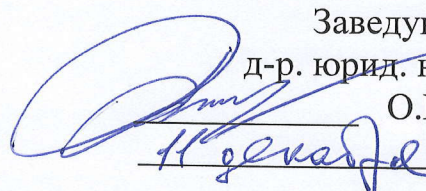


МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА
Кафедра теории государства и права и международного права

РЕКОМЕНДОВАНО К ЗАЩИТЕ
В ГЭК

Заведующий кафедрой
д-р. юрид. наук, профессор
О.Ю. Винниченко
 2019 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
магистра

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ:
ПРАВОВОЙ АСПЕКТ ЗАЩИТЫ ПРАВ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ

40.04.01 Юриспруденция
Магистерская программа «Защита прав человека и бизнеса»

Выполнил работу
студент 3 курса
заочной формы обучения



Бадалян
Карен
Овикович

Научный руководитель
к.ю.н., доцент



Яковлев
Александр
Александрович

Рецензент
Межтерриториальная коллегия
адвокатов Константа, адвокат



Лабунец
Борис
Геннадьевич

Тюмень
2019

ОГЛАВЛЕНИЕ.....	3
ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ	
1.1 ПОНЯТИЕ, ЦЕЛИ, МЕТОДЫ И СРЕДСТВА РЕГУЛИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ.....	7
1.2 АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И РАЗВИТИЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	11
1.3 АНАЛИЗ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ.....	24
ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОГО И СУДЕБНОГО ПОРЯДКА ЗАЩИТЫ ПРАВ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ ПРИ РЕГУЛИРОВАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ	
2.1 ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ ЗАЩИТЫ ПРАВ ЮРИДИЧЕСКИЙ ЛИЦ ПРИ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРОК.....	35
2.2 ТИПИЧНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСВЕ ДОРОГ.....	40
2.3 ПРАВОВОЙ АСПЕКТ ИЗУЧЕНИЯ ОСОБЕННОСТЕЙ ЗАЩИТЫ ПРАВ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ ПРИ ГОСУДАРСТВЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ НА ПРИМЕРЕ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ	47
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	62
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	65

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время деятельность дорожно-строительных организаций в России является независимой, и их влияние на функциональное и экономическое поведение правительств может быть достигнуто только косвенно и при обязательной правовой поддержке. Отраслевое управление, созданное после реформы, регулируется правовыми положениями, наиболее важным из которых является ограничение объектов компетенции между федеральными органами власти и органами учредительных организаций в Российской Федерации.

Актуальность темы исследования обоснована тем, что строительная деятельность является одним из крупнейших направлений хозяйственной деятельности. Строительство позволяет расширить воспроизводство производственных мощностей и основных фондов для всей национальной экономики. Вместе с машиностроением оно создает основные фонды для организации любой сферы народного хозяйства. Результатирующими или строительными продуктами являются конструкции и конструкции различного функционального назначения.

Строительные продукты представляют собой часть общественного проекта, включая разведку и проектирование строительных проектов, строительство, монтаж в них оборудования, ремонт строительных проектов, расширение и реструктуризацию этих объектов, а также разведку строительства. В этом контексте строительный комплекс является одним из ключевых направлений экономической деятельности в России и во многом определяет решение социальных, экономических и технических проблем его развития.

Более того, в контексте экономического кризиса и давления санкций, наложенных на внутреннюю экономику, это был строительный комплекс, который служил своего рода локомотивом, который не позволял экономике впасть в глубокую рецессию при некоторой государственной поддержке. Эти

условия подтверждают важность работ по государственному регулированию проблем строительной деятельности и путей их решения на современном этапе.

Методологической основой изучения проблем регулирования строительной деятельности государства и поиска путей их решения на данном этапе являются нормативно-правовые акты федеральных, региональных и местных органов власти Российской Федерации, а также широкий круг ресурсов, в том числе учебники, монографии и статьи местных авторов, научно-прикладные материалы конференций и семинаров.

В данной работе использованы исследования следующих отечественных авторов, подробно анализирующих проблемы государственного регулирования строительной деятельности и путей их разрешения на современном этапе: Корницкой О.В., Мысляевой И.М., Батынкова А.П., Кузнецова, И.С., Пилявского, А.П. и др.

Несмотря на определенный уровень теоретической разработанности, исследования проблем государственного регулирования строительной деятельности и путей их разрешения нельзя признать достаточными в современных условиях.

Актуальность темы исследования и ее недостаточный уровень теоретической разработанности определяют цель, задачи, объект и предмет исследования, поставленные в работе.

Объектом исследования является государственное регулирование строительства дорог.

Предмет исследования – государственное регулирование строительства дорог в Тюменской области.

Цель исследования состоит в оценке текущего состояния государственного регулирования строительства дорог на примере Тюменской области.

Для достижения данной цели потребовалось решить следующие задачи:

- рассмотреть понятие, цели, методы и средства регулирования строительства дорог;

- проанализировать состояние и развитие строительства дорог Российской Федерации, а также действующего законодательства Российской Федерации в сфере регулирования строительства дорог;

- рассмотреть правовые аспекты государственного регулирования строительства дорог;

- выявить типичные нарушения при строительстве дорог;

- рассмотреть допустимые нарушения в строительстве и ремонте дорог при государственном регулировании на примере Тюменской области.

Нормативной основой исследования явились Конституция Российской Федерации, федеральные законы, указы Президента Российской Федерации, постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации, нормативно-правовые акты региональных органов государственной власти Тюменской области, органов местного самоуправления г. Тюмени, регулирующие вопросы государственного регулирования строительной деятельности на региональном и муниципальном уровне.

Исследовательская работа на тему: «Государственное регулирование строительства дорог: правовой аспект защиты прав хозяйствующих субъектов» состоит из введения, двух глав, шести параграфов, заключения, списка использованных источников.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

1.1 ПОНЯТИЕ, ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ РЕГУЛИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

Дорожное строительство представляет собой строительную отрасль, которая занимается проектированием, строительством, ремонтом и эксплуатацией дорог, подъездных путей и городских улиц. Эта концепция включает, как правило, необходимое управление, регулирование, организацию работ и контроль состояния дороги, оборудование и технические инструменты, необходимые для дорожно-строительных работ. Дорожное строительство - сложная, длительная и дорогостоящая деятельность даже в оптимальных погодных условиях. Дорога должна отвечать многим требованиям, таким как качество, надежность, долговечность, производительность, простота использования и обслуживания.

Дорога включает в себя набор функциональных конструктивных элементов и искусственных инженерных сооружений, специально предназначенных для обеспечения безопасного движения автомобилей и других транспортных средств с расчетной скоростью, нагрузкой и размерами при определенном объеме движения в течение длительного периода времени, как предусмотрено на местности. Расположение и площадь этого комплекса.

Строительство дороги предшествует ее проектированию с учетом:

- кратчайшее расстояние между крайними точками дороги, возможность размещения дороги вблизи или внутри других населенных пунктов,

- необходимость снести конструкции, которые мешают дорожному покрытию,
 - деградация окружающей среды, архитектурных сообществ и археологических памятников,
- возможность уменьшения протяженности дороги за счет строительства плотин, мостов, виадуков, виадуков, тоннелей,
- опасность схода лавин и скальных водопадов с близлежащих гор на дороге, препятствий на пути других путей сообщения,
- общая стоимость строительства и последующей эксплуатации всей дорожной инфраструктуры,
- предполагаемые доходы и выгоды от использования этой дороги [43].

Проектирование дорог, большие административные расходы и многочисленные административные разрешения и связанные судебные процессы, отказы, взятки, запреты и так далее. Это связано с.

Целью госпрограммы является улучшение и обеспечение безопасности автомобильных дорог регионального, международного и местного значения для обеспечения внутрирегионального транспорта для экономики и населения Тюменской области.

Задачами государственного регулирования являются:

1. Модернизация и развитие дорог общего пользования и искусственных сооружений регионального и межобщинного значения.
2. Защита и восстановление региональных, межмуниципальных и локально важных дорог и искусственных сооружений на них, а также дорожных сетей в муниципальных образованиях Тюменской области.

К целевым показателям государственного регулирования относятся:

- удельный вес асфальтовых дорог по протяженности дорог всего регионального и межрегионального значения;

- плотность региональных и важнейших дорог с твердым покрытием (км дороги на 1000 км²);
- период освоения завершенного строительства и развития дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения;
- доля дорог регионального и межмуниципального значения, не соответствующих официальным требованиям;
- доля стационарных региональных дорог (базовая сеть), которые не соответствуют официальным требованиям;
- доля мостов на региональных и прерывистых дорогах, которые находятся в плохом техническом состоянии и не соответствуют требованиям законодательства.

В экономической литературе есть три фактора, которые лежат в основе современного этапа системных исследований в области государственного регулирования отрасли.

В первую группу входят факторы развития, составляющие связи и элементы цели исследования. По мере того, как масштаб возрастает, все формы и взаимодействия объектов дорожного строительства изменяются.

Ко второй группе относятся факторы развития науки в связи с интеграцией специализированных отраслей знаний. Эти процессы в науке позволяют нам определять новые проблемы, которые требуют других подходов, методов и форм исследования.

Третья группа факторов состоит из изменений в теме исследования. С ростом уровня знаний известно, что возможности процессов информационного потока могут гарантировать качественный переход от методов решения проблем к научным методам, основанным на выборе наиболее подходящих вариантов из старых методов субъективной оценки.

Необходимость государственного регулирования развития дорожного сектора на рынке определяется характером

производственного процесса, условиями доставки, условиями продажи и многими другими факторами. Помимо материальной стороны, качество организации труда работников, занятых на производстве, качество, сроки строительства, производственные затраты, климатические условия, степень адаптации к возможностям производственно-технологического периода, плотность капитала и гибкость производства, экономия производственных затрат, эффективность принятия решений, качество строительных изделий.

В условиях рыночных отношений государственное регулирование развития дорожного комплекса включает адаптацию строительного производства к новым экономическим отношениям и внедрение эффективного хозяйственного механизма. Следовательно, система государственного регулирования должна влиять на создание соответствующей системы управления, которая является организационной структурой отрасли, которая может обеспечить высокую эффективность и результативность дорожного строительства, и должна удовлетворять потребности проектировщиков, поставщиков продукции и участников дорожного движения в современных условиях [12].

Вопросы, связанные с эффективностью государственного регулирования в дорожном строительстве, напрямую связаны с необходимостью рассмотреть систему управления, которая может обеспечить эффективную работу всего дорожного сектора страны и ее регионов с учетом объективных факторов.

