



Ассоциация Саморегулируемая организация
Межрегиональное отраслевое
объединение работодателей
«Гильдия строителей Северо-Кавказского
федерального округа»
(Ассоциация СРО «ГС СКФО»)

367014, Республика Дагестан, город Махачкала, проспект
Акушинского, дом № 98-е
Телефон/факс: 8(8722) 60-28-70, 60-28-71,
60-28-72, 60-28-73, 60-28-74
сайт: www.gilds.ru, e-mail: office@gilds.ru

№ 3.1-10/516 от «14» августа 2026г.

**ВРИО Главы Республики
Дагестан, Ф.В. Щукину**

Уважаемый Фёдор Вячеславович!

Ассоциация саморегулируемых организаций «Гильдия строителей СКФО» направляет Вам экспертное заключение по состоянию дорожного строительства в Республике Дагестан, подготовленное на основе анализа системных проблем, выявленных в ходе мониторинга деятельности подрядных организаций и изучения правоприменительной практики в дорожно-строительной отрасли.

В заключении представлена объективная картина кризисных явлений, сложившихся в дорожном хозяйстве республики, в том числе в части:

- картельных сговоров и аффилированных схем при распределении госконтрактов;
- искусственного ограничения конкуренции и завышения требований к участникам торгов;
- систематических задержек оплаты выполненных работ и финансовых потерь подрядчиков;
- грубых нарушений технологий буровзрывных работ и игнорирования сейсмических норм;
- коррупции на всех этапах – от изысканий до эксплуатации.

Полагаем, что представленный аналитический материал будет полезен при выработке управленческих решений, направленных на повышение эффективности

бюджетных вложений в дорожную инфраструктуру, обеспечение безопасности дорожного движения и создание условий для добросовестной конкуренции.

Ассоциация готова принять участие в рабочих совещаниях и иных мероприятиях по обсуждению указанных проблем и предложенных путей их решения, а также оказать содействие в подготовке соответствующих нормативных инициатив.

Приложение: Экспертное заключение на 11 л. в 1 экз.

С уважением,

Президент



А. Шахбанов

Исполнитель С. Насрудинова
+7-909-484-00-02

ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

по состоянию дорожного строительства в Республике Дагестан: системные проблемы и пути их решения

Уважаемый Фёдор Вячеславович!

Ассоциация саморегулируемых организаций «Гильдия строителей СКФО» как профессиональное объединение, в соответствии с установленными законом целями СРО, направленными на достижение качества и сроков ввода объектов, считает своим долгом представить Вам экспертное заключение по состоянию дорожного строительства в республике.

При беспрецедентном объёме финансирования дорожного фонда мы вынуждены констатировать наличие системного кризиса в отрасли, ставящего под сомнение эффективность бюджетных вложений на многих объектах и создающего прямые угрозы безопасности жителей республики.

1. КАРТЕЛЬНЫЕ СГОВОРЫ И АФФИЛИРОВАННЫЕ СХЕМЫ ПРИ РАСПРЕДЕЛЕНИИ КОНТРАКТОВ

Практика заключения госконтрактов с ограниченным кругом организаций приняла в Дагестане массовый характер.

Федеральной антимонопольной службой выявлен картельный сговор на сумму **более 1,9 млрд рублей** при реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» с участием ряда подрядных организаций. По данному факту возбуждено уголовное дело.

В 2026 году судебными инстанциями подтверждено, что две подрядные организации должны возместить государству **около 550 млн рублей** за участие в картельном сговоре при проведении торгов на капитальный ремонт дорог.

Конкурсная система фактически подменяется **закрытым распределением бюджетов** между ограниченным кругом аффилированных исполнителей.

2. ИСКУССТВЕННОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ

Заказчики систематически создают административные барьеры для добросовестных участников рынка. Дагавтодор предъявлял требования к опыту участников – наличие опыта исполнения как минимум **одного** контракта на строительство, реконструкцию или капитальный ремонт за последние 3 года, стоимость которого составляла **не менее 20%** от начальной цены нового аукциона. Такое требование автоматически отсекает малые и средние организации, не имевшие ранее крупных подрядов. При этом аукционы проводились на **ремонт**, а не на строительство – то есть заказчик применял требования, законно установленные только для строительных работ. Дагестанское УФАС признало эти условия нарушением Закона «О контрактной системе» и аннулировало три аукциона на общую сумму более 83 млн рублей.

