



# АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВА И ПРОЦЕССА

Н.В. Табаков\*, В.В. Кретов\*\*

## АНАЛИЗ НОРМАТИВНО- ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**Аннотация.** В статье выполнен анализ понятийного аппарата, используемого в Федеральном законе «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации», иных нормативно-правовых актах, содержащих нормативно-техническую терминологию, употребляемую в дорожном хозяйстве, дана оценка «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» с позиций ее соответствия требованиям нормативным документам, рассмотрены результаты административно-правового регулирования развития дорожной сети страны.

**Ключевые слова:** юриспруденция, дороги, терминология, стратегия, анализ, результаты, деятельность, законодательство, нормативы, сеть.

Административно-правовое обеспечение дорожного хозяйства представляет собой деятельность административных органов, направленную на создание административно-правовой базы дорожного хозяйства, обеспечивающей достижение основной цели — удовлетворения спроса пользователей в безопасном, бесперебойном с расчетными скоростями движении по дорогам общего пользования.

Оценке состояния автомобильных дорог и дорожной деятельности РФ посвящены мно-

гие научные труды<sup>1</sup>. В то же время, анализу административно-правового регулирования, обеспечивающего возможность функционирования дорожного хозяйства и, в конечном итоге, автодорожной сети страны, внимания уделено недостаточно.

В первую очередь необходимо остановиться на отдельных положениях Федерального закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации» №257-

<sup>1</sup> Шумейко А.Н., Юрковский И.Н., Немчинов М.В. Автомобильные дороги России. Состояние и перспектива. М.: Молодая гвардия, 2007. С. 18–27.

© Табаков Николай Викторович

\* Кандидат технических наук, директор Тюменского филиала ГКУ Управления автомобильных дорог Хантымансийского автономного округа-Югра

© Кретов Вадим Валерьевич

\*\* Соискатель кафедры административного права и процесса Российского университета дружбы народов, заведующий правовым научно-исследовательским отделом Центра стратегических автодорожных исследований



ФЗ от 8 ноября 2007 г. (далее ФЗ АД ДД) и основных формулировках, данных и используемых в законе, раскрывающих содержание и дающих возможность осмысления положений закона, его концепции структуры и полноты.

В дорожном хозяйстве имеются базовые, наиболее часто используемые термины, являющиеся основой для большинства отраслевых нормативно-правовых и нормативно-технических документов, в т.ч. и ФЗ АД ДД.

*Автомобильная дорога.* Согласно ст. 3 ФЗ АД ДД «...автомобильная дорога — объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств...». В таком виде понятие является общим, не имеющим экономического и смыслового наполнения, требующих законодательного закрепления.

В применяемых нормативных документах имеются и другие понятия автомобильной дороги, такие как:

- Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г. к дорогам относит обустроенную или приспособленную для движения транспортных средств полосу земли либо поверхность искусственного сооружения (ст. 2 Закона);
- Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 014/2011, вступающий в силу с 15 февраля 2015 г., под автомобильной дорогой понимает «комплекс конструктивных элементов, предназначенных для движения с установленными скоростями, нагрузками и габаритами...» (ст. 2 Технического регламента).

Проведенное сравнение показывает, что вышеприведенные понятия идентичны.

В то же время, если автомобильную дорогу представить как имущественный комплекс, предназначенный для бесперебойного и безопасного движения транспортных средств, отвечающий социальным и экономическим потребностям страны, то такое понятие будет указывать на необходимость раскрытия в ФЗ АД ДД основных положений, определяющих:

- имущественный комплекс как совокупность дороги, зданий, сооружений и т.д., связанных между собой в единое целое, реализующее функциональное назначение дороги;
- имущественные права и обязанности собственников автомобильных дорог;
- необходимость обоснования эффективности инвестиций, сохранности имущества, развития и внедрения новаций, то есть всего, что повышает эффективность функционирования комплекса;
- бесперебойность и безопасность движения транспорта по автомобильной дороге,

как результата осуществления дорожной деятельности<sup>2</sup>.

По результатам выполненного анализа можно сделать заключение о том, что понятие, данное в ФЗ АД ДД, требует серьезной корректировки.

