

ЛЕГИТИМНО – ЗНАЧИТ ЭФФЕКТИВНО

Ассоциацией «РАДОР» в середине апреля в Калининграде проведена 11-я межрегиональная конференция «Новые прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений».

Ежегодно такое мероприятие проводится ассоциацией в преддверии начала сезона дорожных работ в разных регионах России. Традиционно оно собирает дорожников со всей страны. Конференция – это прекрасная площадка для обмена опытом, в ходе которой обсуждаются не только технические и технологические, но и законо- и нормотворческие результаты и планы.



Александр Рольбинов

На этот раз дорожников принимала Калининградская область. Участников конференции приветствовал *заместитель председателя правительства области Александр Рольбинов*, который рассказал о состоянии и перспективах развития областной дорожной инфраструктуры.

МОБИЛИЗОВАТЬ ВНУТРЕННИЕ ИСТОЧНИКИ

Воссоздание дорожных фондов позволило создать финансовую основу развития дорожного хозяй-



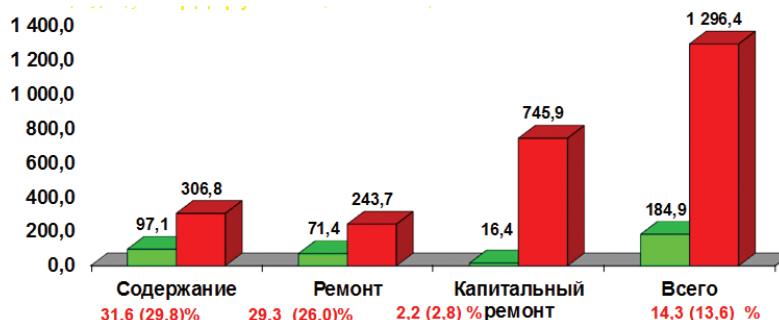
Президиум конференции

ства России – сегодня это факт. Но фактом является и то, что пока динамика положительных изменений в дорожном хозяйстве низка – доля автомобильных дорог регионального значения, находящихся в ненормативном состоянии, уменьшилась всего на 0,8% за два года. *На этом акцентировал внимание генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин.*

В 2013 году введено в эксплуатацию 1528 км, построен 191 км искусственного освещения в на-

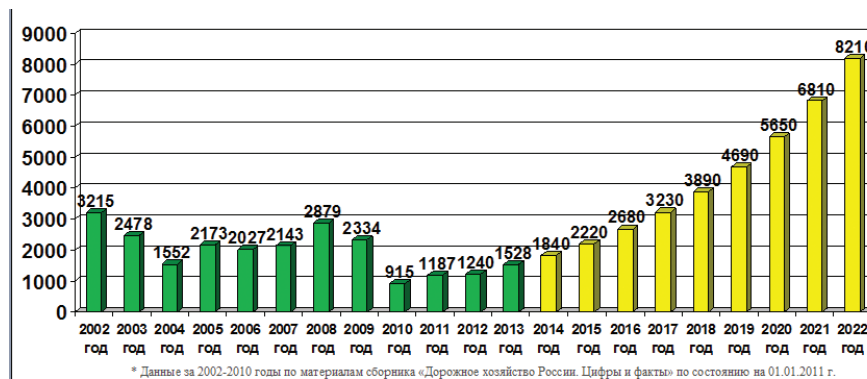
селенных пунктах, а также 593 км барьерных ограждений. Объем выполненного ремонта и капитального ремонта практически не отличается от 2012 года и составил 10714 км автодорог. В целом отремонтировано чуть более 2% дорожной сети и межремонтный срок составил 48 лет.

На автомобильные дороги регионального значения направляется только 3/4 имеющегося объема дорожных фондов субъектов. В результате соотношение фактиче-



■ Фактическая обеспеченность средствами за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, млрд. руб.
■ Нормативная потребность в финансовых средствах, млрд. руб.

Соотношение фактической обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах в субъектах Российской Федерации в 2013 (2012) году на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения (без учета г. Москвы и г. Санкт-Петербурга), млрд рублей (на 01.01.2014 г.)



Исполнение поручения Президента РФ по удвоению объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального значения, км

ской обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах в субъектах Российской Федерации на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения в 2013 году составляет чуть более 14%. Тем не менее, согласно Транспортной стратегии Российской Федерации, к 2024 году 54% автомобильных дорог должно соответствовать нормативным требованиям (на сегодняшний день – 37%). Вместе с тем, чтобы решить задачу по удвоению объемов строительства, поставленную поручением Президента Российской Федерации от 22.12.2012 года № Пр-3410, объемы ввода нужно наращивать ежегодно не менее чем на 20,5%.

Иными словами, потребность в ресурсах для решения этих задач не обеспечивается. Какие в связи с этим выдвигаются предложения?