Дагестанским УФАС также аннулирован аукцион на реконструкцию дороги Махачкала-Каспийск с начальной ценой **380 млн рублей**.

Формально соблюдая конкурсные процедуры, заказчики через **завышенные требования и укрупнение лотов** фактически формируют круг заранее определённых исполнителей.

3. СИСТЕМАТИЧЕСКИЕ ЗАДЕРЖКИ ОПЛАТЫ ВЫПОЛНЕННЫХ РАБОТ И ФИНАНСОВЫЕ ПОТЕРИ ПОДРЯДЧИКОВ

Подрядчики работают в условиях жёсткого ценового разрыва. Заказчик – ГУ «Дагавтодор» – систематически не оплачивает выполненные работы, иногда переводя сроки оплаты на следующие годы без учёта удорожания материалов и необходимых индексов перевода цен. Руководитель одной из подрядных организаций заявил о задолженности «Дагавтодора» перед подрядчиком в сумме **500 млн рублей**.

Масштаб проблемы подтверждают данные прокуратуры: только в первом квартале 2025 года выявлено более 40 нарушений в сфере своевременной оплаты госконтрактов, погашены долги на сумму свыше 52,6 млн рублей, к ответственности привлечено более 20 должностных лиц.

Рост цен на материалы и ГСМ не компенсируется. Доступ к кредитам и лизингу практически закрыт из-за высокой ключевой ставки. Рентабельность падает, многие работают в ноль или с отрицательной маржой, что стимулирует экономию на качестве.

Прямым следствием системных задержек оплат являются многомиллионные убытки подрядных организаций, которые не могут своевременно рассчитаться с поставщиками, выплачивать зарплату рабочим и, самое главное, – обновлять парк техники. Изношенная техника выходит из строя, срываются сроки строительства, а отсутствие средств на покупку нового оборудования консервирует технологическую отсталость отрасли.

Отсутствие средств приводит к длительным ремонтам и простоям техники, что негативно сказывается на графике производства работ и на экономике подрядчика в целом. Простой техники увеличивает накладные расходы, задерживает выполнение этапов работ и влечёт за собой штрафные санкции со стороны заказчика, что ещё больше усугубляет финансовое положение организаций.

4. ПРОЕКТНЫЕ ОШИБКИ, ЗАНИЖЕНИЕ ЦЕН И КАЧЕСТВО МАТЕРИАЛОВ

4.1. Занижение цен на бетон и асфальт в проектах

В проектно-сметную документацию изначально закладываются заниженные цены на основные строительные материалы – бетон и асфальтобетонные смеси. Это делается либо для формального прохождения экспертизы, либо для создания видимости экономии. В результате подрядчик, получив контракт по заниженной цене, вынужден искать материалы дешевле проектных, что автоматически ведёт к **массовому снижению качества**. Экономия на качестве становится не злым умыслом, а вынужденной необходимостью выживания.

4.2. Условное определение карьеров грунта

Качество применяемых материалов закладывается в проекты **без привязки к реальным карьерам**. Вместо лабораторных исследований свойств грунта и щебня с конкретных месторождений проектировщики указывают условные источники «в радиусе 10 км» без гарантии соответствия нормам. На практике это приводит к использованию непригодных грунтов, которые дают **просадки основания и трещины в асфальтобетонном покрытии** уже в первый год эксплуатации. Дороги, построенные на таком основании, стремительно разрушаются, требуя повторных ремонтов за счёт бюджета.