*Дорожная деятельность.* Согласно ст. 3 ФЗ АД ДД под дорожной деятельностью понимается «...деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог». При проведении анализа можно сделать вывод о том, что это не определение дорожной деятельности, а далеко не полный перечень видов работ, относящихся к дорожной деятельности. Не останавливаясь на рассмотрении социально-экономических систем, в которых дороги формируют важную системообразующую инфраструктуру, отметим только, что дорожная деятельность должна обеспечивать не только сохранение и создание в них новых связей (содержанием, ремонтом и строительством), но, одновременно, и снижение удельных энергозатрат, повышение скоростей транспортных потоков и безопасности дорожного движения. А без науки, образования и управления эффективно вести дорожную деятельность невозможно. Известно, что деятельность является формой активного отношения человека к окружающему миру, содержит целеобразное его изменение и преобразование. Деятельность включает в себя цель, средство, результат и сам процесс деятельности. Иными словами неотъемлемой характеристикой деятельности является ее осознанность<sup>3</sup> Исходя из изложенного, под дорожной деятельностью следует понимать деятельность, направленную на обеспечение вполне определенных экономических и социальных потребностей общества в развитии и совершенствовании автомобильных дорог.

Таким образом наука, образование, управление, инновационная деятельность (ГОСТ Р 54147-2010), обоснование экономической целесообразности и эффективности капитальных вложений в строительство автомобильных дорог (Федеральный закон «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений») и т.д. остаются, согласно ФЗ АД ДД, вне дорожной деятельности.

По результатам анализа данных двух основных понятий ФЗ АД ДД можно сделать вывод о необходимости их обязательной корректировки.

<sup>2</sup> Табаков Н.В. Законодательные перекосы // Дороги и мосты. 2008. № 2. С. 12–14.

<sup>3</sup> Табаков Н.В. Какое будущее у дорожной отрасли // Архитектура и строительство. 2011. № 11–12. С. 9–22.



Далее затронем другое направление, связанное с формированием понятийного аппарата в дорожном хозяйстве. Интересно отметить, что ФЗ АД ДД вообще не содержит понятия «Дорожное хозяйство». При этом:

- «Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации», утвержденное Правительством РФ, определяет Министерство федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства;
- «Положение о Федеральном дорожном агентстве», также утвержденное Правительством РФ, определяет Росавтодор федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства.

Понятие «Дорожное хозяйство» отсутствует и в этих положениях. Данное определение приведено в ОДМ 218.1.001–2005 (документ рекомендательного характера), где под дорожным хозяйством понимается «комплекс, включающий в себя автомобильные дороги общего пользования Российской Федерации, а также юридические и физические лица, осуществляющие обследование, изыскания, проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог, проведение научных исследований, подготовку кадров, изготовление и ремонт дорожной техники, добычу и переработку материалов и иную деятельность, связанную со строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием автомобильных дорог».

Анализ этого, также далеко не полного понятия, позволяет:

- во-первых, сделать вывод о том, что приведенный в ОДМ перечень работ, относящийся к дорожной деятельности, в сравнении с определенным ФЗ АД ДД значительно расширен;
- во-вторых, констатировать, что приведенное в ОДМ 218.1.001–2005 понятие значительно шире, в части управления дорожным хозяйством, чем полномочия, входящие в административную юрисдикцию Росавтодора, согласно Положения о Федеральном дорожном агентстве. При этом, если оценивать дорожное хозяйство только по доле федеральных дорог в общей протяженности дорог страны (федеральное имущество в предприятиях, осуществляющих дорожную деятельность, вряд ли будет выше — данные отсутству-

ют), то управление дорожным хозяйством на федеральном уровне будет составлять всего около 5% от всего дорожного хозяйства страны;

- в-третьих, установить, что отсутствие в ФЗ АД ДД, наряду с «дорожным хозяйством», определения и раскрытия понятия «государственная политика» в сфере дорожного хозяйства (отнесенная Правительством РФ к административной юрисдикции Минтранса РФ), что, в свою очередь, определяет реальность проведения государственной политики в 5% дорожного хозяйства страны, т.к. все остальное находится в управлении (собственности) субъектов РФ, муниципальной и частной собственности, где взаимоотношения в осуществлении дорожной деятельности, прежде всего, регулируются Гражданским кодексом РФ, основанном на равенстве участников гражданских правоотношений.