1.2 АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И РАЗВИТИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Один из самых востребованных видов транспортного сообщения – дороги. Структура и состояние дорог является одним из важнейших показателей транспортной системы России. Рынок дорожного дизайна является неотъемлемой частью дорожной отрасли.

Дорожная экономика России – это единый промышленно-экономический комплекс, на котором расположены дороги общего пользования и инженерные сооружения, в том числе:

- проектирование, строительство, реконструкция, ремонт и обслуживание дорог;
- проведение исследований и обучения;
- производство и ремонт дорожной техники;
- добыча и переработка неметаллических строительных материалов;
- другие виды деятельности, связанные с эксплуатацией и развитием дорог.

Дорожный сектор Российской Федерации сегодня является неотъемлемой частью единой транспортной системы страны, управление линейным комплексом, сложность проектирования и стоимость этого внушительного комплекса теперь переданы Федеральному дорожному агентству (Росавтодор).

Дороги являются неотъемлемой частью транспортной системы Российской Федерации. Уровни развития, а также транспортный и эксплуатационный статус определяют такие задачи, как достижение устойчивого экономического роста, повышение конкурентоспособности продукции, улучшение качества жизни населения, комплексное развитие регионов и выполнение социальных задач.

Инфраструктурные секторы экономики влияют на текущую внешнеполитическую ситуацию. Вопрос о создании сети путей поддержки, которая отвечает всем нормативным требованиям, постоянно обсуждается на различных правительственных уровнях (федеральном, региональном и муниципальном).

На наш взгляд, следующие изменения дают наиболее полную картину регуляторных тенденций в российском дорожном секторе:

- увеличение объемов и скорости строительства и реконструкции дорог;
- развитие сети сельских дорог;
- развитие улично-дорожных сетей из крупнейших городов Российской Федерации;
- введение механизмов государственно-частного партнерства, включая концессии и долгосрочные инвестиционные соглашения [13].

Несмотря на положительные тенденции, имеется нарушение пропорции между уровнем автомобилизации, спросом на автомобильный транспорт и скоростью развития дорожной сети. Причины этого обусловлены историческими фактами: основная сеть асфальтированных дорог была создана до 1980 года и по основным характеристикам (длина, конфигурация сети, пропускная способность) не отвечала требованиям времени. С 1990 по 2016 годы количество автомобилей увеличилось в 4,5 раза, а сеть автомобильных дорог общего пользования удвоилась [8].

Дорожная сеть Российской Федерации должна в полной мере развивать уровни социально-экономического развития регионов и

- публичная структура дорожной сети в европейской части страны, что приводит к закрытию грузовых перевозок большинства стран в Москву;

- отсутствие формирования базовой дорожной сети, особенно на Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке;
- отсутствие связи населенных пунктов с основной транспортной сетью страны [7].

Совокупность этих проблем приводит к блокировке существующей дорожной сети, что отрицательно сказывается на их техническом положении. Ухудшение качества дорог сказывается на комфорте и безопасности дорожного движения и снижает эффективность участков дорог.

На федеральном и региональном уровнях в Российской Федерации большое внимание уделяется созданию разветвленной дорожной сети. Приоритетными направлениями создания рациональной дорожной сети на региональном уровне являются решение следующих задач:

- максимальное удовлетворение внутреннего спроса, который является основным источником экономического роста;
- установление социально-территориальной справедливости, обеспечение доступного для населения доступа к социальной помощи;
- повышение безопасности дорожного движения и транспортной системы;
- развитие транспортной инфраструктуры и увеличение регионального валового внутреннего продукта [3].

Транспортная система Российской Федерации 2019 года включает в себя 1,4 млн. Км дорог общего пользования, 51 000 км федеральных дорог; региональные дороги – 503 тыс. км; местные дороги - 842 тыс. км. 29% региональных и местных дорог не асфальтированы; 53% и 63% федеральных и региональных дорог не соответствуют требованиям законодательства. Дороги муниципального значения не соответствуют требованиям (грунтовые дороги, дороги без пристрада и дороги без пристрада). Кроме того, годовой

автопарк составляет 6% (около 3 млн. Единиц), а предлагаемый объем дороги - около 2200 км в год [17].

Одной из ключевых задач дорожной отрасли является рациональное воспроизводство, развитие и улучшение дорожных сетей, которые требуют крупных инвестиций для поддержания дорог в состоянии, соответствующем нормативно-правовой базе. Четвертая категория - федеральный стандарт по содержанию и ремонту дорог, протяженность которого составляет более 60% дорожной сети и 1,3 млн. Рублей в их регионах. до одного километра в год (фактические затраты предприятий не превышают 200 тысяч рублей за километр и составляют 15% от норматива), что негативно сказывается на состоянии дорог. В связи с этим основной задачей региональных властей является защита существующей региональной и муниципальной дорожной сети.

В целях обеспечения устойчивой финансовой поддержки дорожного сектора страны Федеральный закон 68-ФЗ от 6 апреля 2011 года внес изменения в Закон о бюджете Российской Федерации, который предусматривает создание Федерального дорожного фонда с 1 января 2011 года и региональных дорожных фондов с 2012 года; сделал дополнения. С 2014 года – муниципальные дорожные фонды.

Создание системы дорожного фонда позволило обеспечить финансовую основу для принятия 100% утвержденных стандартов для финансирования ремонта и содержания федеральных дорог и удвоения в 2013-2022 годах. объемы строительства и реконструкции этих объемов по сравнению с предыдущим десятилетием. С созданием региональных дорожных фондов финансовые возможности учредительных фондов Российской Федерации на региональных дорогах удвоились.

Автомобильные дороги в Российской Федерации делятся на две части:

- федеральные автомобильные дороги;
- дороги регионального или межмуниципального значения;
- местные дороги;

– особые способы.

По статистике Росавтодора и Росстата, длина асфальтовых дорог (асфальт, бетон, гравий, гравий) в Российской Федерации составляет около 780 тыс. Км; Из них 50 тыс. Км - федеральная, а 450 тыс. Км - региональная.

Для сравнения: протяженность дорог в Китае составляет более 3 млн. км, в США – около 4,4 млн. км, во Франции – более 1 млн. км. является одним из фьючерсных инвестиций. Правовое формирование и развитие дорожной инфраструктуры свидетельствует об общем уровне развития каждого государства и служит мощным катализатором расширения внешнеэкономической деятельности. Поэтому восстановление или строительство новой дороги часто означают не только высокие затраты, но и новые возможности для экономического и социального развития конкретного региона и всей страны.

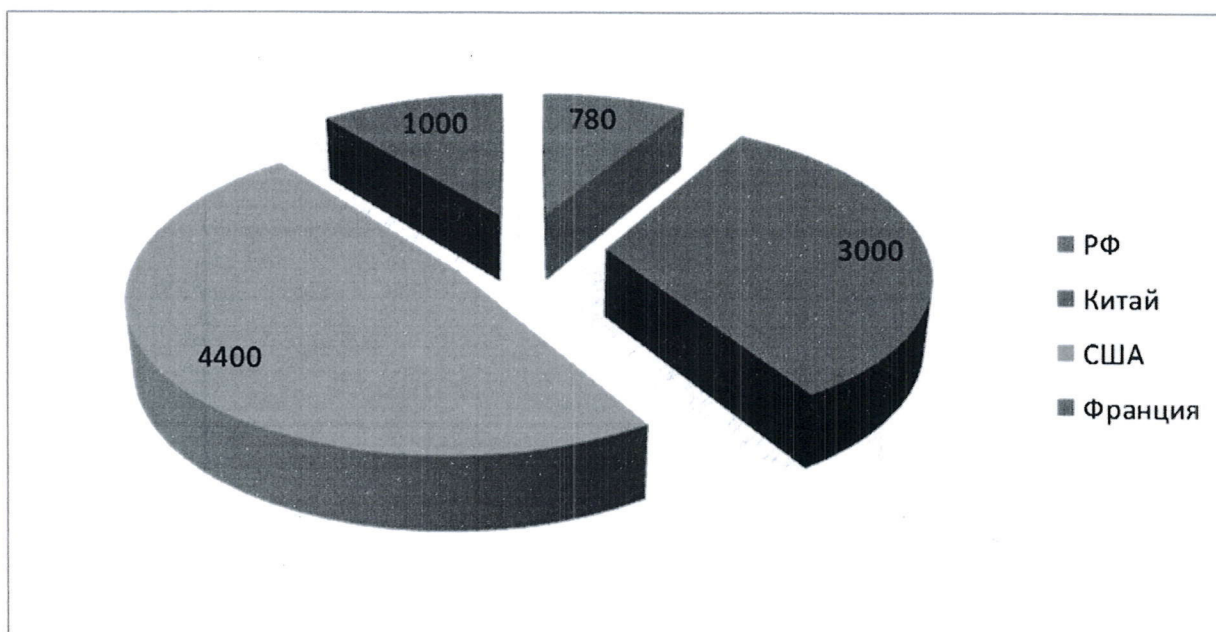


Рисунок 1. Протяженность дорог с твердым покрытием в мире (млн. км)

Большинство российских дорог имеют высокую степень износа и почти исчерпали свою производительность. В последнее время государство занимается решением этой проблемы: были приняты программы по

модернизации существующей дорожной сети, и началось строительство новых дорог, в том числе платных.