4.3. Опасная технология буровзрывных работ и необходимость новых подходов

При строительстве дорог в горной местности буровзрывные работы ведутся с грубейшими нарушениями: не создаются вертикальные откосы и технологические полки. Вместо этого на устойчивых массивах формируются **опасные «балконы»** и трещины, которые из-за отсутствия надлежащей оборки и укрепления превращаются в очаги обрушений. В процессе последующей эксплуатации под воздействием осадков, перепадов температур и вибрации эти трещины расширяются, и **огромные массивы обрушиваются** на дорожное полотно, вызывая завалы и оползни. Такие нарушения приводят к образованию трещин в устойчивых массивах, которые впоследствии становятся причинами масштабных оползней.

Никто не контролирует соблюдение технологии буровзрывных работ. Отсутствует авторский надзор проектировщиков, строительный контроль заказчика формален. Это создаёт **прямую угрозу жизни людей**, так как обрушения происходят внезапно, часто во время движения транспорта.

Крайне необходимо внедрение новых технологий при проектировании и строительстве горных дорог. Требуется минимизация объёмов буровзрывных работ за счёт более щадящих методов разработки скальных пород, а также обязательная качественная оборка склонов (удаление неустойчивых элементов) и их укрепление в местах накопления стоков поверхностных вод. Именно в зонах концентрации воды чаще всего происходят подвижки грунта и обрушения. Применение современных геосинтетических материалов, анкерных систем, габионных конструкций и **свайных оснований для обхода особо опасных участков** позволит значительно повысить устойчивость откосов, перенести трассу за пределы зон возможных обрушений и предотвратить будущие оползни.

5. КОРРУПЦИЯ НА ВСЕХ ЭТАПАХ: ОТ ИЗЫСКАНИЙ ДО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Коррупционные проявления в дорожном строительстве Дагестана носят **сквозной, системный характер**, охватывая все стадии жизненного цикла объектов – от инженерных изысканий до ремонтных работ при эксплуатации. Это не просто отдельные нарушения, а **встроенный механизм перераспределения бюджетных средств**, существенно влияющий на экономику подрядных организаций и качество конечного результата. По экспертным оценкам, **размер коррупционных потерь в дорожной отрасли достигает 15–20% от стоимости контрактов**, что означает ежегодное выбытие из бюджета миллиардов рублей, которые могли бы быть направлены на повышение качества и безопасности дорог.

На этапе изысканий и проектирования коррупция проявляется через:

- Сговор при выборе проектировщиков, когда победа в конкурсе заранее обеспечена «своей» организации.
- Формальное проведение инженерно-геологических изысканий с фальсификацией результатов для удешевления проекта.
- Сознательное занижение сметных расценок на материалы и работы для создания видимости экономии, что впоследствии делает контракт убыточным для добросовестного подрядчика.

На этапе строительства:

- Замена проектных материалов на более дешёвые и некачественные без согласования.
- Фиктивное выполнение объёмов работ с последующим подписанием актов приёмки.
- Сговор с лабораториями для получения поддельных сертификатов и заключений.
- Картельные сговоры на торгах.

На этапе эксплуатации и ремонтных работ:

- Систематическое завышение объёмов и стоимости текущего ремонта.
- Проведение ремонта «для галочки» без устранения причин разрушения дорожного покрытия.
- Освоение бюджетных средств под видом аварийно-восстановительных работ.
- **Освоение бюджетных средств под видом обеспечения безопасности дорожного движения.** Яркий пример — контракт на **633 млн рублей**, заключённый в октябре 2025 года управлением автодорог Дагестана на установку блоков ограждения парапетного типа. Исполнителем выбрана одна из компаний, ранее фигурировавшая в деле о картельном сговоре и имеющая многомиллиардные госконтракты. Это демонстрирует системный характер перераспределения бюджетных потоков внутри узкого круга аффилированных структур под видом работ по повышению безопасности. Дополнительным подтверждением системности проблемы служит уголовное дело о халатности должностных лиц администрации Махачкалы, которые **не приняли мер по установке барьерных ограждений** вдоль канала имени Октябрьской Революции, что привело к неоднократным случаям опрокидывания автомобилей в канал. В рамках расследования проведены обыски в управлениях дорожного хозяйства и ЖКХ мэрии.

