

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ

ул. Б.Дмитровка, д. 26, Москва, 103426

14 апреля 2026 г. № 3.6-09/1551@

УТВЕРЖДЕНЫ
на заседании Комитета Совета
Федерации по экономической
политике
14 апреля 2026 года

РЕКОМЕНДАЦИИ

**"круглого стола" на тему "О приведении в нормативное состояние
региональной и местной дорожной сети в рамках национального проекта
"Инфраструктура для жизни"**

В соответствии с пунктом 5.84 Плана мероприятий Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации на весеннюю сессию 2026 года, утвержденного решением Совета палаты (выписка из протокола от 23 декабря 2025 года № 23/2-сп) Комитет Совета Федерации по экономической политике провел 5 марта 2026 года "круглый стол" на тему "О приведении в нормативное состояние региональной и местной дорожной сети в рамках национального проекта "Инфраструктура для жизни".

В мероприятии приняли участие сенаторы Российской Федерации, представители Счетной палаты Российской Федерации, Минтранса России, Минстроя России, Минфина России, Федерального казначейства, Росавтодора, профильных органов государственной власти субъектов Российской Федерации, ФАУ "Главгосэкспертиза России", ФАУ "РОСДОРНИИ", профильных научных и дорожно-строительных организаций и ассоциаций.

В рамках мероприятия состоялось обсуждение следующих вопросов:

- о результатах достижения в 2025 году предусмотренных федеральным проектом "Региональная и местная дорожная сеть" показателей, а также планах на 2026 год;

- о мерах по повышению эффективности мероприятий по приведению в нормативное состояние региональной и местной дорожной сети, а также бюджетных расходов;

- об обеспечении стабильного и своевременного финансирования реализации дорожных работ в регионах, в том числе контрактов многолетнего цикла;

- о повышении качества дорожных работ и увеличении межремонтных сроков, в том числе за счет применения новых технологий и материалов, о должном обеспечении контроля качества выполнения дорожно-строительных работ на региональной и местной дорожной сети и др.

По итогам 2025 года построено и реконструировано 1,6 тыс. км автомобильных дорог (в 2024 году – 1,4 тыс. км), из них 0,5 тыс. км на федеральных дорогах (в 2024 году – 0,5 тыс. км), 1,1 тыс. км на региональных дорогах (в 2024 году – 0,9 тыс. км). Отремонтировали, в том числе капитально, 26,8 тыс. км автомобильных дорог (в 2024 году – 23,3 тыс. км), из них 5,1 тыс. км на федеральных дорогах (в 2024 году – 4,4 тыс. км), 21,7 тыс. км на региональных дорогах (в 2024 году – 18,9 тыс. км).

В рамках федерального проекта "Региональная и местная дорожная сеть" (далее – ФП РМДС) по оперативным данным Росавтодора по состоянию на 2 марта 2026 года по итогам 2025 года достигнуты следующие основные показатели:

74,2 % доля федеральных дорог в нормативе (при плане 68,2 %);

56,3 % доля региональных дорог в нормативе (при плане 55 %);

85 % доля крупнейших городских агломераций в нормативе (при плане 85 %);

74,9 % доля дорог опорной сети в нормативе (при плане 70,5 %);

Общий объем финансирования дорожной деятельности в рамках национального проекта "Инфраструктура для жизни" из федерального бюджета в 2025 году составил 1,1 трлн рублей. Кассовое исполнение (федеральные и региональные бюджеты) ФП РМДС по итогам 2025 года – 632,6 млрд рублей (97,8%), из них федеральный бюджет – 365,8 млрд рублей (100 %).

В 2026 году планируется построить и реконструировать 0,6 тыс. км, из них 0,2 тыс. км на федеральных дорогах, 0,4 тыс. км на региональных дорогах. Отремонтировать, в том числе капитально, 26,1 тыс. км, из них 5,9 тыс. км на федеральных дорогах, 20,2 тыс. км на региональных дорогах.

В рамках ФП РМДС на 2026 год установлены следующие плановые значения по основным дорожным показателям:

74,6 % – доля федеральных дорог в нормативе;

56 % – доля региональных дорог в нормативе;

85 % – доля крупнейших городских агломераций в нормативе;

74,9 % – доля дорог опорной сети в нормативе.