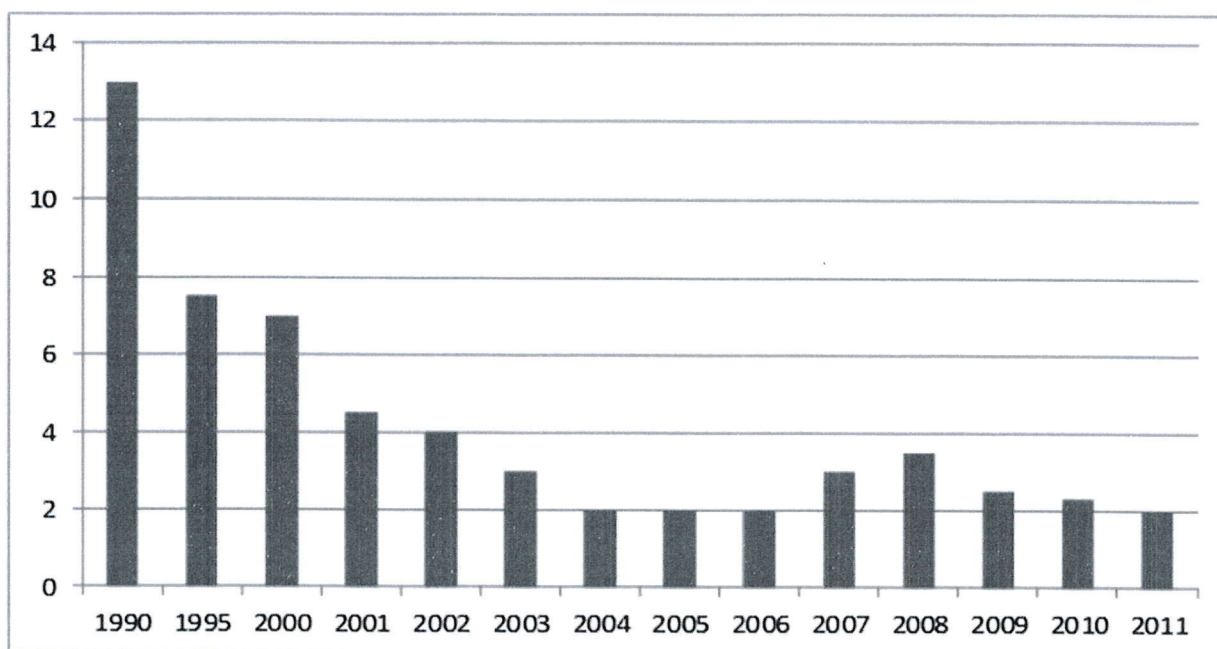


Рисунок 2. Динамика ввода автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием 1990-2011 гг. (тыс. км)

На федеральные автомобильные дороги приходится 50% трафика, хотя всего 7,8% от общей протяженности сети автомобильных дорог общего пользования. Более 546 тыс. км асфальтированных дорог, остальные 54 тыс. км грунтовых дорог.

Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры в Тюмени и области будет зависеть от сотрудничества этих предприятий в области градостроительства, транспорта и дорожного строительства, а также от разработки и реализации транспортных программ.

В настоящее время участники рынка активно принимают различные меры для увеличения спроса и поддержания уровня требуемых объемов заказов. В тех случаях, когда сложно принять решение заранее, участникам рынка дорожного дизайна необходимо принять меры, направленные на

укрепление различных секторов их деятельности: финансовой, маркетинговой, производственной и т.д.

Спрос на рынке дорожного дизайна свидетельствует о необходимости одобрения частными компаниями для выполнения бремени местных органов власти и государственных заказов. Несмотря на повышение уровня жизни населения и интенсификацию бизнеса в посткризисные годы, участие государства в дорожном секторе остается важным.

Согласно экспертным данным, общая доля проектов, в которых клиент является частным и публичным, составляет от 20 до 80. Это не случайно. Несмотря на повышение уровня жизни населения в посткризисные годы и интенсификацию бизнеса, доля государства в сфере дорожного хозяйства остается важной [43].

Для участия в государственных конкурсах и, во многих случаях, для участия в тендерах, необходимо иметь лицензии и разрешения (быть членом саморегулируемой организации). Кроме того, в некоторых случаях осуществляется крупный вклад инвестиций для получения согласия на участие. Кроме того, существуют строгие критерии отбора компаний (доступность на рынке, количество успешно реализованных проектов, профессионализм персонала). В связи с требованиями, только несколько дизайнерских фирм могут участвовать в конкурсе.

Спрос на проектирование дорог в государственном секторе можно разделить на следующие группы:

- федеральный заказчик;
- региональный заказчик;
- муниципальный заказчик.

В области дорожного строительства в Российской Федерации сложные климатические условия возникают из-за ограниченного финансирования промышленности, неэффективной системы стыковки и бюджетного финансирования государственных и муниципальных контрактов на строительство дорог, что ведет к нарушению технологии и строительству

дорог. Особенности финансирования дорожного строительства определяются производственными характеристиками экономического, организационного и правового механизма дорожного сектора в связи с производственным процессом.

Характеристики дорожной отрасли Российской Федерации:

- постоянная потребность в ремонте и обслуживании дорог, в связи с необходимостью выделения средств на будущее - строительство (реконструкция);
- зависимость дорожно-строительной отрасли региона от федеральных средств;
- низкая плотность и минимальное структурирование дорожной сети в России.

В некоторых регионах, особенно в Северо-Западном и Приволжском федеральных округах, радиальная структура, не имеющая прямого дорожного сообщения между соседними субъектами Российской Федерации, приводит к недостаточному количеству соединительных дорог и увеличивает транспортные расходы. Согласно анализу стоимости автомобильного транспорта в России, в 1,5 раза выше, чем в развитых зарубежных странах;

- доля дорожно-транспортных происшествий с серьезными последствиями, в том числе связанных с высокими показателями аварийности и плохими дорожными условиями;
- высокая степень износа и плохое техническое состояние большинства российских дорог: 80% общей протяженности дороги требует ремонта дороги;
- недостаточная надежность федеральных автомобильных дорог. В неудовлетворительной ситуации 15% мостовых сооружений на федеральной дорожной сети являются общими;

- низкая пропускная способность дорожной сети. В настоящее время более трети дорог перегружены и систематически перегружены.
- неадекватность и незначительность значительной части участков и частных дорог, проходящих через сельские районы и муниципальные районы (примерно 75 тыс. км) [1].

В некоторых случаях такие дороги угрожают общественной безопасности. Это наиболее очевидная проблема в отдаленных районах Сибири и Дальнего Востока, где расстояния между населенными пунктами очень велики и других транспортных связей нет;

- Увеличение объема перевозок, способствующее системной загруженности, скорости, увеличению транспортных расходов и ухудшению состояния окружающей среды, учитывая техническое состояние автомобильных дорог, транспортных развязок и других объектов дорожной инфраструктуры в результате ежегодного увеличения парка грузовых автомобилей и транспортных средств в стране.

Как показывают исследования, существуют некоторые противоречия и дисбалансы в области дорожного строительства:

Во-первых, противоречие между регионом, природными ресурсами, топливно-энергетическим потенциалом России и относительно низким уровнем и плотностью автомобильных дорог уменьшает национальное и международное бремя, что не позволяет в полной мере использовать ресурсы отдельных регионов на фоне перегрузки существующей дорожной сети, и и повысить конкурентоспособность национальных и международных сетей автомобильных маршрутов.

Во-вторых, противоречие между ростом ВВП, увеличением количества транспортных средств, уровнем автомобилизации, спросом на автомобильный транспорт в Российской Федерации, а также задержкой в развитии дорожной сети [1].

В-третьих, дисбаланс обусловлен тем фактом, что в условиях скорейшего вступления России в ВТО территория Российской Федерации может оказаться в экономической изоляции, поскольку дорожная сеть не соответствует международным требованиям.

В-четвертых, разрыв между привлекательностью инвестиций в российский автодорожный сектор и необходимостью инвестировать в развитие дорожной сети. Российский дорожный сектор, который непривлекателен для инвестиций, требует значительных вливаний ликвидности, которые препятствуют потоку частных инвестиций в эту область.

1. Анализ текущей ситуации и особенностей дорожного строительства в Российской Федерации выявил сложность присущих проблем в области дорожного строительства:

2. Действующая система финансирования. Финансирование дорожного строительства в долгосрочной перспективе - не менее 10-15 лет. Современная система финансирования дорожного строительства является краткосрочной и реализуется на срок до трех лет, что увеличивает стоимость строительства. Проекты дорожного строительства, как правило, часто превышают неразвитые регионы и способствуют развитию их экономики и социального и финансового секторов.

3. Из-за отсутствия долгосрочного и долгосрочного финансирования строительные работы продолжают в течение длительного периода времени и превращаются в долгосрочные конструкции, значительно увеличивая стоимость строительства. На федеральном уровне сегодня приняты среднесрочные и долгосрочные программы по модернизации существующей транспортной сети [2, 4], но они не имеют гарантированной финансовой поддержки. Кроме того, дорожное строительство на федеральном, региональном и местном уровнях в основном финансируется из федерального бюджета. По нашему мнению, целевой дорожный фонд

строительства позволит построить новое дорожное полотно и процесс финансирования этого строительства будет финансироваться из федерального бюджета, а также из региональных и местных фондов, что, конечно, приведет к льготному строительству и содержанию дорог, что повлияет на качество строительного проекта в конце осени и зимой. Износостойкость и дальнейшая обработка.

Обращаем внимание, что средства, выделяемые из бюджетных средств, должны использоваться в соответствии с Финансовым регламентом Российской Федерации в конкретном финансовом году, независимо от дорожного строительства. В противном случае неиспользованный бюджетный бюджет будет вычтен, даже если конкретное строительство не будет завершено.

Нехватка квалифицированных кадров в сфере дорожного строительства. Анализ проблем, возникающих в дорожной отрасли и в области дорожного строительства, особенно на федеральном и региональном уровнях, в связи с тем, что существующая система строительства и ремонта дорог не полностью собрана, не создает достаточных условий для поддержания эффективной работы отрасли и постепенного развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации.

Основными недостатками финансовой поддержки дорожной отрасли являются:

- недостаточная стабильность и предсказуемость объема расходов федерального бюджета, бюджетов учредительных органов Российской Федерации и местных бюджетов, выделяемых на дорожный сектор, строительство и ремонт дорог;
- чрезмерная бюрократизация планирования и реализации затрат на строительство и реконструкцию многих разрешений и разрешений, дорожной инфраструктуры и инфраструктур, в случае необходимости;

- отсутствие ресурсов для ремонта и содержания дорог и искусственных сооружений в соответствии с нормативными требованиями;
- отсутствие органов дорожного строительства в своевременной реализации планов дорожного строительства с практической отменой неиспользованного остатка бюджета в конце финансового года;
- недостаточная координация действий федеральных, региональных и местных органов управления дорожным движением, отсутствие единой системы управления отраслью;
- устаревший подход к ценообразованию в дорожном секторе, приводящий к неоправданному увеличению затрат на строительство, отсутствию четких и единообразных правил установления первой (минимальной) цены контракта и недостаточной конкуренции на рынке строительных материалов;
- непрозрачная система финансовой помощи учредителям Российской Федерации и муниципалитетам для содержания, ремонта, строительства и реконструкции дорог [32].

На наш взгляд, проблемы, связанные с финансированием вышеупомянутого дорожного сектора и дорожного строительства, по своей природе являются системными и связаны с планированием и финансированием текущих путевых расходов для всех уровней бюджетной системы.