Анализ имеющихся понятий дорожного хозяйства позволяет сделать заключение о несоответствии сути рассматриваемого объекта. В связи с чем предлагается следующее определение:

*Дорожное хозяйство*, есть имущественно-хозяйственный комплекс, включающий в себя автомобильные дороги, предназначенные для удовлетворения спроса пользователей, юридические и физические лица, обеспечивающие их эксплуатацию, совершенствование и развитие, а также нормативно-правовую и нормативно-техническую базы, обеспечивающие, нормативно-правовое и нормативно-техническое регулирование функционирующего дорожного комплекса.

Предлагаемое понятие автодорожного хозяйства, *во-первых*, — определяет основную цель функционирования автодорожного хозяйства, заключающуюся в удовлетворении спроса пользователей автодорог и объединяющую все элементы комплекса в единую систему (при этом под удовлетворением спроса автор предлагает понимать предоставление услуг пользователям автодорог, с целью обеспечения безопасного, своевременного и комфортного перемещения пассажиров и грузов.

*Во-вторых*, — определяет основные элементы дорожного хозяйства:

- автомобильные дороги;
- организации, осуществляющие эксплуатацию, совершенствование и развитие автодорог;
- нормативно-правовую и нормативно-техническую базы, обеспечивающие функционирование дорожного хозяйства.

*В-третьих*, конкретно определяет основной элемент комплекса — автомобильные до-



роги, обеспечивающий реализацию основной цели функционирования автодорожного хозяйства — обеспечения спроса пользователей.

*В-четвертых*, определяет основу взаимосвязи элементов между собой, заключающуюся в обеспечении достижения основной цели автодорожного хозяйства — удовлетворение спроса пользователей дорог, т.е.:

- автодороги необходимы для того, чтобы удовлетворить спрос пользователей;
- физические и юридические лица необходимы для того, чтобы предоставлять услуги, востребованные пользователями дорог;
- нормативно-правовая и нормативно-техническая базы необходимы для создания возможности удовлетворения спроса пользователей дорог.

Особого внимания заслуживает также и то, что понятия сети автомобильных дорог в ФЗ АД ДД не дано.

*Сеть автомобильных дорог.* Автомобильные дороги России представляют собой сеть, формирующуюся автомобильными дорогами различного значения и прав собственности (ст. 5, 6 ФЗ АД ДД). Учитывая системообразующую роль автомобильных дорог — далее под сетью предлагается понимать совокупность автомобильных дорог различного значения, связывающих объекты реальных секторов экономики и социальной сферы в единую систему. Объекты секторов экономики и социальной сферы, находясь в определенных отношениях и связях между собой, образуют определенную целостность, единство, принятое именовать социально-экономической системой<sup>4</sup>. Согласно гл. 3.8 Конституции РФ и Федерального закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», принципиально, мы имеем три уровня иерархически взаимосвязанных социально-экономических систем — Российской Федерации, субъектов РФ и муниципальных образований. При этом социально-экономические системы каждого из иерархических уровней имеют в собственности и развивают свои сети автомобильных дорог.

Основными понятиями общей теории систем являются «целостность», «элемент», «структура» и «связи». Целостность предполагает несводимость свойств целого к сумме его составляющих, а также анализ составляющих элементов (в рассматриваемом случае объектов секторов экономики и социальной сферы) с точки зрения целого. Структуры системы предполагают определенную взаимосвязь, упо-

рядоченность, организацию, затребованную характером взаимоотношений между частью элементов, формирующих структуры. Целостность системы, равно как и упорядоченность структуры, определяется отношениями и связями между элементами и структурами, обеспечиваемыми в социально-экономических системах системообразующими инфраструктурами, к которым и относятся автомобильные дороги. При этом системность проявляется не только во взаимоотношениях между элементами, но и во взаимоотношениях с внешней средой, образуя тем самым определенную их иерархию от низшего к высшему.