Счетная палата Российской Федерации отмечает, что одной из проблемных областей в рамках осуществления дорожной деятельности является финансовая дисциплина. Ежегодно выявляются значительные нарушения при планировании и выполнении дорожных работ. Так, Счетной палатой в рамках проведенных мероприятий устанавливаются завышение объемов принятых и оплаченных работ,

а также стоимости материалов, завышение начальных цен контрактов, приемка и оплата работ, не соответствующих условиям контракта и другие нарушения. Указанное связано в том числе с недостаточной компетенцией сотрудников и "текучкой кадров" в региональных органах управления дорожным хозяйством. По информации Федерального дорожного агентства ежегодная потребность в дорожных кадрах в Российской Федерации составляет порядка 12 тыс. человек (высшее, среднее образование и рабочие специальности).

Многими субъектами Российской Федерации указывается на недостаточность бюджетных ассигнований дорожных фондов. При этом проведенный Счетной палатой Российской Федерации анализ нормативов финансовых затрат на ремонт и содержание региональных автодорог показал, что указанные нормативы превышают аналогичные показатели, установленные для федеральных автодорог, несмотря на то, что интенсивность транспортного потока на федеральных трассах значительно выше. Счетной палатой Российской Федерации направлены рекомендации главам 20 субъектов Российской Федерации о необходимости пересмотра указанных нормативов.

Кроме того, межремонтные сроки не соответствуют государственному стандарту (ГОСТ Р 58861-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Капитальный ремонт и ремонт. Планирование межремонтных сроков»). Межремонтный срок по ремонту автодорог в ряде регионов – 6 лет, по ГОСТ – 12 лет, по капитальному ремонту – 12 лет, по ГОСТ – 24 года.

В ходе проверок на отремонтированных участках автомобильных дорог Счетной палатой Российской Федерации отмечаются дефекты и разрушения дорожной одежды. Это обусловлено некачественно выполненными работами, что подтверждается результатами лабораторных испытаний.

Кроме того, негативным фактором, влияющим на сохранность автомобильных дорог, является отсутствие синхронизации сроков проведения дорожных работ и работ на инженерных коммуникациях, а также движение тяжеловесной техники, в том числе задействованной при строительстве скоростной автомобильной дороги М-12 "Восток" и далеко не всем своевременно из федерального бюджета доводятся средства на возмещение ущерба.

Счетной палатой Российской Федерации неоднократно отмечалось, что в ряде регионов отсутствует полноценная инструментальная диагностика дорожной сети, что ставит под сомнение достоверность отчетных показателей о ее состоянии. Результаты проведенных проверок свидетельствуют, что на ряде отремонтированных участков автомобильных дорог не проводились работы, направленные на обеспечение безопасности участников дорожного движения.

На качественном и своевременном выполнении подрядчиками дорожных работ отрицательно сказывается разрыв между договорной ценой работ и фактической стоимостью. В 2023-2025 году система государственных закупок построена на условиях твердой договорной цены с учетом прогнозируемой Минэкономразвития России инфляции на уровне 5-6% в год без индексации в соответствии с фактической инфляцией в 10-16% в год. В результате опережающая инфляция за 2 года в размере 15,15% никак не компенсируется Подрядчику.

Эксперты также отмечают о существующих проблемах в области ценообразования при переходе к ресурсно-индексному методу (РИМ):

- сокращение норм времени при отсутствии изменений в технологии работ: например, при устройстве буронабивных свай новые нормы времени ведущей техники (буровой, крановой, для подачи бетона) сокращены на 60%, замена крановой техники (с 63 тн на 16 тн – не используется на практике); средний разряд работ повышенного класса снизился с 4,6 до 2,4;

- несоответствие заработной платы основных рабочих и механизаторов, и как следствие недооценка норм накладных расходов и сметной прибыли. По искусственным сооружениям недооценка зарплаты на 48% ведет к недооценке строительно-монтажных работ на 20,8%.

- механизм составления смет в РИМ не претерпел изменения и базируется на применении нормативов и ресурсов, несоответствующих фактическому графику подрядчика и графику проекта организации работ;

- стоимость материально-технических ресурсов во ФГИС СЦ формируется непрозрачно и некорректно, зачастую с занижением стоимости от фактической.