1.3 АНАЛИЗ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СФЕРЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

Дороги являются неотъемлемой частью объединенной транспортной инфраструктуры Российской Федерации. Устойчивое экономическое развитие как Российской Федерации, так и ее субъектов в значительной степени зависит от условий дорожного движения, а также от эксплуатации и развития дорожной сети, а также от адекватного уровня безопасности дорожного движения, а также от темпов роста ВВП, улучшения условий ведения бизнеса и уровня жизни населения.

В соответствии с пунктом 3 ст. 5 Конституции Российской Федерации федеративное устройство Российской Федерации основывается на единстве системы государственной власти и ограничении полномочий и полномочий между государственными органами Российской Федерации и субъектами Российской Федерации. Статья 8 Конституции гарантирует единство экономической сферы, свободное перемещение товаров, содействие конкуренции и свободу экономической деятельности. Развитие дорожно-транспортной сети является важной предпосылкой для экономической реализации этих конституционных гарантий.

С 2007 года федеральное законодательство продолжает систематизировать и формулировать правовые нормы по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту, техническому обслуживанию и использованию дорог как федеральных, так и субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

Важнейшим федеральным законодательным актом в этой области был Канунский федеральный закон «О дорожной и дорожной деятельности в Российской Федерации» и поправки к некоторым незаконным законам в Российской Федерации. Настоящий Закон регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог в Российской Федерации и осуществлением дорожной деятельности, а результаты

включают все автомобильные дороги в Российской Федерации в Московской области, независимо определяя их право собственности и стоимость.

Принятие Федерального закона № 257-ФЗ требует:

О дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации: ФЗ от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ // Собрание законов РФ. 2007. № 46. Статья 5553. Исправления правового регулирования дорожного сектора на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. Хотя проанализированный федеральный закон вступил в силу в 2008 году во многих субъектах РФ, единой нормативно-правовой базы в области дорожного строительства до сих пор нет. На наш взгляд, вопрос правового регулирования содержания дорог общего пользования регионального значения заслуживает особого внимания.

Согласно ст. 12 ФЗ № 257-ФЗ, полномочия органов государственной власти субъектов РФ в области использования дорог и дорожной деятельности включают в себя: «осуществление дорожной деятельности в отношении дорог регионального или междугородного значения, утверждение нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонты, содержание дорог регионального или межмуниципального значения и правил расчета размеров бюджетных ассигнований для РФ, а также иных полномочий, предоставленных федеральным законом полномочиям органов государственной власти. органы государственной власти Российской Федерации» [4].

Положения статьи 17 Федерального закона № 257-ФЗ предусматривают безопасность дорог, безопасную транспортировку дорог и организацию дорожного движения, включая дорожные и безопасные условия, в соответствии с требованиями технических регламентов. такой ход. В соответствии с пунктом 1 ст. 5 Федерального закона № 257-лары подразделяются на дороги федерального,

регионального или межмуниципального, местного значения, а также частные дороги в зависимости от их назначения.

Порядок содержания автомагистрали определяется правовыми актами Российской Федерации, правовыми нормами учредительного юридического лица Российской Федерации и муниципальными правовыми нормами. Классификация работ по содержанию автомобильных дорог непосредственно определяется федеральным органом исполнительной власти, который выполняет функции по разработке государственной политики и нормативно-правовых актов в сфере дорожного хозяйства (в настоящее время Министерство транспорта Российской Федерации).

В соответствии со ст. РФ, 71 Конституции Российской Федерации, несет ответственность за создание основ федеральной политики и федеральной программы в области дорожного строительства и развития транспортной сети.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2000 года от 1038 года федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим государственную политику и управляющим транспортным комплексом, является Министерство транспорта Российской Федерации [2].

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет свою деятельность как непосредственно, так и в сотрудничестве с другими федеральными органами исполнительной власти; Органы исполнительной власти учредительных организаций Российской Федерации.

Министерство транспорта Российской Федерации в соответствии с возложенными на него обязанностями выполняет следующие функции в сфере дорожного хозяйства:

- организует исполнение федерального бюджета на финансирование дорожного сектора, в том числе средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации;

– выполняет функции управления федеральной собственностью, необходимые для обеспечения федеральных дорог общего пользования и функций, как предписано;

– координация развития единой дорожной сети в сотрудничестве с другими федеральными органами исполнительной власти и органами государственной власти организаций-учредителей Российской Федерации; осуществляет долгосрочное и текущее планирование развития федеральной дорожной сети, совершенствует систему обеспечения ее содержания;

– организует общественные работы в рамках федеральных и региональных программ дорожного строительства совместно с федеральными органами исполнительной власти по интересам и исполнительными органами учредительных органов Российской Федерации;

– подготавливает, подготавливает и принимает технические и эксплуатационные параметры для строительства, содержания и эксплуатации платных дорог, объектов общего пользования;

– контролирует соблюдение порядка использования федеральных дорог общего пользования и правил охраны;

– координирует нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, определяющие порядок эксплуатации, открытия и закрытия железнодорожных переездов, а также правила пересечения или приближения к трубопроводам, сетям и коммуникациям и линиям электропередачи и другим сооружениям и дорогам;

– рекомендует использовать земли, занятые дорогами общего пользования, регулирует рациональное использование дорожных программ и проектов для привлечения дополнительных средств для реализации дорожных программ и проектов, а также принимает

предусмотренные для размещения конструкции и объекты на дорогах и полосах федеральных автомобильных дорог;

- разрабатывает и утверждает техническую классификацию дорог общего пользования и предлагает изменить и уточнить классификацию дорог общего пользования и перечень федеральных дорог указанными способами;

- информировать пользователей о состоянии дорог общего пользования, регистрации интенсивности движения транспортных средств, выявлении и оценке транспортного и эксплуатационного состояния федеральных дорог;

- организует ежегодное планирование работ на дорогах общего пользования, финансируемых из федерального бюджета, технико-экономические обоснования, списки, титульные списки строительных проектов и утверждает перечень объектов, подлежащих разработке в проектах строительства дорожных сооружений, финансируемых из федерального бюджета;

- участвовать в разработке и координации программ по устранению пересечений автомобильных и железных дорог общего пользования на одном уровне с учетом вопросов софинансирования строительства виадуков в пунктах пересечения;

- по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации и другими соответствующими федеральными органами исполнительной власти утверждает правила, разрешающие проезд транспортных средств с чрезмерной нагрузкой на ось, массой и габаритами на дорогах общего пользования;

- информирует компетентные органы государств, заключивших соглашения с Российской Федерацией, о правовых актах, касающихся международных автомобильных перевозок, которые ограничивают движение на автомагистралях или устанавливают стандарты для допустимых нагрузок на ось и габаритов транспортных средств;

- контролирует сбор и использованием налоговых сборов и пошлин на федеральных автомобильных дорогах общего пользования (включая убытки, вызванные перевозкой тяжелых и негабаритных грузов);
- контролирует качество проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорог общего пользования в соответствии с установленными условиями, стандартами и нормами;
- участвовать непосредственно или через уполномоченные министерством органы для расследования причин аварий и разрушения дорог общего пользования и связанных с ними дорожных сооружений;
- устанавливает порядок определения размера платы за транспортные средства, перевозящие крупногабаритные и тяжеловесные грузы, и возмещения ущерба федеральным дорогам общего пользования и их дорожным конструкциям;
- выдает специальные разрешения на проезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств, перевозящих международные автомобильные перевозки по федеральным дорогам.

*Состояние нормативно-правового регулирования содержания
автомобильных дорог общего пользования*

1) как правило, регулирование и содержание ремонта и содержания дорог определяются правовым актом (в некоторых отраслях региональный закон устанавливает общие положения и полномочия государственных органов в отношении использования дорог и дорожной деятельности, а также необходимые положения соответствующего регулирующего закона);

2) нормативно-правовые акты определяют государственную власть субъекта, а также выполняют функции и компетенцию государственного заказчика в отношении работ, выполняемых в области дорожной инфраструктуры или содержания дорог;

3) нормативно-правовые акты, регулирующие содержание дорог, включают общие положения, касающиеся планирования, финансирования, осуществления и принятия дорожных работ; Он обеспечивает связь с федеральным законом, федеральными правилами, национальными стандартами, отраслевыми правилами;

4) утверждает нормативно-правовые акты высших органов исполнительной власти учредительного органа Российской Федерации, финансовые затраты на охрану региональных или взаимных автомобильных дорог общего пользования, методологию и правила их расчета или правила расчета ассигнований регионального бюджета на эти цели.

Поэтому в большинстве организаций-учредителей в Северо-Западном федеральном округе России и в большинстве других организаций-учредителей Российской Федерации вопросы, связанные с содержанием региональных или взаимно важных дорог, в определенной степени регулируются региональными законами и нормативными актами. В то же время содержание и ремонт дорог общего пользования регионального значения и определение стандартов финансовых затрат в этой области регулируются едиными правовыми нормами [17].

Анализ нормативно-правовой базы организаций-учредителей Российской Федерации показывает специфический синхронизированный подход регионального законодателя к регулированию содержания региональных дорог общего пользования. Сложность в разработке таких правовых процедур заключается в правовых нормах чрезмерного дорожного права, которые не позволяют в Российской Федерации принимать необходимые правовые меры для регулирования и эффективного использования видов работ в дорожном секторе.

Мы предполагаем, что федеральный законодатель должен пересмотреть подход к правовому регулированию разделения сил в сфере дорожной деятельности. Проблемы с применением федерального законодательства в области дорожной инфраструктуры, в частности, в

отношении содержания и ремонта дорог общего пользования, в настоящее время являются серьезными.

Предложения по усовершенствованию механизмов государственного регулирования строительства дорог

Для эффективного совершенствования механизмов государственного регулирования в дорожном строительстве необходимо принять меры, которые можно разделить на две группы:

1. Меры по отделению хозяйственной деятельности в отрасли от государственного (муниципального) регулирования дорожного строительства.

1) Принятие федеральных и региональных законов, обеспечивающих правовую основу для разделения хозяйственной деятельности по развитию и содержанию дорожной инфраструктуры, деятельности, связанной с государственным (муниципальным) регулированием, финансированием промышленности и управлением развитием и обслуживанием дорожной инфраструктуры.