В современной России важной проблемой является необходимость скоординированного развития и совершенствования автомобильных дорог различной формы собственности, как единой сети автомобильных дорог. Координация определяет не только рациональное начертание структуры сети, обоснование параметров и капитальности ее отдельных звеньев, но и обосновывает соблюдение интересов различных пользователей автомобильных дорог, кооперацию сил и средств государства и бизнеса в строительстве, реконструкции, сервисном обустройстве дорог, формировании единой дорожной политики, в том числе, направленной на развитие науки, образования, дорожного машиностроения, стройиндустрии и т.д. Однако ст. 6, 11, 12, 13 ФЗ АД ДД определение направлений развития автомобильных дорог, исходя из их собственности, разделено между органами государственной власти РФ, субъектов РФ и органами местного самоуправления. При этом нет в федеральном законодательстве положений, обязывающих вести согласованное развитие сети автомобильных дорог. Статья 14 ФЗ АД ДД планирование развития сети автомобильных дорог определяется «...на основании документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации» (ГК РФ). В рамках формирования сети автомобильных дорог в документах территориального планирования, определяемых ГК РФ, рассматриваемая проблема представлена документами территориального планирования РФ, субъектов РФ и муниципальных образований.

Сеть автомобильных дорог, как важнейшая системообразующая инфраструктура, неразрывно связывает между собой объекты секторов экономики и социальной сферы, обеспечивая их целостность и единство. Не останавливаясь на рассмотрении содержания документов территориального планирования, полномочия органов государственной власти РФ, субъек-

<sup>4</sup> Добрынин Н.М., Табаков Н.В. Новая идеология устойчивого развития социально-экономической системы России: опыт системного анализа // Правовая политика и правовая жизнь. 2008. № 1, 2. С. 16–19.



тов РФ и органов управления муниципальных образований, определяемых ст. 6–12, 14–16, 18–21 ГК РФ и ст. 4–7, 14, 15, 17 Федерального закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», необходимо отметить, что:

- отсутствует обязательность скоординированной «взаимувязки» между собой иерархически разноуровневных документов территориального планирования (например, по размещению объектов, срокам, обязанности исполнения и т.д.);
- определяя по уровням планирования объекты федерального, регионального и местного значения, необходимо отметить, что схемы территориального планирования не несут обязательности отражения в них объектов физических и юридических лиц, например, в п. 5 ст. 20 ГК РФ указывается на право, а не на обязанность заинтересованных физических и юридических лиц представлять в органы местного самоуправления муниципального района предложения в схему территориального планирования;
- имеет место большая разновременность, а следовательно и разобщенность разработки и утверждения схем территориального планирования. Несмотря на то, что ГК РФ действует семь лет, по данным Минрегионразвития на I квартал 2012 г., только 80% субъектов РФ и 56% муниципальных районов имели утвержденные схемы территориального планирования, а 23% поселений и городских округов — утвержденные генеральные планы. Это характеризует уровень формирования единой сети автомобильных дорог в документах территориального планирования.

Таким образом Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации...», как нормативный акт, устанавливающий государством обязательные требования к автомобильным дорогам и дорожной деятельности, содержит ключевые понятия «автомобильная дорога» и «дорожная деятельность». Исходя из понятия, как логически оформленной мысли понимания и представления данного закона, дополнительно к этим основным понятиям следует отнести и понятия «сеть автомобильных дорог» и «дорожное хозяйство», которые должны точно определять область, в которой государство устанавливает общеобязательные правила и раскрывает порядок их исполнения. ФЗ АД ДД в основных терминах не содержит понимания и не устанавливает требований:

- обеспечения непрерывного и безопасного движения по автомобильным дорогам транспортных средств;

- определения экономической эффективности инвестиций в автомобильные дороги и обращения с дорогами как с имущественным комплексом;
- развития и совершенствования сети автомобильных дорог, как системообразующей инфраструктуры, формирующей единое транспортное пространство на территории страны, неразрывно связывающее сектора экономики и объекты социальной сферы;
- долгосрочного, учитывающего научно-технический сдвиг, планирования развития дорожного хозяйства, основывающегося на реальном механизме финансового обеспечения. Наряду с требованиями экономической эффективности инвестиций это должно вести к востребованности науки, образования, новаций, повышения качества управления, ориентированного на конечный результат, делающих дорожную деятельность осознанной, направленной на обеспечение экономических и социальных потребностей общества в развитии и совершенствовании сети автомобильных дорог.

Результаты административно-правового обеспечения можно кратко рассмотреть на примере принятой Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. Изначально необходимо остановиться на основных терминах и понятиях которыми являются «стратегия» и «стратегическая цель». Как действующая «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.», утвержденная распоряжением Правительства РФ №1734 от 22 ноября 2008 г., так и проект ее новой редакции не содержат определения используемых основных терминов.