Масштаб коррупционных потерь подтверждается конкретными цифрами:

- Счетная палата Дагестана выявила нарушений при ремонте дорог в Каспийске на сумму **52,5 млн рублей**, включая укладку асфальта без надлежащего уплотнения основания.
- Возбуждено уголовное дело о хищении **более 100 млн рублей** при реконструкции дорог в Хасавюрте.
- Выявлены факты мошенничества на **18 млн рублей** при ремонте подъездной дороги к селу Кунки.
- Зафиксированы хищения **2,8 млн рублей** при реконструкции дороги Гунибское.
- Экс-чиновник привлечён к ответственности за ошибки в дорожных проектах, приведшие к удорожанию на **2,8 млн рублей**.

Прямым следствием коррупции на всех этапах являются **многомиллионные убытки добросовестных подрядных организаций**, которые не могут конкурировать с «системными» игроками, получают контракты по заниженным ценам и несут финансовые потери из-за задержек оплат и необходимости переделывать работы после некачественных проектировщиков. Это консервирует технологическую отсталость и вынуждает подрядчиков экономить на качестве, замыкая порочный круг.

6. ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ И КАДРОВЫЕ ПРОВАЛЫ

Слабое техническое задание на проектирование приводит к некачественной проектной документации. Строительство моста в Лакском районе приостановлено из-за обнаруженной в основании опоры трещины **шириной до 30 см и глубиной более 20 метров**.

Геологические изыскания игнорируются. Регулярные обвалы и размывы дорог – следствие десятилетий недофинансирования горной инфраструктуры. На многих участках отсутствуют водоотводные сооружения и дренажные системы, что приводит к размыву дорожного полотна после осадков.

В республике нет ни одного учебного заведения для подготовки механизаторов и механиков импортной техники. Техника простаивает месяцами из-за отсутствия запчастей и их подорожания вследствие санкций и курсовых колебаний.

7. ОПОЛЗНЕВАЯ АКТИВНОСТЬ И УГРОЗА БЕЗОПАСНОСТИ

Ситуация с оползнями в 2026 году приобрела характер чрезвычайной. По состоянию на июль 2026 года из-за оползней и разливов рек **56 сёл в Дагестане были отрезаны от транспортного сообщения**.

В июле 2026 года оползень в горах **снёс часть автотрассы**, разрушения сделали невозможным проезд в несколько сёл с населением **около 20 тысяч человек**. В Ахвахском районе на трассе «Ботлих – Карата» разрушена полка дороги. В Чародинском районе транспортное сообщение прервано с **18 населёнными пунктами**. В Буйнакском районе оползень полностью разрушил дорожное полотно.

Как отметил Фёдор Вячеславович, после июльских ливней в Дагестане были повреждены **49 участков** автомобильных дорог и мостов. На большинстве объектов транспортное сообщение уже восстановлено, однако аварийно-восстановительные работы на оставшихся участках продолжаются.

Вы оперативно отреагировали на обращения жителей горных районов в связи с перекрытием движения по «Красному мосту», поручив перевести работы на переправе **«в экстренный режим»**. Как Вы справедливо отметили, «это серьёзный удар по повседневной жизни тысяч людей и работе местного бизнеса».

При этом подрядные организации, выполняющие работы на этих участках, вынуждены за свой счёт расчищать последствия обвалов и оползней, без составления актов и без дополнительной оплаты со стороны заказчика. Такие расходы ложатся тяжёлым бременем на экономику организаций, а сроки

строительства при этом не переносятся, что усугубляет их финансовое положение и стимулирует к экономии на других этапах работ.

Жители Кизлярского района пожаловались на трассу между Кизляром и селом Крайновка, где асфальт на отдельных участках разрушен или полностью отсутствует. В селе Новокулей из-за отсутствия ливневой канализации и асфальтового покрытия дороги постоянно размываются, что делает проезд машин экстренных служб крайне затруднительным.

8. ОТСУТСТВИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗАКАЗЧИКОВ И АВТОРСКОГО НАДЗОРА

Кураторы и координаторы проектов со стороны заказчика остаются безнаказанными даже при системных нарушениях – уголовные дела возбуждаются преимущественно против подрядчиков.