Принятие таких стандартов требует введения федеральных законов о секторах на основе государственной политики в дорожной отрасли », «О дорогах» и федеральных законов, которые обеспечивают:

- запрещение вмешательства государственных (муниципальных) государственных органов в хозяйственную деятельность государственных (муниципальных) компаний отрасли;
- напрямую ограничивать обязанности (муниципальных) государственных нормативных актов, финансирования дорожного сектора и управления дорожной инфраструктурой, что является обязанностью государственных органов (местных органов власти), во всех других случаях с запретом на интеграцию функций управления с экономическими функциями;

- утвердить статус государственных (муниципальных) компаний в этом секторе как некоммерческих и (общих) государственных частных компаний как равных экономических субъектов без каких-либо привилегий с участием их представителей в органах управления.

2. Меры по повышению эффективности методов регулирования дорожного строительства.

Повышение эффективности правил дорожного строительства требует внедрения современных эффективных подходов к системе управления отраслью, которые:

- эффективное взаимодействие органов управления, решающих проблемы регулирования и финансирования промышленности, управления дорожной инфраструктурой;
- контроль органов промышленной власти над деятельностью как органов государственной власти (органов местного самоуправления), так и сообщества;
- использование эффективных методов и модели для планирования и регулирования дорожной инфраструктуры.

Для этого программа реформирования сектора должна включать следующие меры:

1) В регионах модели взаимодействия административных структур финансовых учреждений с промышленными и дорожно-строительными агентствами, чтобы эти организации получили полную информацию о деятельности каждого человека в области промышленного реализация на муниципальном исполнительном уровне. Важные решения в области регулирования и финансирования взаимно контролируют реализацию стратегии, решений и планов.

2) Создать систему распространения и распространения информации о деятельности региональных и муниципальных органов управления, нормативных актов и финансирования дорожного строительства.

Отраслевые органы регулирования дорожным строительством

- Совершенствование нормативно-правовой базы для регулирования и финансирования дорожного сектора в регионе (муниципалитет);
- разработка конкретных долгосрочных и среднесрочных инструкций и мер по регулированию и финансированию дорожного сектора для обеспечения достижения целей, изложенных в программах и долгосрочных планах;
- координация и мониторинг соблюдения регламентированных основных эксплуатационных параметров, содержание и расширение дорожной инфраструктуры (стандарты, нормы и т. д.);
- мониторинг соответствия принятой стратегии, программ, долгосрочных планов и существующего планирования, и регулирования областей регулирования и финансирования, а также планируемой системы долгосрочных и среднесрочных мер по повышению эффективности дорожных работ и услуг.

Важно отметить, что меры по совершенствованию системы регулирования дорожного строительства должны широко применяться как единая система.

Учитывая взаимосвязь между государством, правом и строительством, важное место занял механизм действия государства или проблема дорожного строительства в регулировании государства. Эта проблема имеет не только теоретический, но и практический смысл.

В отечественной и зарубежной частной литературе рассмотрению всегда уделялось особое внимание. И это не случайно, так как во многом определяет результаты своей деятельности, результаты строительной деятельности страны, в зависимости от того, как это

понимают и, прежде всего, от того, как реализуется механизм государственного регулирования строительства дорог.

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОГО И СУДЕБНОГО ПОРЯДКА ЗАЩИТЫ ПРАВ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ ПРИ РЕГУЛИРОВАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1 ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ ЗАЩИТЫ ПРАВ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ПРОВЕРОК

Закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)» устанавливает условия, в том числе требования к проведению проверок государственными служащими и требования к проведению и проведению таких проверок, полномочия органов власти и порядок предоставления юридическому лицу информации, содержащей информацию при проверке.

Сотрудники не имеют права:

- проверять соответствие обязательным требованиям, не относящимся к компетенции органа государственного контроля (надзора), в котором работают его сотрудники;
- проводить регулярные проверки при отсутствии проверенных юридических лиц или индивидуальных предпринимателей или их представителей во время контроля работника или работника;
- требовать предоставления документов, информации, образцов продукции, если они не подлежат контрольным мерам и не относятся к предмету проверки, и получать оригиналы документов, не относящихся к предмету проверки;
- раскрывать информацию, которая охраняется законом и является секретом, полученным в результате контрольных мероприятий, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации;
- превышены сроки, установленные для контрольных мер.

Органы аудита не должны мешать, в частности, представителям юридического лица или индивидуальным предпринимателям участвовать в деятельности по мониторингу для выяснения вопросов, связанных с аудитом; Предоставить необходимую информацию органам юридического лица или индивидуальным предпринимателям или их представителям, присутствующим в ходе контрольной деятельности, связанной с аудитом; Информирование юридического лица или индивидуальных предпринимателей или их представителей о результатах контрольной деятельности [19].

Юридические лица имеют право защищать свои права в административном порядке (в более высоких делах, в судебном порядке) и в суде.

При проверке важно помнить, что юридические лица также имеют право требовать компенсацию за незаконные действия инспекторов. При определении размера убытков, причиненных незаконными действиями юридического лица или индивидуального предпринимателя, работниками незаконного государственного контроля (аудита), расходы юридического лица или индивидуального предпринимателя включаются в себестоимость продукции (труда, услуг) или финансовые расходы на деятельность, а также в расходы юридического лица. или помогает индивидуальному предпринимателю, чьи права были нарушены, пострадали или должны быть сделаны, чтобы иметь юридические знания или другую профессию.

Однако положения настоящего Закона не распространяются на оперативно-розыскные мероприятия, расследования, предварительные расследования, правоприменение и отношения с отправлением правосудия. Права и обязанности лиц, совершающих административные правонарушения или преступные деяния, определены соответственно в Административном кодексе и Уголовно-процессуальном кодексе. Действия должностных лиц или следственных органов также могут быть обжалованы в вышестоящий орган или суд.

Такой нормативный акт «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в сфере государственного контроля (надзора)».

Этот закон отражает его сферу, основные понятия, используемые в нем:

- порядок установления организационной структуры, функций, полномочий и процедур деятельности органов государственного контроля;
- принципы защиты прав юридических лиц (индивидуальных предпринимателей);
- полномочия органов государственного контроля в сфере контроля (аудита);
- порядок проведения контрольных мероприятий;
- режим государственного контроля (ревизия);
- ограничения под государственный контроль (надзор);
- порядок записи контрольных мероприятий; Действия, предпринятые в отношении фактов нарушений, выявленных в ходе контрольного мероприятия; ответственность органов государственного контроля за контрольной деятельностью;
- права, защита действующих активов при проведении контрольных мероприятий;
- обязанность юридических лиц (индивидуальных предпринимателей) нарушать настоящий Федеральный закон;
- порядок вступления в силу федеральных законов.

Принятие и последующая реализация закона привели к следующим положительным факторам в функционировании и развитии государственной экономики:

- запрет на государственный контроль (инспекцию), за исключением случаев, отраженных в этом проекте, учреждение,

которое запрещает вычеты из сумм, полученных в бюджете в результате контрольных мер, а также взимает плату за проверку предприятий;

- увеличение средств от штрафов в бюджет;
- установление прозрачного плана прохождения средств из бюджетов на всех уровнях без снижения доходов;
- устранение чрезмерных административных барьеров на пути развития предпринимательства.

Второй фактор – важнейший аспект развития предпринимательства и модернизации экономики в Российской Федерации.

Таким образом, принятие этого счета-фактуры может стать очень позитивной предпосылкой для улучшения экономической ситуации в стране.

Этот закон не применяется к налогам, валютам, финансовому контролю, банковскому и страховому контролю, транспортному контролю, таможене, иммиграции, лицензиям и другим видам частного государственного контроля.

Организационная структура, функции и процедуры государственного контроля нарушаются при соблюдении правовых норм Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и государственных органов. Проверки несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Закон защищает права юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, контролируемых государством. Если юридическое лицо или индивидуальный предприниматель находит, что законы органа государственного контроля были нарушены, юридическое лицо (индивидуальный предприниматель) может возражать против действий органа государственного контроля. Юридические лица (индивидуальные предприниматели) или их представители имеют право участвовать в управлении, получать информацию, требуемую законодательством, признавать результаты и указывать в случае соглашения или спора.

Учет мер контроля, осуществляемых органами государственного контроля. Контрольная мера должна проводиться не чаще одного раза в два года. В исключительных случаях (например, если инспектор выявляет нарушение юридическим лицом обязательных требований или не следует указаниям организации государственного контроля), определяется более длительный срок.

Он отличается от развитого режима государственного контроля (6 месяцев) и упрощенного режима, действующего только в областях, которые пересекаются с профессиональной сферой саморегулируемых организаций.

Закон также устанавливает принципы защиты прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;

Этот закон разрешает мобилизацию дополнительных средств от штрафов до соответствующих домохозяйств.

2.2 ТИПИЧНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ

Как правило, нет полной подготовки конструкций к вводу в эксплуатацию, основываясь на результатах проверок, проведенных по рекомендации изготовителя заказчика по завершению строительства. Это в основном:

- своевременное извещение о начале строительно-монтажных работ (СМР) органов государственного строительного надзора, нарушениях при невозможности регистрации общих и частных журналов в органах городского строительного надзора в нарушение Закона о градостроительстве;
- Нарушения, такие как отклонение от требований проекта, несоблюдение строительных норм и правил строительства, обязательных правовых норм при проведении строительно-монтажных работ, отсутствие производственной, технологической и исполнительной документации, а также отсутствие или осуществление строительного контроля со стороны подрядчиков по строительству и строительству, требований к монтажным работам, проектной документации.

В случае утери исполнительных документов или выявления нарушений требуется дополнительная лабораторная и экспертная работа.

В частности, в процессе строительства качество асфальтобетона не полностью контролируется основными показателями (нарушение пункта 10.40 СНиП 3.06.03-85);

- качество используемых материалов не полностью контролируется на соответствие требованиям проекта (нарушение пункта 1.9 МПБ 19-89);

- уплотнение почвы для заполнения почвы, нижележащие слои не соответствуют требованиям нормативных и проектных документов;
- скрытая работа не полностью исследована в полном объеме (нарушение пунктов 2.1-2.7 МПБ 19-89);
- работа на слоях дорожной техники;
- работы по герметизации бетонных водопропускных труб выполнены не полностью;
- в случае нарушения дизайна, проект не предусматривает разметку, укладку ограждающих конструкций, дорожных знаков;
- планирование уклонов, укладка слоев растений, посев травы не выполняются в прогнозируемых объемах;
- расширение водопропускных труб (нарушение проектных решений (марка железобетонных изделий не вписывается в конструкцию, наклон трубы не предусмотрен), укладка бетонных лотков, армирование, заполнение зазоров раствором;
- контроль качества геодезических исследований не проводится с точки зрения соответствия параметров здания условиям проекта (нарушение пункта 1.1 СНиП 3.01.03-84);
- особый контроль качества монолитных конструкций не проводится (нарушение пункта 2.111 СНиП 3.03.01-87) не было обнаружено технологии для укладки нижнего и верхнего слоев покрытия вдоль временного зазора (нарушение пункта 10.17 СНиП 3.06.03-85)[24].