Под стратегией принято понимать систему решений и направлений деятельности, реализация которых призвана обеспечить достижение основной цели с минимальными затратами и потерями. Отметим:

Для дальнейшего анализа воспользуемся определениями «стратегия» и «стратегическая цель», приведенными в ГОСТ Р 54147-2010:

- «Стратегия: Образ организационных действий и управляющих подходов, используемых для достижения организационных задач и целей... Под стратегией также понимают решение задачи, заключающейся в том, как достичь стратегической цели в исходной ситуации с помощью имеющихся ресурсов и с учетом возможных действий конкурентов»;

«Стратегическая цель: Цель, при достижении которой стратег радикально и безвозвратно меняет ситуацию конкурирования в свою пользу».

Не останавливаясь на рассмотрении содержания Транспортной стратегии укажем толь-



ко, что как стратегическая цель, указанная в Транспортной стратегии, так и сама Транспортная стратегия не отвечают вышеприведенным основным понятиям<sup>5</sup>. Например, отсутствуют обоснования:

- какой должна быть экономика страны в 2030 г., с тем, чтобы она была конкурентна в мировой экономической системе, которая также должна развиваться к 2030 г. (а мы сегодня имеем Концепцию долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденную распоряжением Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. №1662-р);
- какой транспортный комплекс (как системообразующий) радикально и безвозвратно должен способствовать изменению ситуации, приводящей к конкурентоспособности экономики страны в мировой экономической системе;
- решением каких задач, нормативно-правовых, организационных действий, управляющих подходов и т.д. определяется возможность достижения стратегической цели.

Это в первую очередь относится к показателям, характеризующим развитие региональных или межмуниципальных автомобильных дорог (дороги субъектов РФ), местных дорог, дорожной сети городских агломераций (дороги муниципальных образований), которые, согласно значений индикаторов реализации проекта Транспортной стратегии РФ до 2030 г., приведены в целом по России, но не дифференцированы даже по федеральным округам. А это не позволяет муниципальным образованиям, субъектам РФ, в границах федеральных округов разрабатывать свои документы по реализации Транспортной стратегии РФ на своих территориях, формируя тем самым единое транспортное пространство страны в рамках, доведенных до них значений индикаторов. Образуя иерархически организованный вектор формирования единой сети автомобильных дорог (федеральные дороги — федеральный центр; межрегиональные — федеральные округа; региональные или межмуниципальные — субъекты РФ; местные — муниципальные образования) это должно обеспечивать реализацию Транспортной стратегии, существенно повысив качество управления процессом. Безусловно, как уже это отмечалось, такая стратегия должна иметь правовой статус, определенный соответствующим нормативно-правовым актом.

Отмеченное, как одно из организационных действий и управляющих подходов по дости-

жению стратегической цели, имеет большое значение для территорий Севера России.

Подтверждением этому могут служить материалы Заседания президиума Государственного совета № 36 от 28 апреля 2004 г., в которых отмечено следующее:

- «Северные территории играют ключевую роль в национальной экономике, в обеспечении безопасности и геополитических интересов России. Здесь сосредоточено почти 80 % запасов всех полезных ископаемых страны. В этом обширном регионе находится около трети экологически чистой территории Земли. И в этом отношении Север является глобальным экологическим и стратегическим резервом не только России, но и всей планеты...»
- Перспективы российского государства, обеспечение национальной безопасности России в целом значительной степени зависят от того насколько комплексно и эффективно будут использованы геополитический, природно-ресурсный, экономический и интеллектуальный потенциалы ее северных территорий».

Необходимо отметить также и то, что проект Транспортной стратегии предусматривает, что для «...автомобильных дорог, так и транспортных сетей городских агломераций, является поэтапное повышение платежей пользователей и приведение их в соответствие совокупным затратам на все виды дорожных работ...». Собственно, то же предусматривает и «Стратегия — 2020: Новая модель роста — новая социальная политика», где указывается на постепенное ликвидирование финансирования дорожного хозяйства из бюджета, за исключением политически мотивированных объектов, и перехода на схему «Сколько едешь — столько платишь» (Pay-as-You-Go Tax). Это антисистемное решение, ведущее к «свертыванию» системообразующей инфраструктуры, к которой относится сеть автомобильных дорог. Основной эффект от автомобильных дорог образуется не на «колесе», а в секторах экономики и социальной сферы, связываемых дорогами. Следовательно, чем меньше затрат на «колесе», тем выше системный эффект. Да и как строить дороги на средства пользователей дорог на территориях, где нет пользователей, авторы данных документов не указали. А перераспределенных средств, полученных с пользователей дорог других регионов, с одной стороны, будет явно недостаточно, с другой — будет относиться к нецелевому их использованию, т.к. собраны они будут с пользователей, которые данными дорогами не пользуются.