Авторский надзор практически отсутствует: проектировщики не контролируют соблюдение своих решений. Строительный контроль со стороны технического заказчика формален.

9. ПРОБЛЕМЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ

72% дорожных компаний заявляют о дефиците IT-специалистов. Уход западных вендоров вынуждает переходить на нестабильное отечественное ПО. Заказчики не выставляют обязательных требований по цифровизации проектов. Единая государственная цифровая система надзора только запускается.

10. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СИСТЕМНОМУ РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМ

На основе проведённого анализа считаем необходимым принятие следующих мер:

- 1. Внедрение обязательной индексации цен на материалы и ГСМ** при переносе сроков контрактов с созданием компенсационного фонда для корректировки смет.
- 2. Ужесточение требований к проектной документации** – обязательное проведение инженерно-геологических изысканий с независимой экспертизой, создание реестра оползнеопасных участков с приоритетным финансированием инженерной защиты.
- 3. Введение обязательного лабораторного контроля** за грунтами, щебнем и песком с конкретных карьеров с внесением в проект паспортов качества каждого месторождения. Запрет на условное указание источников «в радиусе».
- 4. Пересмотр сметных норм на бетон и асфальт** с приведением их к реальным рыночным ценам. Введение механизма мониторинга цен для исключения искусственного занижения.
- 5. Пересмотр расценок на использование импортной техники**, так как текущие сметные нормы не учитывают реальные затраты на её обслуживание, ремонт и приобретение запчастей, существенно выросшие из-за санкций и курсовых колебаний.
- 6. Обязательный учёт сейсмических норм при проектировании и строительстве автомобильных дорог**, включая:

- проведение сейсмического микрорайонирования для всех вновь проектируемых и реконструируемых участков дорог;
 - обязательное выполнение расчётов устойчивости земляного полотна, откосов и дорожной одежды при сейсмических воздействиях в соответствии с требованиями СП 268.1325800.2016 и СП 14.13330.2014;
 - запрет на трассирование дорог через особо неблагоприятные в инженерно-геологическом отношении участки без проведения специальных защитных мероприятий;
 - применение современных геосинтетических материалов, анкерных систем и габионных конструкций для укрепления откосов в сейсмоопасных зонах;
 - усиление строительного контроля за соблюдением сейсмических норм на всех этапах строительства;
 - актуализацию карт сейсмического районирования с учётом современных данных и климатических изменений.
7. **Актуализация размера оплаты труда машинистов и механизаторов** в сметных нормативах – приведение к реальному рыночному уровню для привлечения квалифицированных кадров и снижения дефицита специалистов на дорожных объектах.
8. **Создание республиканского учебно-методического центра** по подготовке механизаторов и механиков для импортной техники с открытием специализированной кафедры на базе профильного вуза.
9. **Разработка лизинговых программ** с государственной субсидией процентной ставки для обновления парка техники.
10. **Формирование аккредитованной лабораторной базы** и реестра добросовестных поставщиков с обязательным входным контролем каждой партии материалов.
11. **Внедрение обязательного требования о цифровом информационном моделировании (ТИМ)** с субсидиями на приобретение ПО и ускорение внедрения единой цифровой платформы мониторинга.
12. **Ужесточение противодействия картельным сговорам** через проверки ФАС, обязательное декларирование аффилированности и создание «чёрного списка» недобросовестных подрядчиков.
13. **Ужесточение антикоррупционных мер на всех этапах** – от изысканий до эксплуатации:
- усиление прокурорского надзора за соблюдением законодательства при проведении изыскательских и проектных работ;
 - обязательная независимая антикоррупционная экспертиза проектно-сметной документации;
 - введение уголовной ответственности для должностных лиц за систематическое занижение сметных расценок;
 - создание системы независимого мониторинга качества строительства и ремонта с публичной отчетностью;
 - обеспечение неотвратимости наказания для всех участников коррупционных схем, включая кураторов и координаторов со стороны заказчика.
14. **Запрет на включение в конкурсную документацию требований**, не предусмотренных законом для данного вида работ.
15. **Нормативное ограничение максимальной суммы лота** для доступа малых и средних организаций.

