси моста до уровня меженных вод.

Высота проезда – наименьшее расстояние от уровня проезда до низа расположенных над проездом элементов конструкций, электрических сетей, сетей связи, трубопроводов и т. п., что определяет возможность или ограничение проезда транспортных средств.

Длина моста – расстояние между началом и концом моста, измеренное по его оси. При этом начало моста – первая по ходу отсчета километража точка пересечения линии, соединяющей концы открылков устоя или других видимых конструктивных элементов устоя или пролетного строения с осью моста, без учета переходных плит, а конец

моста – последняя по ходу отсчета километража точка пересечения линии, соединяющей концы открылков устоя или других видимых конструктивных элементов устоя или пролетного строения с осью моста.

Длина пролетного строения – расстояние между крайними конструктивными элементами пролетного строения, измеренное по его оси.

Мост – сооружение, состоящее из опор и пролетных строений, предназначенное для пропуска транспортных путей через водные преграды.

Различают по назначению:

- автодорожный – для автомобилей и пешеходов;
- железнодорожный – для железной дороги;
- городской – для городских транспортных средств и пешеходов;
- пешеходный – для пешеходов;
- совмещенный – для пропуска автомобилей и железнодорожных поездов в одном или разных уровнях;

– специальный – для пропуска трубопроводов, кабелей и т. п.;

по виду применяемых материалов в пролетном строении:

- деревянный,
- каменный,
- бетонный,
- металлический,
- железобетонный,
- сталежелезобетонный;

по уровню расположения проезжей части:

– с ездой поверху – проезжая часть расположена по верху пролетных строений;

– с ездой понизу – проезжая часть расположена на уровне низа пролетных строений;

– с ездой посередине – проезжая часть расположена в средней по высоте части пролетного строения;

по длине:

по расположению пролетного строения относительно горизонта высоких вод:

– высоководный – мост, пролетное строение которого находится над рекой на уровне, обеспечивающем пропуск паводковых вод и ледохода;

– низководный – мост, пролетное строение которого затопляется при проходе высоких вод;

– подводный – мост, пролетное строение которого располагается под водой на глубине, обеспечивающей движение автомобилей вброд. Подводные мосты применяются с целью обеспечения скрытности их положения и повышения их живучести; по сроку службы:

- временный – мост с ограниченным сроком службы;

– постоянный – мост, предназначенный для длительной эксплуатации, срок службы которого определяется долговечностью материала конструкции;

по статической схеме пролетного строения:

- балочный,
- арочный,
- рамный,
- вантовый,
- висячий,
- комбинированный.

Мост балочный – мост, пролетное строение которого от вертикальных нагрузок имеет на опорах только вертикальные составляющие опорных реакций.

По статической схеме различают:

- разрезные,
- температурно-неразрезные,
- неразрезные,
- консольные.

Мост вантовый – мост, пролетное строение которого состоит из балки жесткости и поддерживающих ее наклонных элементов – вант, закрепленных на пилонах и выполняющих функции упругих опор.

Различают:

- по восприятию распора {распорные, безраспорные):
- по числу плоскостей вант (одна или две):
- по взаимному положению вант («пучок» – радиальное; «арфа» – ярусно-параллельное; «веер» – ярусно-расходящееся; «звезда» – ярусно-сходящееся).

Мост висячий – мост, в пролетном строении которого главными несущими элементами служат гибкие кабели, поддерживающие балку жесткости с помощью подвесок и передающие усилия на пилоны.

Различают:

- безраспорный – висячий мост, у которого горизонтальная составляющая усилий, возникающих в кабелях, передается на балку жесткости;
- распорный – висячий мост, у которого горизонтальная составляющая усилий, возникающих в кабелях, передается на анкерные опоры.

Мост разводной – мост, пролетное строение которого или часть его может перемещаться, освобождая пространство для пропуска судов. В зависимости от способа перемещения судоходного пролета различают:

- поворотный – мост, у которого пролетное строение поворачивается в горизонтальной плоскости;

– подъёмный – мост, у которого пролетное строение поднимается в вертикальной плоскости;

– раскрывающийся – мост, у которого пролетное строение поворачивается вокруг горизонтальной оси;

– раскрывающийся двукрылый – мост, у которого пролетное строение состоит из двух частей (крыльев), поворачивающихся вокруг горизонтальных осей;

– откатной – мост, у которого пролетное строение выводится из судоходного пролета путем перемещения в горизонтальном направлении вдоль его оси.