Таким образом, без эффективной стратегии, решающей общеотраслевые и общетран-

<sup>5</sup> Табаков Н.В. К стратегии развития транспорта // Транспорт Российской Федерации. 2006. №4. С. 2–5.



спортивные задачи, определяющей долговременное развитие и совершенствование единой сети автомобильных дорог, отвечающей востребованности развития секторов экономики и социальной сферы, вести эффективно дорожную деятельность невозможно. Реализация Транспортной стратегии по иерархически взаимосвязанным уровням, помимо повышения качества управления и четкости построения межбюджетных отношений между уровнями, дает возможности (особенно важные для экономически развивающихся регионов Севера):

- государственной власти субъектов РФ планировать деятельность по развитию и совершенствованию транспортных коридоров, проходящим по их территориям, а также формировать целевые программы (например, развития лесопромышленного комплекса, минерально-сырьевой базы, туризма и т.д.), исходя из перспектив развития транспортной инфраструктуры, способствуя тем самым переходу к адресно-целевому финансированию, ориентированному на конечный результат,

направленный на получение системного эффекта;

- муниципальным образованиям развивать местную транспортную инфраструктуру, формируя тем самым единое транспортное пространство;
- реальным секторам экономики планировать свою деятельность в т.ч. и осуществляемую в рамках государственно-частного партнерства;
- предприятиям, организациям и учреждениям, формирующим транспортный комплекс, планировать и развивать свою деятельность, в т.ч. в области науки, образования, развития базы стройиндустрии, дорожного и транспортного машиностроения и т.д., без чего, собственно, невозможно повышение их инновационного потенциала;
- населению иметь обоснованную гарантию государства, определяющую долговременное социально-экономическое развитие районов Севера, что, естественно, будет способствовать и повышению мотивации его проживания на этих территориях.

#### Библиография:

1. Шумейко А.Н., Юрковский И.Н., Немчинов М.В. Автомобильные дороги России. Состояние и перспектива. — М.: Молодая гвардия, 2007. — С. 18–27.
2. Табаков Н.В. Законодательные перекосы // Дороги и мосты. — 2008. — № 2. — С. 12–14.
3. Табаков Н.В. Какое будущее у дорожной отрасли // Архитектура и строительство. — 2011. — № 11–12. — С. 9–22.
4. Добрынин Н.М., Табаков Н.В. Новая идеология устойчивого развития социально-экономической системы России: опыт системного анализа // Правовая политика и правовая жизнь. — 2008. — № 1, 2. — С. 16–19.
5. Табаков Н.В. К стратегии развития транспорта // Транспорт Российской Федерации. — 2006. — № 4. — С. 2–5.

#### References (transliteration):

1. Shumeyko A.N., Yurkovskiy I.N., Nemchinov M.V. Avtomobil'nye dorogi Rossii. Sostoyanie i perspektiva. — M.: Molodaya gvardiya, 2007. — S. 18–27.
2. Tabakov N.V. Zakonodatel'nye perekosy // Dorogi i mosty. — 2008. — № 2. — S. 12–14.
3. Tabakov N.V. Kakoe budushchee u dorozhnoy otrasli // Arkhitektura i stroitel'stvo. — 2011. — № 11–12. — S. 9–22.
4. Dobrynin N.M., Tabakov N.V. Novaya ideologiya ustoychivogo razvitiya sotsial'no-ekonomicheskoy sistemy Rossii: opyt sistemnogo analiza // Pravovaya politika i pravovaya zhizn'. — 2008. — № 1, 2. — S. 16–19.
5. Tabakov N.V. K strategii razvitiya transporta // Transport Rossiyskoy Federatsii. — 2006. — №4. — S. 2–5.

*Материал получен редакцией 3 апреля 2013 г.*