16. **Введение обязательной аттестации специалистов заказчика** с реестром, аналогичным Национальному реестру специалистов для членов СРО, с персональной ответственностью за качество контроля и приемку.
17. **Внедрение новых технологий при проектировании и строительстве горных дорог**, предусматривающих минимизацию буровзрывных работ, обязательную оборку склонов и их укрепление в местах накопления стоков поверхностных вод, а также **применение свайных конструкций для обхода особо опасных участков**. Использование современных геосинтетических материалов, анкерных систем, габионных конструкций и свайных оснований позволит повысить устойчивость откосов, вынести трассу за пределы зон обрушений и предотвратить будущие оползни.
18. **Проведение инвентаризации муниципальных дорог** с определением статуса, создание муниципальных дорожных служб и внедрение обязательного стройконтроля на муниципальных объектах.
19. **Проведение сравнительного анализа** эффективности расходования дорожного фонда Дагестана с соседними регионами СКФО для выявления лучших практик.

11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Уважаемый Фёдор Вячеславович!

Приведённые в настоящем экспертном заключении факты не единичны – они носят **системный и массовый характер** и свидетельствуют о глубоком кризисе управления в дорожно-строительной отрасли республики.

При ежегодных многомиллиардных вливаниях в дорожный фонд мы имеем:

- разрушенные оползнями дороги, отрезающие десятки сёл от транспортного сообщения;
- картельные сговоры и хищения бюджетных средств на сотни миллионов и миллиарды рублей;
- коррупцию, пронизывающую все этапы – от изысканий до ремонтных работ при эксплуатации, что существенно влияет на экономику подрядных организаций и качество конечного результата;
- массовую фальсификацию стройматериалов и отсутствие контроля качества;
- проектное занижение цен на бетон и асфальт, что автоматически ведёт к использованию дешёвых некачественных материалов;
- грубейшие нарушения технологии буровзрывных работ, создающие угрозу обрушения скальных массивов;
- игнорирование сейсмических норм в условиях высокой сейсмической активности региона;
- безнаказанность заказчиков и отсутствие авторского надзора;
- дополнительные финансовые потери подрядчиков из-за необходимости за свой счёт расчищать обвалы и оползни без переноса сроков строительства;
- длительные ремонты и простой техники из-за отсутствия средств, что срывает графики работ и наносит ущерб экономике организаций;
- кадровый голод и устаревшие технологии, усугубляемые отсутствием средств на обновление техники.

Вы, как врио Главы Республики Дагестан, уже обозначили развитие дорожной инфраструктуры в числе ключевых приоритетов, особо выделив модернизацию

трассы Р-217 «Кавказ» и строительство обходов Дербента и Хасавюрта. Под Вашим руководством начаты конкурсные процедуры по определению подрядчика для строительства **северного обхода Махачкалы** протяжённостью 31,1 км. Отмечено также Ваше внимание к качеству, надёжности и безопасности объектов. В настоящее время работы ведутся на **34 объектах** общей протяжённостью более **101 км**.

Требуется **не точечное латание дыр, а комплексная системная реформа** всей цепочки – от проектирования до эксплуатации, включая кардинальное изменение подходов к ценообразованию, контролю за технологическими процессами, борьбе с коррупцией на всех этапах и ответственности всех участников строительства.

Только решая эти вопросы в комплексе, мы сможем обеспечить качество, безопасность и эффективность бюджетных вложений на многих объектах, улучшить экономическую ситуацию подрядных организаций, увеличить поступления налогов в бюджет, а также восстановить доверие граждан к дорожной отрасли республики.

Ассоциация СРО «Гильдия строителей СКФО» готова выступить экспертной и организационной площадкой для выработки и реализации этих решений. Мы открыты к конструктивному диалогу и совместной работе на благо развития дорожной инфраструктуры Республики Дагестан и безопасности её жителей.

С уважением,

Президент Ассоциации



А. Б. Шахбанов