Практика включения в сметную стоимость строительства и цену контракта затрат на банковские гарантии и гарантийные обязательства по контрактам в необходимом объеме отсутствует (предусмотрена приказом Минстроя России от 04.08.2020 г. № 421/пр "Об утверждении Методики определения сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объектов капитального строительства, работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации на территории Российской Федерации" как право, а не обязанность. При этом фактические затраты на банковские гарантии в составе стоимости объектов занимает до 2% от портфеля заказов дорожно-строительных организаций.

Ежегодно финансирование объектов начинается не ранее марта-апреля. Предприятие не имеет возможности выплачивать зарплату без привлечения кредитов под 25%. В итоге у подрядчика возникают некомпенсируемые расходы до 10-12% в год из-за привлечения «дорогих» кредитов, либо некомпенсируемого

удорожания из-за «разрыва» между фактической инфляцией и дефляторами (за 2 года до 15%), что вызывает риски срыва государственных контрактов.

С учетом изложенного участники "круглого стола" рекомендуют Правительству Российской Федерации проработать следующие предложения:

1) предусмотреть финансирование приведения в нормативное состояние дорог опорных населенных пунктов в том числе в рамках федерального проекта "Комплексное развитие сельских территорий";

2) актуализировать постановление Правительства Российской Федерации от 30.05.2017 г. № 658 "О нормативах финансовых затрат и Правилах расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения", в том числе утвердить нормативы для опорной сети автомобильных дорог;

3) установить единые нормативы финансовых затрат для автомобильных дорог вне зависимости от их значения (федерального, регионального или межмуниципального, местного);

4) с учетом вступления в силу 1 января 2027 года положений Федерального закона от 20.03.2025 г. № 33-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти" о закреплении полномочий по осуществлению дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения за органами государственной власти субъектов Российской Федерации уточнить подходы по управлению автомобильными дорогами с переводным типовым покрытием и грунтовыми автомобильными дорогами в целях снижения рисков недостижения показателей национального проекта "Инфраструктура для жизни";

5) с целью сохранения приоритета по поддержанию в нормативном состоянии опорной сети автомобильных дорог рассмотреть предложение о передаче управления автомобильными дорогами опорной сети на федеральный уровень;

6) с целью финансового обеспечения поддержания опорной сети автомобильных дорог в нормативном состоянии восстановить коэффициент при формировании базового уровня федерального дорожного фонда (установлен Федеральными законами от 02.11.2023 г. № 520-ФЗ, от 29.10.2024 г. № 367-ФЗ на период до 01.01.2031 г.) до первоначального уровня – 0,83 (в редакции статьи 179.4 "Дорожные фонды" Бюджетного кодекса Российской Федерации от 04.10.2014 г. № 283-ФЗ);

7) обеспечить регулярную индексацию (ежемесячный автоматический пересмотр) сметных затрат при осуществлении дорожной деятельности в соответствии с фактической инфляцией;

8) распространить положения постановления Правительства Российской Федерации от 09.08.2021 г. № 1315 "О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" на действующие с 1 января 2022 года контракты;

9) установить постоянно действующий механизм компенсации разницы между фактической и прогнозной инфляцией с пересчетом работ по КС-3;

10) обеспечить лимитами и выплатить подрядчикам подтвержденное экспертизой удорожание по действующим контрактам, заключенным до 31.12.2022 года;

11) обеспечить своевременное финансирование действующих строительных контрактов;

12) предусмотреть механизм пересчета контрактов с учетом актуальных индексов удорожания строительно-монтажных работ с учетом фактических сроков доведения лимитов и сроков выполнения работ;

13) не допускать к торгам объекты, не обеспеченные финансированием в соответствии с графиками проекта организации строительства;

14) предусмотреть в бюджетах бюджетной системы Российской Федерации дополнительные ассигнования на обязательное применение пунктов 2.17, 2.20, 2.23, 2.24 Приложения 9 приказа Минстроя России от 04.08.2020 г. № 421/пр.

Председатель комитета

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 00D0A86F3331860188B31FEE0637674D54

Владелец **Кутепов Андрей Викторович**

Действителен с 04.12.2025 по 27.02.2027

А.В. Кутепов