Вышеуказанные нарушения характерны для всех подрядных организаций, участвующих в строительстве, еще раз подтверждая необходимость контроля со стороны заказчика за строительством, а не только силами организаций, участвующих в договоре на технический надзор. Кроме того, значительное неблагоприятное воздействие этих нарушений на

характеристики качества, эффективности и надежности строящихся объектов и последующий ввод объектов в эксплуатацию приводит к увеличению времени ввода в эксплуатацию.

Результаты окончательных проверок подтверждают необходимость контроля со стороны заказчика над зданием не только силами организаций, участвующих в договоре технического аудита.

Существуют некоторые «типичные виды нарушений», то есть нарушения, выявленные в ходе государственного надзора за строительством, переустройство дорог в городских и региональных объектах и осуществление дорожных развязок почти каждый год. К ним относятся, например, нарушения, совершенные при установке боковых камней. Как правило, вместо создания бетонной решетки строитель просто рисовал бетонную смесь.

Когда автомобили входят в такую конструкцию, боковой камень не выдержит нагрузки и отойдет от покрытия. Другое распространенное нарушение заключается в том, что асфальт укладывается при низких температурах и на незапланированную основу. В результате влага, захваченная в порах и трещинах нового покрытия, становится льдом, объем замерзшей воды увеличивается, и покрытие разрушается внутри. Естественно, такое асфальтовое покрытие не будет служить установленному сроку службы.

Кроме того, перед укладкой асфальтового покрытия необходимо подделать нижнее основание и осушить загрязненную водой почву. Подробные правила указаны в соответствующих строительных нормах. Если основание под плитой недостаточно затянато, это приведет к появлению трещин в готовой плите, если асфальтобетонная смесь уложена на лужу, возможно дальнейшее разрушение плиты. Такие нарушения также достаточно распространены. Кроме того, сервисные инспекторы сталкиваются с технологическими нарушениями структурных слоев асфальтового покрытия, такими как неполная обработка нижележащих слоев

покрытия связующими материалами или полное отсутствие этого процесса при укладке покровных слоев.

Статистика отдела ДПО показывает, что 60% нарушений, допущенных во время строительства или реконструкции дорог, отклоняются от утвержденной и прошлой проектной документации, 20% нарушают качество строительных работ, и такое же количество технической документации для завода применяется или завершается вневременным образом. их отсутствие [43].

Очень часто организации, занимающиеся строительством (или реконструкцией) дорог, нарушают правила, стараются сэкономить и заработать. В настоящее время закон тесно связывает разработчиков бюджетных объектов с договорами и системой «тендеров» ((тендеры). В договорах четко установлены сроки выполнения определенных заданий, несоблюдение сроков грозит предупреждением для разработчика или заказчика.

Организации, которые устанавливают минимальный порог для суммы, определенной для ведения бизнеса на заводе, указанном в лоте, обычно выигрывают тендер. И, наконец, мы получаем подрядчика, который пытается удовлетворить сумму, установленную тендером, хочет вести бизнес на условиях контракта и даже хочет заработать немного денег.

Кроме того, чтобы сэкономить деньги, некоторые подрядные организации нанимают неквалифицированный труд. Иногда такие «эксперты» даже не имеют разрешения оставаться на территории Российской Федерации, вместо того, чтобы говорить о строительном опыте. Есть много таких историй в нашем регионе и по всей стране.

Но это также означает, что опытный и укоренившийся разработчик нарушает.

*Сроки, в течение которых застройщики обязаны устранить
выявленные нарушения*

Сроки зависят от характера нарушения. Условия могут варьироваться от 2 недель до 2 месяцев, если нарушение не влияет на надежность и безопасность дороги - это согласуется с застройщиком. Если эти функции затронуты, проектная документация должна быть повторно рассмотрена. Условия здесь регулируются ст. 49 Кодекса губернского планирования Российской Федерации не менее 60 дней.

Если нарушение не устранено в течение указанного периода, налагается закон об административных правонарушениях. Власти могут потерять от 5 000 до 10 000 рублей и от 50 000 до 100 000 юридических лиц (пункт 6 статьи 19.5 Административного кодекса Российской Федерации за несоблюдение в установленный законом порядке строительного надзорного органа).

Сезонность допускаемых нарушений

Количество нарушений на объектах, осмотренных отделом ДПО автомобильной инфраструктуры, падает в осенне-зимний период - с октября по апрель. В соответствии со строительными правилами, асфальтобетонная смесь должна укладываться при температуре не менее + 10 ° С осенью и не менее + 5 ° С весной. При отрицательной внешней температуре невозможно уложить асфальтобетонную смесь, возможно только провести работы по устройству нижележащих рабочих слоев, а также подготовительные работы.

Однако в настоящее время применяется применение добавок в асфальтобетонных смесях - минеральных порошков, которые могут изменить условия размещения смеси. Решение об его использовании принимается изготовителем, но для этого оно должно получить одобрение испытательной лаборатории, уполномоченной проектной организацией, которая улучшает

качество асфальтобетонной смеси в данном объекте, и сертификацию проекта этого объекта (или архитектурную проверку этого объекта).

Таким образом, с октября по апрель интенсивность строительных работ по строительству дорог и перекрестков снижается и, как следствие, уменьшается количество выявленных департаментом нарушений, а во время весенне-летних работ подрядные организации иногда догоняют скорость, которая влияет на качество работ.

Инспекторы Инспекции по строительству дорог и служб промышленных объектов при проведении инспекций используют инструменты: универсальную дорожную рейку, на которой можно измерить гладкость дорожного покрытия, термометр для измерения и подтверждения температуры асфальтобетонной смеси во время монтажа, а также измерение расстояния для подтверждения и подтверждения дорожного колеса KD-190. Большинство нарушений (или отклонений в проектной документации) при строительстве и реконструкции дорог и развязок можно визуально выявить.

Соответствие проектной документации

Хотелось бы заявить, что после завершения работ государственный регулирующий орган завершает согласование с пригодностью объекта проектной документации, и что работы, требуемые проектом, должны быть полностью завершены во время завершения строительства. Последовательность строительства линейного объекта, планируемые этапы строительства и сроки, намеченные к вводу в эксплуатацию, определяются проектными решениями в соответствии с решением № 87 Композицией «Состав отдела сертификации проектов».

Приложение показало, что во время уведомления о начале строительства заказчик представил положительное экспертное заключение (при двухэтапном проектировании), а также проектную документацию для этапа, принятого непосредственно во время инспекционных мероприятий на

строительной площадке. На сайте инспекторы отдела раскрывают тот факт, что они работают над отклонениями от проекта и рабочей документации.

В случае внесения изменений в проектную документацию, измененную часть проектной документации, а также целесообразность внесения изменений в проект в соответствии с Постановлением Правительства № 145 «О порядке проведения государственной экспертизы». Документы, касающиеся государственной экспертизы [32].

Согласно Закону о градостроительстве, определение параметров объекта капитального строительства из проектной документации, необходимости строительства, реконструкции, капитального ремонта такого объекта может быть разрешено только на основании проектной документации. может быть подтверждено снова. Федерация со стороны федерального органа исполнительной власти, следовательно, должны быть приняты меры по ее укреплению. взять на себя управление структурой на стороне заказчика-застройщика федеральной трассы, чтобы исследовать более конкретные проблемы во время строительных инспекций, в соответствии с работой, выполненной для обеспечения соответствия нормативным требованиям в области строительства. В случае утери технической документации или выявления нарушений, которые невозможно устранить, требуется дополнительная лабораторная и экспертная работа для проверки качества выполненных работ.

В 2011 году Палата не публиковала результаты, касающиеся соответствия объектов капитального строительства, реконструкции, реконструкции и перестройки требованиям технических регламентов (норм и правил), других правовых норм и проектной документации.

2.3 ПРАВОВОЙ АСПЕКТ ИЗУЧЕНИЯ ОСОБЕННОСТЕЙ ЗАЩИТЫ ПРАВ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ ПРИ ГОСУДАРСТВЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ НА ПРИМЕРЕ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

В соответствии с Федеральным законом № 257 «О внесении изменений в автодороги и дорожную деятельность в Российской Федерации» и «Некоторые незаконные законы Российской Федерации», дороги определяются в соответствии с их федеральным, региональным или межмуниципальным и местным значением. Также были выделены специальные маршруты – за счет личных средств.

Кроме того, дороги делятся на дороги общего пользования для движения транспортных средств неограниченного числа людей и для непубличного пользования – это собственность местных органов власти физических лиц, юридических или юридических лиц, находящихся в собственности или использовании исполнительных органов государства. Используются для обеспечения путей. Дороги также имеют названия и идентификационные номера.

Название может быть присвоено названиям населенных пунктов, связанных с дорогами, географическим объектам, историческим событиям, а также названиям, учитывающим национальные традиции. Идентификационный номер должен быть указан в списке маршрутов [34].

Административный порядок защиты законных прав и интересов коммерческих объектов строящейся деятельности является одной из форм судебной защиты и осуществляется компетентными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти учредительных организаций Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Статья 11 Гражданского кодекса Российской Федерации гласит, что защита гражданских прав в административном порядке осуществляется только в случаях, предусмотренных законом. Административное решение

может быть обжаловано в суде. Таким образом, определяется способ защиты законных прав и приоритет интересов в соответствии с внесудебными процедурами.

Процедура административной защиты может быть отнесена, прежде всего, к решениям действий (бездействия) и государственных (муниципальных) органов и органов власти вышестоящему органу (старшему должностному лицу); а также принятие подведомственных государственных (муниципальных) органов (кроме судебных) в соответствии с порядком, установленным правилами исполнения решений, касающихся экономических правонарушителей.