Мост рамный – мост, пролетное строение которого жестко связано с опорами и представляет собой раму.

Разновидности:

– однопролетный бесшарнирный;

– однопролетный двухшарнирный;

– многопролетный рамно-неразрезной, состоящий из жестко соединенных между собой Т-образных рам (по фасаду);

– многопролетный рамно-консольный, состоящий из Т-образных рам (по фасаду), соединенных между собой шарнирами, допускающими угловые перемещения сопрягаемых концов ригелей;

– многопролетный рамно-подвесной, состоящий из Т-образных рам (по фасаду), соединенных между собой подвесными пролетными строениями.

Мост цепной – висячий мост, главный несущий элемент которого выполнен в виде шарнирной цепи из отдельных фасонных звеньев.

Паром – подвижное устройство, предназначенное для перевозки через водное препятствие наземных транспортных средств и пассажиров.

Переход мостовой – комплекс сооружений, используемый для перехода через водоток, состоящий из моста, подходов к нему, берегоукрепительных и регуляционных сооружений.

Площадь моста – произведение длины моста на расстояние между перилами в свету.

Подход к мосту – участок насыпи земляного полотна дороги, примыкающий к мостовому сооружению и служащий для въезда на мост и съезда с него транспортных средств.

Пролет моста – горизонтальное расстояние между смежными опорами.

Пролет моста расчетный – горизонтальное расстояние между осями опорных частей, а при отсутствии их – между осями опор или условными точками опирания пролетного строения.

Пролетное строение ребристое – пролетное строение, состоящее из тавровых и двутавровых балок.

Пролетное строение сборное – пролетное строение, собранное из заранее изготовленных элементов. Различают: сборно-монолитное – пролетное строение выполнено из заранее изготовленных элементов, объединенных монолитной плитой проезжей части; сборно-разборное – пролетное строение собирают из инвентарных элементов, комплект которых может быть использован многократно.

Путепровод – мостовое сооружение для пропуска одной транспортной магистрали над другой в разных уровнях.

Селедук – мостовое сооружение над горной дорогой, служащее для пропуска по нему селевого потока.

Середина моста – геометрическое место точек, равноудаленных от начала и конца моста.

Середина пролета – геометрическое место точек, равноудаленных от смежных опорных частей.

Сооружение мостовое – сооружение, состоящее из опор и пролетных строений, предназначенное для перевода транспортного пути или водовода через различные препятствия. К этой группе сооружений относятся: мосты, путепроводы, виадуки, эстакады, акведуки, мосты-каналы, селедуки.

Тоннель автодорожный – подземное или подводное сооружение, предназначенное для устройства автомобильной дороги через толщу земли, горный массив или под водным препятствием.

Ширина моста – расстояние между перилами в свету.

Эстакада – мостовое сооружение для пропуска транспортной магистрали на некоторой высоте над поверхностью земли, чтобы пространство под ней могло быть использовано для различных целей, или устраиваемое вместо насыпи на подходах к мостам.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ.....	3
1. ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ КАК ЭЛЕМЕНТ ОТРАСЛЕВОЙ СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ	5
1.1. Сущность и понятие экономики.....	5
1.2. Отраслевая структура экономики.....	7
1.3. Особенности дорожно-строительной отрасли.....	16
2. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛЮ	33
2.1. Общие понятия системы управления	33
2.2. Структура системы управления дорожно-строительной отраслью	43
3. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ	104
3.1. Экономические аспекты экологической безопасности.....	104
3.2. Особенности управления экологической безопасностью в дорожно- строительной отрасли.....	114
ТЕСТОВЫЕ ЗАДАНИЯ.....	128
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	135
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	136
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	139

Учебное издание

Духанина Елена Владимировна

ЭКОНОМИКА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

**Часть 1. ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛЮ**

Учебное пособие

Под общ. ред. д-ра техн. наук, проф. Ю.П. Скачкова

В авторской редакции

Верстка Н.А. Сазонова

Подписано в печать 28.03.14. Формат 60×84 1/16
Бумага офисная «Снегурочка». Печать на ризографе.
Усл.печ.л. 10,0. Уч.-изд.л. 10,75. Тираж 80 экз.
Заказ №111.



Издательство ПГУАС.
440028, г.Пенза, ул. Г.Титова, 28.