Следует отметить, что оппоненты на все попытки доказать объективную необходимость повышения финансирования дорожных работ возражают, что на сегодняшний день субъекты Российской Федерации не в полной мере используют даже имеющиеся возможности: 12 млрд рублей, которые дорожные фонды должны

были получить от основных источников – транспортного налога и акцизов – в 2013 году не дошли до дорог, а использованы администрациями регионов на иные цели. А это – более 3% от совокупного дорожного фонда без учета г. Москвы и г. Санкт-Петербурга. Это один из резервов, на который кивают оппоненты, и они правы. Раз «дорожные» деньги имеют целевую окраску, они и должны быть использованы на дорожные нужды. Поэтому сегодня основная задача формулируется как обеспечение направления в полном объеме средств, полученных от акцизов и транспортного налога, в дорожные фонды субъектов. Заместителем председателя Комитета по транспорту Госдумы Сергеем Теном в нижнюю палату парламента внесен законопроект по внесению изменений в Бюджетный кодекс в части закрепления этих средств за дорожниками и невозможности использования для иных нужд.

Еще один потенциальный источник «дорожных денег» – налог на имущество в части автомобильных дорог, который в некоторых регионах взимается с дорожников в полном объеме, несмотря на льготу, которую предоставляет законодательство. При этом тенденция

не утешительна – если в 2013 году 21 субъект РФ не предоставлял льготы по налогу на имущество в полном объеме, то в 2014 г. это уже 29 субъектов. Выход – внесение поправки в Налоговый кодекс по освобождению всех государственных автомобильных дорог от налога на имущество, так как это сделано для федеральных автомобильных дорог.

Потенциальный резерв, который мог бы существенно пополнить дорожные фонды – организация тотального контроля весовых параметров на дорогах субъектов Федерации. Этот резерв пока используется чрезвычайно мало. Так, например, в прошлом году сборы от штрафов и санкций за нарушения транспортными средствами весогабаритных параметров составили 351 млн рублей, причем 3/4 этой суммы приходится на семь субъектов Федерации. По словам заместителя руководителя управления по эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства Алексея Торощина, существующая система работает неэффективно, из-под контроля уходит большая часть нарушителей. Так, по данным Росавтодора за 2013 год осуществлено контрольное взвешивание около 244 тыс. автотранспортных средств, что составляет около 30% от общего количества автотранспортных средств, проехавших через динамические весы с превышением максимальных параметров. При контрольном взвешивании выявлено 29 тысяч нарушений и составлено столько же актов. На основании такой неутешительной статистики Правительством Российской Федерации поручено разработать предложения по совершенствованию системы весогабаритного контроля на федеральных автомобильных дорогах. В настоящее время утвержден «План мероприятий Федерального дорожного агентства по развитию системы весогабаритного контроля на сети автомобильных дорог

	2013 год (факт)		2014 год (план)	
	Количество субъектов	Налог, млн. рублей	Количество субъектов	Налог, млн. рублей
Освобождены полностью	50		43	
частично	3	76,6	4	286,4
Льготы не предоставлены	33	7 705,5	40	9 799,3
Оплата налога производится из дорожного фонда	21	5 027,7	29	7 137,9

Предоставление субъектами РФ льгот по уплате налога на имущество в части автомобильных дорог общего пользования регионального значения (на 03.04.2014 г.)

общего пользования федерального значения, включая развертывание автоматизированной системы весогабаритного контроля», предусматривающий, в том числе:

- развитие сети стационарных пунктов весогабаритного контроля (СПВГК) с возможностью участия в процедуре весогабаритного контроля сотрудников контрольно-надзорных органов;

- развитие сети автоматизированных пунктов весогабаритного контроля с полной автоматизацией (АПВГК), без участия человеческого фактора.

Этот план предусматривает в период 2011–2017 гг. поэтапное проектирование и строительство 47 стационарных пунктов весогабаритного контроля. В 2013 году были введены в эксплуатацию пять новых СПВГК – в Бурятии, в Вологодской и Псковской областях и в Республике Карелия.

В числе предлагаемых Ассоциацией «РАДОР» мер по совершенствованию контроля весогабаритных параметров на региональных дорогах – принятие совместно МВД РФ и Минтранс РФ межведомственного нормативного акта по обеспечению взаимодействия на пунктах весового контроля, а администрациями субъектов РФ мер по усилению контроля за движением тяжеловесов по автомобильным дорогам с зачислением в дорожные фонды сборов в счет возмещения вреда, нарушителями действующих норм по весовым параметрам. Необходимо также при разработке и создании системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу более 12 тонн, предусмотреть возможность ее расширения на сеть автомобильных дорог общего пользования регионального значения. Опрос региональных дорожных управлений

показал, что с созданием такой единой системы для всех автодорог общего пользования согласны 93% из них. Для этого уже сегодня необходимо инициировать внесение дополнений в статью 179.4 «Дорожные фонды» Бюджетного кодекса РФ, предусматривающих введение платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, через год (с 1 ноября 2016 года) после начала функционирования соответствующей системы на сети автомобильных дорог федерального значения.

