

# ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА

## должны быть ускорены

Текст: Юрий ШАБАЛОВ

19 июня 2014 года в Москве прошло заседание совета директоров ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР». Программа мероприятия была очень насыщенной, собравшиеся выслушали более двух десятков докладов.



**В** заседании приняли участие представители органов управления автомобильными дорогами субъектов Российской Федерации, представители Министерств транспорта и финансов РФ, Федерального дорожного агентства и подведомственных ему учреждений, Государственной Думы РФ, госкомпании «Автодор», средств массовой информации.

В приветственном обращении заместитель министра транспорта РФ Олег Белозеров осветил самые актуальные вопросы в сфере дорожного хозяйства, акцентировав внимание на необходимости исполнения субъектами РФ поручения президента Российской Федерации от 22.12.2012

№ Пр-3410 в части удвоения в 2013–2022 годах объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования по сравнению с предыдущим десятилетием, а также в вопросах функционирования муниципальных дорожных фондов, возможности использования субъектами РФ внебюджетных источников формирования дорожных фондов.

«Ключевым поручением президента РФ для нас на данный момент является удвоение строительства дорог. Достигнутые за несколько последних лет показатели не позволяют уверенно рассчитывать на выполнение данного поручения. Это связано не только с технической неготов-

ностью регионов, но и с недостатком средств. Ежегодные доходы дорожных фондов напрямую завязаны на акцизы на моторное топливо. Решение о снижении акцизов на Евро-4 и Евро-5 привело к выпадению части доходов федерального и регионального дорожных фондов. Учитывая то, что 72% акцизов идут на территорию, самые большие потери понесли региональные дорожные фонды. Соответственно, в 2012 г. недобор составил 25 млрд, а в 2013 г. уже порядка 50 млрд рублей в целом по стране.

Но время пока есть, и нам необходимо предпринять определенные действия для исправления ситуации. Мы вышли с предложением в Правитель-

ство РФ об увеличении акцизов на топливо на три рубля, начиная с 2016 г. Это даст дополнительные 55 млрд, которые с 2017 г. могли бы появиться в нашей системе. Какое будет принято решение, пока не известно. Предварительно на заседании правительства было одобрено решение об увеличении с 2017 г. на один рубль акцизов на бензины. Но это пока только одобрение, ждем процедуры утверждения в рамках Бюджетного кодекса».

Отдельные регионы уделяют большее внимание поиску дополнительных источников пополнения региональных дорожных фондов. Это республики Татарстан, Коми, Саха-Якутия, а также Нижегородская, Белгородская, Сахалинская области, Чукотский автономный округ. Они включают в доходную часть дорожных фондов и часть от налогов общего покрытия.

Другое направление действий — ускорение разработки предложений по внесению изменений в своды правил по проектированию дорог с малой интенсивностью движения.



ям с собственниками инженерных коммуникаций, переустройстваемых в связи с реконструкцией автомобильных дорог и к требованиям, направленным на увеличение мощностей и повышение технических характеристик сооружений. При пересечении с инженерными коммуникациями нас просят заменить старые конструкции на новые, при этом их стоимость в разы увеличивается, дорожникам приходится нести серьезные издержки. Хотел бы обратить внимание присутствующих на другую очень важную проблему — проблему содержания автодорог, к 2018 г. мы должны полностью перейти на нормативное содержание дорог».

В заключение заместитель ми-

монтируется, — поделился своей озабоченностью генеральный директор ОАО «Марий Эл Дорстрой» Александр Карташов. — А все потому, что дорожный фонд занимается только содержанием. В других регионах ситуация не лучше. Что делать с ремонтом?»

«Проблема действительно очень большая. Дорожный фонд за последнее время в регионах серьезно увеличился, поэтому не очень корректно говорить, что это проблема с финансовой точки зрения. Нормативы вы утверждаете на региональном уровне сами для себя. Вопрос недостаточности, конечно, есть. Увеличение акцизов будет направлено на территории. Обратите внимание, если для удвоения строительства нужно 100 млрд, мы хотим, чтобы в регионы попало 300 млрд рублей. Часть этих средств должна быть направлена на ремонтные работы. Вы говорите, что вам хватает средств только на содержание, но приоритеты определяете самостоятельно. Маловероятно, что у вас все 100% уходят на содержание и ничего нельзя изыскать на ремонт».