Основным законом об административном порядке оценки и разрешения дел является Административный кодекс РФ, принятый 30 декабря 2001 года. В соответствии со статьей 22.1 Кодекса РФ об административных преступлениях случаи злоупотребления, предусмотренные настоящим Кодексом, подпадают под компетенцию, установленную статьей 23 Административного закона, не только судьями, но и федеральными органами, органами, подразделениями и местными органами власти и обязанности, возложенные государственными органами, к которым применяется Президент РФ или Правительство РФ, федеральные законы или нормативные акты. Случаи злоупотребления, предусмотренные законодательством учредительных организаций в Российской Федерации, рассматриваются в рамках полномочий, указанных в этих законах, в том числе в компетентных органах и органах исполнительной власти учредительных организаций Российской Федерации.

От имени этих органов дела об административных правонарушениях рассматриваются компетентными органами этих органов (руководителями компетентных федеральных органов исполнительной власти, их органами, их представителями, руководителями структурных подразделений и региональных органов соответствующих федеральных органов исполнительной власти, их представителями и т.д.) по 22.2 КоАП РФ.

Административные уголовные дела, предусмотренные законами учредительных организаций Российской Федерации, рассматриваются административными комиссиями и иными коллективными учреждениями, созданными в соответствии с законодательством учредительных организаций Российской Федерации, в дополнение к полномочиям, установленным этими законами [38].

В соответствии с главой 23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях административные дела рассматриваются такими административными органами, как:

- внутренние органы (полиция);
 - налоговые органы;
 - таможенные органы;
 - орган экспортного контроля;
 - организации, осуществляющие государственный контроль за использованием и охраной земель;
 - организации, осуществляющие государственный экологический контроль
 - федеральный антимонопольный орган и его территориальные органы
- и др.

Права и формы защиты законных интересов хозяйствующих субъектов строительной деятельности включают защиту судов, используемых судами конституционных судов (Конституционный Суд Российской Федерации и устав Российской Федерации конституционных судов (статей)), судов общей юрисдикции и арбитражных судов.

Наиболее распространенной формой восстановления законного интереса в доставке нарушенных или допроса является предприниматели, которые обращаются в суд (арбитражное или общее) с иском или заявлением о защите своих прав или интересов, защищаемых законом.

Арбитражный трибунал является государственным учреждением, специально созданным для разрешения и разрешения деловых споров и

других проблем, возникающих в связи с экономической деятельностью и другой коммерческой деятельностью между субъектами и лицами, занимающимися предпринимательской деятельностью без создания правосубъектности, и имеет статус индивидуального предпринимателя, а также представляет сложный на. сельскохозяйственные или иные федеральные законы - (с участием других субъектов России, активов США, федераций муниципалитетов, государственных органов, местных органов власти и других организаций, органов власти, не юридических лиц и организаций) (статья 27 Закона об арбитраже).

Роль общих судов в защите законных прав и интересов бизнеса менее важна, чем роль арбитражных судов.

Суд первой инстанции также является предметом обсуждения, в котором сочетаются несколько дел, некоторые из которых подпадают под общую юрисдикцию, другие - арбитражный суд, но разделение этих требований невозможно (пункт 22 статьи 22 Закона). Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации).

Процедурный порядок защиты интересов предпринимателей в законных и арбитражных судах и судах общей юрисдикции устанавливается соответственно Арбитражным процессуальным кодексом и Гражданским процессуальным кодексом. Среди этих действий есть много общего: общий этап процесса, общие виды исследований, в которых используются аналогичные наркотики (действие, правоохранительные органы), правовое регулирование определенных процедур (операции, операции и т. Д.). У этого также есть много общего. общий.

В ходе слушания суд и лицо, участвующее в деле, будут непосредственно изучать доказательства и устанавливать соответствующие дела для принятия решения по делу. Процессуальным документом, разрешающим спор, по существу, является решение. ГПК РФ и АПК РФ, в целом, предъявляют одинаковые требования к нему, в том числе и к его содержанию.

Решение, принятое судом общей юрисдикции или арбитражным судом, может быть обжаловано лицами, участвующими в деле, в вышестоящие судебные инстанции.

В целях защиты прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, когда исполнительные органы осуществляли государственный контроль (надзор) за соблюдением обязательных требований к товарам (работам, услугам), 8 августа 2001 года был принят федеральный закон. № 134–ФЗ «О защите прав юридических лиц» и физические лица «предприниматели, осуществляющие государственный контроль (надзор)».

В соответствии с конкретным законом установлен следующий порядок реализации мер контроля:

1. Все контрольные мероприятия осуществляются на основании приказов (распоряжений) органов государственного контроля (надзора) [..].

Приказ (распоряжение) или его заверенная копия представляется главному или иному должностному лицу юридического лица или индивидуальному предпринимателю одновременно с официальным удостоверением лица, осуществляющего контрольное мероприятие.

2. Контрольная мера может быть осуществлена только тем должностным лицом (лицами), которое указано в приказе (приказе).

Срок проверки не должен превышать одного месяца. В исключительных случаях срок может быть продлен, но не более чем на месяц.

В отношении юридического лица или индивидуального предпринимателя каждое государственное контрольное учреждение может принимать запланированные контрольные меры не чаще одного раза в три года.

Внеплановая проверка позволяет контролировать выполнение заказов с целью устранения выявленных нарушений обязательных требований, а именно узнавать о чрезвычайных ситуациях, изменениях или нарушениях

технологических процессов, а также о недостаточности конструкций и оборудования, которые могут нанести непосредственный ущерб жизни, здоровью людей, окружающей среде и имуществу граждан, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;

Должностные лица органов государственного надзора не имеют следующих прав:

- проверить соблюдение обязательных требований за пределами своей зоны ответственности;
- проводить проверки при отсутствии проверенных должностных лиц или работников юридических лиц, отдельных операторов или представителей;
- требует доставки документов, информации, образцов (образцов) и конфискации оригинальных документов на предмет проверки, если они не подлежат контролю;
- запрашивать образцы продукции для исследования (испытания), при условии отбора проб (ов) продукции и проверки без отбора в количествах, превышающих нормы, установленные государственными стандартами или другими нормативными документами;
- распространять информацию, охраняемую законом и полученную в результате контроля, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации;
- превышать сроки, установленные для проверки.

По результатам проверки закон подготовлен в двух экземплярах. Закон сопровождается отбором проб продукции, проверкой объектов окружающей среды, протоколов (результатов) исследований (испытаний) и проверок, объяснений сотрудников государственного контроля (надзорных органов), работников и других документов или их копий, которые несут ответственность за нарушение обязательных требований, связанные с результатами проверки [23].

Копия документов направляется юридическому лицу или его представителю, а также индивидуальному предпринимателю или их представителям по получении по почте с уведомлением о доставке.

Если в результате проверки установлено административное правонарушение, составляется протокол, предусмотренный законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, и даются инструкции по устранению нарушений.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели ведут учет мер контроля. Журнал должен быть прошит, пронумерован и утвержден печатью юридического лица или индивидуального предпринимателя.

В случае выявления обязательных требований в результате мер по контролю нарушений должностные лица государственных контрольных органов обязаны взять на себя ответственность за устранение выявленных нарушений, предотвращение нарушений и предотвращение возможных вредных последствий, а также за контроль над лицами, ответственными за нарушения.

Если в ходе проверки установлено, что товары (работы, услуги) могут нанести вред жизни, здоровью, окружающей среде и имуществу потребителей, орган государственного контроля обязателен:

- привлечение внимания потребителей к опасному товару (бизнесу, услуге), способам предотвращения возможного вреда;
- принять меры для предотвращения убытков, таких как производство (продажа, исполнение) товаров (работ, услуг) и (или) изъятие товаров в соответствии с законодательством Российской Федерации и последующее возмещение затрат.

При осуществлении мер контроля руководители органов государственного контроля должны:

- полномочия, предоставленные в соответствии с законодательством Российской Федерации для предотвращения,

- выявления и пресечения нарушений обязательств на практике немедленно и в полном объеме;
- уважение законодательства Российской Федерации, права и законные интересы юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;
 - принятие строгих мер контроля в порядке государственных надзорных органов для осуществления деятельности в установленных законом формах;
 - посещение юридических лиц и индивидуальных предпринимателей для проведения контрольных мероприятий с целью осуществления контрольных мероприятий только с выдачей официального сертификата и распоряжением официальных (надзорных) контрольных органов о реализации контрольной меры;
 - не допустить присутствия представителей юридических лиц или индивидуальных предпринимателей во время контрольного мероприятия, прояснить проблемы, связанные с аудитом;
 - предоставлять необходимую информацию юридическим лицам или индивидуальным предпринимателям или их представителям, присутствующим в ходе аудиторской деятельности, связанной с предметом аудита;
 - ввести должностных лиц юридического или физического лица
 - результаты предпринимателей или контрольных мероприятий и их представителей;
 - при определении действий, которые необходимо предпринять в связи с фактами обнаруженных нарушений, учитывайте и не учитывайте соответствие указанных мер серьезности нарушений, их потенциальной опасности для жизни, здоровью людей, окружающей среде и имуществу, неправомерное ограничение

регулирующие законодательные органы, нормативные правовые акты и действия местных органов власти, нарушающие нормативные правовые акты;

- в защиту юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, в том числе защиту прав неопределенного юридического лица и индивидуального предпринимательского бюро.

ДОПУСТИМЫЕ НАРУШЕНИЯ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ И РЕМОНТЕ ДОРОГ ПРИ ГОСУДАРСТВЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ

Полномочия местных органов власти включают дорожную деятельность, связанную с местными дорогами, включая их строительство, ремонт и содержание (статьи 14-16 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-З).

Во время строительства, ремонта и содержания дорог соблюдение закона контролируется прокурорами, экспертами по бухгалтерскому учету и финансовыми аудиторами. По результатам аудита контролеры требуют устранения нарушений, но могут также нести ответственность за неэффективное использование бюджетных средств.

Одной из проблем при строительстве, ремонте и обслуживании местных дорог является отсутствие местных дорог, публикуемых местными властями. Если земельный участок, на котором расположена дорога, принадлежит администрации муниципалитета, право собственности на дорогу как собственность должно быть зарегистрировано государством. Если это требование не выполняется, прокурор может подать иск и принять решение о регистрации права собственности на муниципальную улицу [10].

ПРИМЕР 1. По требованию прокуратуры суд постановил, что управление сельским поселением было незаконным. Власти не предприняли никаких действий для регистрации права собственности на дороги общего

пользования в населенных пунктах сельских населенных пунктов. Суд обязал администрацию зарегистрировать право собственности на дороги в населенных пунктах сельских населенных пунктов, внесенных в земельный кадастр (апелляция на решение Тюменского областного суда от 15.05.2012 по делу № 33-146112).