В рамках работы совета директоров с основным докладом выступил генеральный директор ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин. Он рассказал о деятельности ассоциации «РАДОР» в отчетном периоде 2013 года, за первое полугодие 2014 года и определил программные вопросы работы на период второго полугодия 2014 года и на 2015 год.

«Транспортный налог — один из наших основных источников дохода, — отметил

## Транспортный налог — один из наших основных источников дохода, — отметил Игорь Старыгин. — Налоговый кодекс предоставляет субъектам РФ право увеличивать или уменьшать налоговые ставки в размере не более чем в 10 раз.

В ряде регионов эти вопросы уже решаются. В качестве примера замминистра привел Татарстан, где регламентными документами закреплены новые нормы.

«Со своей стороны, — пообещал Олег Белозеров, — мы обязуемся в ближайшее время доработать предложения по внесению в законодательство изменений, относящихся к взаимоотношени-

истра поблагодарил ассоциацию «РАДОР» за активную поддержку интересов территориальных органов управления автомобильными дорогами в сфере дорожного хозяйства. Теплые слова вызвали лавину вопросов из зала. Дорожники заметили, что совершенно не затрагивается ремонт дорог.

«На 3000 км дорог в Марий Эл ни одного километра не ре-

Игорь Старыгин. — Налоговый кодекс предоставляет субъектам РФ право увеличивать или уменьшать налоговые ставки в размере не более чем в 10 раз. По автомобилям до ста лошадиных сил по стране ставки увеличены в среднем в 4,6 раза, от 100 до 150 л.с. — 5,9 раз, дальше — больше. Субъекты своим правом пользуются. Хотелось бы обратить внимание на Вологодскую и Сахалинскую область, Пермский край, республики Башкортостан, Татарстан и Марий Эл. Они максимально увеличили ставки по всем категориям легковых транспортных средств».

Старыгин проинформировал аудиторию о результатах деятельности и ближайших планах рабочих групп Ассоциации по законотворчеству, размещению заказов, безопасности дорожного движения.

«Хотелось бы поблагодарить субъекты РФ, которые активно выражают свою профессиональную позицию, взаимодействуют с «РАДОРОМ», отвечают на наши запросы и генерируют свои предложения», — сказал он в завершение своего выступления.

С докладом «Об основных задачах, стоящих перед дорожным хозяйством Российской Федерации в 2014–2015 годах» выступил руководитель ФДА Роман Старовойт. К важнейшим направлениям работ он отнес реализацию мероприятий по повышению безопасности движения, а также продолжение деятельности, направленной на более широкое

применение механизмов государственно-частного партнерства.

«Объем финансирования из федерального бюджета дорожного хозяйства, находящегося в ведении Росавтодора, на 2014 год предусмотрен в размере 397 млрд рублей, на 2015 год — 405,1 млрд рублей, — рассказал руководитель агентства. — Формирование программ дорожных работ осуществлялось с учетом завершения в 2014 году перехода на 100-процентное финансирование дорожно-эксплуатационных работ по нормативам затрат, утвержденным Правительством РФ. Эти объемы составили на автомобильных дорогах, находящихся в ведении Росавтодора, на 2014 год — 206,7 млрд рублей, на 2015 год — 220,0 млрд рублей. Соответственно объемы финансирования строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог, находящихся в ведении Росавтодора, законодательством о федеральном бюджете установлены на 2014 год в размере 142 млрд рублей, на 2015 год — 140,4 млрд рублей».

В соответствии с утвержденной ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» на федеральных автомобильных дорогах, находящихся в ведении Росавтодора, предусмотрено обеспечить ввод в эксплуатацию участков общей протяженностью 405 км (в 2014 году) и 550 км (в 2015 году).

Вместе с тем в этот период

намечено продолжать концентрировать выделенные средства на ускорение ввода в эксплуатацию объектов или их этапов с учетом фактических возможностей исходя из погодных условий, возможности ускорения работ подрядчиками, других факторов, которые не могли быть учтены при формировании ФЦП. Федеральная адресная инвестиционная программой на 2014 год на федеральных дорогах, находящихся в ведении Росавтодора, запланирован ввод в эксплуатацию участков общей протяженностью 534,2 км.

Такое ускорение завершения строек позволяет получить дополнительный мультипликативный эффект в экономике страны за счет повышения пропускной способности дорожной сети, уменьшения протяженности автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки, увеличения средней скорости доставки грузов и пассажиров, снижения у перевозчиков и грузовладельцев издержек, связанных с эксплуатацией автомобилей.

Но к 2016 году ранее созданные технологические заделы в строительстве будут исчерпаны, и объем ввода федеральных дорог в эксплуатацию составит 253 км.

Заместитель председателя комитета Государственной Думы по транспорту Сергей Тен осветил совершенствование законодательно-правовой базы дорожного хозяйства.

«Мы проводим серьезную работу в отношении вопросов, связанных с сохранностью автодорог, — заверил участников заседания Сергей Тен. — Подготовлен законопроект по внесению изменений в отдельный законодательный акт в части совершенствования норм, регулирующих движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов. В комитете



по транспорту создана рабочая комиссия. Продолжаем бороться с представителями перевозчиков — мы доказываем, что дороги нужно сохранять, ассоциация перевозчиков доказывает, что бизнес должен развиваться. Работаем над тем, чтобы найти золотую середину».

Во второй части заседания состоялся круглый стол по вопросу применения механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) в дорожном хозяйстве, где рассматривалось в том числе применение механизмов ГЧП на автомобильных дорогах федерального значения.

Одной из главных тем круглого стола стал ущерб, наносимый дорогам тяжелыми грузовыми автомобилями, и способы его компенсации. Начальник ФКУ «Дороги России» Иван Григорьевич рассказал о создании системы сбора платы с грузовых автомобилей общей массой свыше 12 тонн на автомобильных дорогах федерального значения. Директор ФКУ «Росдормониторинг» Константин Угаров оценил ущерб, наносимый дорогам общего пользования РФ большегрузами, более чем в 4 млрд рублей в год. В основу расчета легли постановление Правительства РФ от 16 ноября 2009 г. № 934 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации»; приложение 12 «Среднегодовые пробеги грузовых автомобилей, автобусов и легковых автомобилей» «Методического руководства по определению стоимости автотранспортных средств с учётом естественного износа и технического состояния на момент предъявления РД 37.009.015-98 с изм. № 1»; данные НИИАТ; автоматизированная система Федерального дорожного агентства «Мониторинг интенсивности и состава транспортного потока в части



транспортных средств, осуществляющих перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов на стационарных пунктах весового контроля, расположенных на автомобильных дорогах федерального значения Российской Федерации». По словам Угарова оцениваемый размер вреда, наносимого нарушителями законодательства Российской Федерации в области перевозки тяжеловесного груза при превышении допустимой общей массы, составил 219 млрд руб. в год, а при превышении допустимой осевой нагрузки — 3,8 трлн руб. Вывод однозначен: «Необходимо незамедлительное ужесточение контроля за передвижением тяжеловесных автотранспортных средств, оказывающих повышенное разрушающее воздействие на дорожные одежды и мостовые сооружения, приводящее к преждевременному выходу их из строя и незапланированным высоким затратам на их ремонт. Без введения четкого контроля достичь нормального состояния сети автомобильных дорог не представляется возможным».

Министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Сергей Титов сообщил о проекте взимания платы с 12-тонников в своем регионе. Возможность присоединения субъектов РФ к создаваемой системе отчислений со стороны владельцев большегрузов отметил и президент ГК «Навигатор» Александр Сёмкин. Генеральный директор «РАДОР» Игорь Старыгин рассказал о создании единой системы взимания платы в счет

возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, имеющими максимальную массу свыше 12 т, на сети автомобильных дорог общего пользования.

«По поводу взимания платы с грузового транспорта тяжелее 12 тонн, — сообщил участникам заседания заместитель министра транспорта РФ Олег Белозеров. — Совет Федерации принял решение о переносе сроков введения платы с большегрузов с 2015 г. на 2017 г. В 2016 г. министерство предлагает протестировать систему на федеральном уровне, по результатам ее эксплуатации запускать систему платы с большегрузов на региональном уровне».

В этот же день в соответствии с уставом «РАДОР» прошли выборы президента Ассоциации. Единогласным решением на эту должность был переизбран действующий президент, директор ОГКУ «Управление автомобильных дорог Томской области» Александр Кадесников. В рамках работы заседания в состав президиума «РАДОР» были избраны: министр транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Александр Герасименко, начальник ГБУ Владимирской области «Управление автомобильных дорог администрации Владимирской области» Михаил Климов и заместитель министра строительства и дорожного хозяйства Астраханской области Сергей Трушкин. Председателем ревизионной комиссии выбран министр транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Евгений Межорин. ■