Необходимо подготовить технико-кадастровый паспорт для признания права собственности на дорогу. Прокуроры могут возражать против отсутствия этих документов.

ПРИМЕР 2. Тобольский городской прокурор Тюменской области подал иск против администрации городского поселения и потребовал дорожную аттестацию. Проверка прокурора показала, что требования Закона о безопасности дорожного движения были нарушены.

Суд указал, что каждая общественная дорога подлежит технической регистрации и сертификации (пункт 1.2 ведомственных строительных норм 1-83, утвержденных Минавтодора РСФСР 05.02.1982). Технический паспорт определяет текущее состояние дороги и необходим для обеспечения безопасности дорожного движения, в котором заинтересованы жители города. Суд удовлетворил иск прокурора (определение Тюменского областного суда от 12.12.2012 № 33–5555/2012).

Право собственности на имущество регистрируется на основании свидетельства о праве собственности на имущество и допускает его эксплуатацию (статья 25 Федерального закона от 21 июля 1997 года № 122-ФЗ). Оправданием для регистрации прав собственности, переданных государству, являются действия, предпринятые местными властями в пределах их юрисдикции (статья 17 Закона 122--). Поэтому местное правительство должно принять закон о муниципальном регулировании включения местных дорог в реестр муниципальной собственности.

Информация о местных дорогах общего пользования должна быть внесена в Национальный дорожный реестр США (USRAD). Это требование закреплено в статье 10 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ. Если

дорога не зарегистрирована в Едином земельном реестре, владельцем является владелец.

Зарегистрировано в реестре:

- реквизиты владельца дороги;
- идентификационный номер дороги;
- информация о пригодности дороги и ее участков к техническим характеристикам технического класса и категории дороги;
- информация о разрешенном использовании.

Документ: идентификационные номера присваиваются дорогам в соответствии с правилами, утвержденными Министерством транспорта решением от 2 февраля 2007 г. № 16.

Документ не соответствует

Местные органы власти имеют право утверждать дорожные списки общего пользования местного значения (статья 5 Закона № 257-ФЗ). Список должен содержать локальные идентификационные номера пути.

Протяженность указанной дороги должна соответствовать данным в свидетельстве о регистрации права на дорогу. В договоре и акте приемки выполненных работ также указывается сумма, соответствующая оформлению документов. В противном случае аудиторы запишут нарушение.

Несоответствие размеров и качества работы реальным потребностям

Аудиторы начнут проверять количественные и качественные показатели, просмотрев документы. Сметные местные расходы, прилагаемые к контрактам, подлежат анализу. Данные в оценках должны соответствовать спецификациям.

Проверка объема работ

Если рабочие списки и объемы в расчетных счетах не соответствуют утвержденным техническим спецификациям, происходит нарушение.

ПРИМЕР 3. Контрольно-ревизионная палата рассмотрела законность и эффективность использования средств Вагайского районного дорожного фонда в Тюменской области.

В результате было установлено, что:

- контракт включает в себя несправедливо работающие дорожные знаки, которые не находятся в технических условиях.
- затраты на оплату труда в размере 1554 руб. завышены;
- рабочий объем выравнивающего устройства в устройстве, которое наносит песок и гравий, до 2732,98 руб.

Таким образом, муниципалитет использовал бюджетные средства, которые не имели права на общую сумму 4 286,98 руб. Он оплатил подрядчику работы, которые не соответствовали техническим требованиям муниципального контракта.

Чтобы проверить заполненные объемы, аудиторы будут проводить проверки и контрольные измерения. Поэтому с точки зрения толщины поверхности асфальтобетона в соответствии с основными требованиями СНиП 3.06.03-85 отклонения от проектных значений считаются допустимыми в следующих пределах:

- от 10 до 20 мм – для 10 процентов результатов испытаний;
- от 5 до 10 мм – для остальной части объема.

Если во время контрольного сдвига и измерения толщины подложек и покрытий отклонение от толщины, представленное в оценочной документации, превышает 10 мм при 90 процентах измерений, инспекторы считают, что объем выполненных работ переоценен. Аудиторы учтут затраты и потребуют возврата недобросовестных средств от подрядчика.

Проверка качества работ

Ремонтный сертификат должен быть выдан для отремонтированных установок. Данный паспорт подписывается руководителями контрактной и эксплуатационной организации.

Инспекторы проведут выборочные проверки отремонтированных путей для выявления дефектов. Типичные недостатки:

- трещинная и несовершенная трещинная сеть на поверхности дороги;
- ямы на поверхности дороги разрушаются в виде ям;
- фасады.

Если инспекторы обнаружат такие дефекты, они узнают, как заказчик подал жалобу подрядчику. В случае серьезного повреждения дороги они могут привести к неадекватному использованию бюджетных средств.

Минимальный гарантийный срок на ремонт верхней поверхности дороги, 4 года - 8 лет для нижней поверхности и пола (05.07.2003 № IS-414-р Министерства транспорта). Проводить периодические проверки и проверки отремонтированных участков дороги в течение гарантийного периода. Прокурор может обратить внимание на отсутствие муниципального контроля за безопасностью дорог общего пользования местного значения.

ПРИМЕР 4. В Тюменской области прокурор показал, что в 2016 году муниципальный контроль за безопасностью местных дорог в Тобольске отсутствовал и что не было запланированного и полного контроля. Прокурор подал иск в городской суд и потребовал, чтобы администрация муниципалитета регулировала контроль.

Завышение НМЦК

Одно из преступлений, совершенных при строительстве и ремонте дорог, завышено. При оформлении тендерной документации заказчики неправильно определяют и обосновывают минимальную начальную цену контракта. В тех случаях, когда фактическая стоимость работ может быть низкой, они корректируются на суммы, определенные для строительства или ремонта бюджетных средств.

ПРИМЕР 5. В 2016 году в Тюмени было возбуждено уголовное дело по увеличению стоимости услуг по развитию дорожной сети на 5 миллионов рублей.

Чтобы снизить вероятность нарушения, необходимо утвердить стандарты финансовых затрат на ремонт и содержание дорог. Для этого установите правила для расчета местных бюджетных ассигнований. Разработка этих документов принадлежит органам местного самоуправления (пункт 11 статьи 13 Закона № 257-ФЗ).

Сговор заказчиков с поставщиками

Особый тип нарушений в области строительства дорог - это когда подрядчик сталкивается с поставщиком. При таком нарушении возможно не выполнять оплачиваемую работу (ненадлежащее выполнение) и нецелевое использование выделенных средств.

ПРИМЕР 6. В 2017 году в Тюменской области суд установил, что незаконченные работы по договорам на содержание дороги были оплачены на общую сумму 4,3 млн. рублей. Подрядчик якобы участвует в обслуживании летних дорог. Однако, учитывая климатические характеристики региона, провести эти исследования было невозможно в ноябре-декабре. Тем не менее, подписанный заказчик действует на проделанную работу и оплачивает весь договор, что приводит к материальному ущербу для бюджета. На основании описанных событий прокурор возбудил уголовное дело.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Строительный сектор, как и любая экономическая деятельность, требует надлежащего государственного контроля. Такие меры необходимы для защиты интересов сторон в этом аспекте правоотношений. Строительный рынок является одним из крупнейших источников дохода в провинции.

Государство, регулирующее деятельность строительного сектора, выполняет свои административные функции. Таким образом, государственные и частные интересы юридических лиц в строительном секторе синхронизируются для развития экономики страны.

Законодательная база предусматривает нормативно-правовые механизмы, регулирующие деятельность предприятий строительного сектора. Они являются обязательными, в противном случае к нарушителям будут применены санкции (финансовые или административные).

Строительство и реконструкция дорог является одной из основных задач отечественной экономики. Известно, что отсутствие современных автомобильных дорог отрицательно сказывается на развитии всех регионов и народного хозяйства в целом. При переходе к рыночным отношениям, с появлением в стране частного сектора, центральная система снабжения была прервана, а либерализация внешней торговли изменила структуру грузоперевозок и направление транспортных потоков.

Строительный сектор представляет собой сложную многоуровневую систему хозяйственной деятельности, требующую государственного контроля.

Государство влияет на следующие аспекты строительства:

- ценовая политика в рыночной экономике;
- установление стандартов и требований к техническому оборудованию, используемому в процессе строительства;
- - контроль платежей, осуществляемых налоговыми органами, оформление разрешений на работу и других документов;

- убедитесь, что конструкция не оказывает неблагоприятного воздействия на экологическую среду.

Эти меры направлены на улучшение качества объектов, построенных в процессе строительства. Кроме того, они способствуют развитию экономики государства.

Государственный контроль особенно важен для прозрачности и легитимности сделок предприятий в строительном секторе. Таким образом, количество преступлений в этом секторе экономики сокращается.

В современных условиях система государственного регулирования в дорожном строительстве была создана с учетом различных факторов в зависимости от масштабов производства, сложности строительных изделий и регионального отключения производства.

Если строительная компания нарушила правила, применимые в этом секторе экономики, государство имеет право наложить административные или финансовые санкции через компетентные органы исполнительной власти. Например, подрядчик может быть лишен лицензии или оштрафован на большую сумму за строительные работы. Также возможно включить правонарушителя в специальную запись об исполнителе, что, как установлено, противоречит нормам действующих законов в строительном секторе.

Поэтому государство принимает соответствующие превентивные меры для предотвращения совершения повторных правонарушений в будущем. Как показывают современные отечественные и зарубежные практики, дорожное строительство представляет собой постоянно развивающуюся социально-экономическую систему, которая не аналогична сложности взаимодействия составляющих ее элементов, отличается от других отраслей, отличается по задачам и функциям. Нынешняя система в работе отрасли полностью зависит от эффективности управления.

По нашему мнению, общую структуру управления сектором можно схематично увидеть как по вертикали, так и по горизонтали в экономических

и управленческих отношениях. В первом случае речь идет о командах с разными специализациями и организационными структурами. В распоряжении этих организаций (компаний) имеется ряд различных машин и строительных механизмов. Работа этих рабочих групп направлена на строительство, реконструкцию и ремонт различных классификационных путей.

Поэтому в условиях современного строительного рынка государственный контроль необходим. Это позволит предотвратить нарушения норм безопасности, неточную документацию и другие правонарушения в этом секторе экономики. Государственное регулирование строительного сектора гарантирует защиту интересов (как личных, так и общественных) субъектов таких правоотношений на правовом уровне.