Резервы в части более эффективного использования выделяемых средств состоят также в широком использовании эффективных ресурсосберегающих технологий дорожных работ; контрактов жизненного цикла, долгосрочных контрактов, механизмов государственно-частного партнерства; повышении контроля качества выполняемых работ; активном применении мер воздействия на нерадивых подрядчиков с использованием механизмов, предоставляемых 44-ФЗ и 315-ФЗ.

ЗА ОДИН ГОД НЕ УДАСТСЯ

Объективно оценивая сложившуюся ситуацию, следует признать, что в условиях накопившегося за предыдущие годы недоремонта привести федеральные дороги к нормативному технико-эксплуатационному состоянию за один год не удастся – по данным диагностики 2013 года только 45,9% из них соответствуют установленным нормативным требованиям. Поэтому в Федеральном дорожном агентстве разработана программа по приведению 85% протяженности федеральной сети в нормативное состояние к концу 2018 года. Эти цифры привел в своем докладе Алексей Тороцин. Учитывая сложившийся недоремонт и необходимость вос-

становления транспортно-эксплуатационного состояния автодорог опережающими их естественный износ темпами, финансирование между видами работ (ремонт, капитальный ремонт и содержание) распределилось так: в 2014 году финансирование ремонта автомобильных дорог составляет более 100% от нормативного, в то время как капитальный ремонт и содержание финансируются в объеме, менее установленного нормативом. Такой подход позволит «подтянуть» сеть к нормативным требованиям в более короткие сроки и уже тогда перейти на эксплуатацию в объемах, предусмотренных 539 ПП РФ.

ЕСЛИ НЕ ВВЕСТИ ОГРАНИЧЕНИЯ, ОБЪЕМ КАПРЕМОНТА УДВОИТСЯ

Вместе с этим в последние два года определенные трудности вызывает введение временных ограничений движения на федеральных дорогах в весенний и летний периоды. Эти трудности связаны с экономическими потерями, которые, якобы, несут перевозчики с введением ограничений. Однако этот вопрос требует тщательной проработки, потому что по результатам проведенного анализа последствий не введения весеннего ограничения движения на большей части сети федеральных дорог в 2013 году выявлено, что показатель соответствия по требованиям нормативной нагрузки сократился с 72% в 2012 году до 67% в 2013 году от общей протяженности сети. Таким образом, сокращение составило 5% от общей протяженности дорог федерального значения, что фактически означает, что около 2445 км автодорог дополнительно потребовали проведения капитального ремонта. Чтобы его осуществить, при средней стоимости капремонта 1 км дороги (с учетом дифференциации по категориям и федеральным округам) в 2014 году 29,47 млн рублей дополнительно к объемам финансирования на экс-

плутацию прибавилось свыше 72 млрд рублей. Это сопоставимо с нормативными годовыми затратами на капитальный ремонт на всей сети автодорог (в 2014 году около 78 млрд), то есть необходимо увеличение затрат в два раза. Напомним: речь идет о государственных средствах. Так ли уж высоки при этом потери бизнеса, ведь риски, связанные с сезонным ограничением движения прогнозируемы, а значит, большая часть из них поддается корректировке?

По данным РосдорНИИ, если весной 2014 года не будет введено весеннее ограничение дорожного движения на автомобильных дорогах федерального значения, то потребность в проведении ремонтных работ увеличится на 448,2 млрд руб. Сравним: объем бюджетных ассигнований на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог федерального значения, предлагаемых к введению сезонных ограничений движения, в текущем году составляет 75,9 млрд руб. При этом необходимо иметь в виду, что без введения ограничений по некоторым разрушенным весной автомобильным дорогам до проведения ремонтно-восстановительных работ движение транспортных средств будет значительно затруднено.



Алексей Торощин

Алексей Торощин сообщил также, что в 2013 году утверждена новая классификация работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию. В части содержания автодорог в ней увеличены объемы выполнения некоторых видов работ, что позволяет на несколько лет отсрочить выполнение ремонта на



Работает комплекс Shuttle Buggy

участках, имеющих значительные, но локальные повреждения. И самое важное в новой редакции классификации — это появление в части, касающейся содержания, двух новых видов работ: это специальные пропитки для восстановления свойств верхнего слоя асфальтобетона и работы по устройству шероховатой поверхностной обработки и защитных слоев (перенос последних из перечня ремонтных работ). Речь идет о литых эмульсионных смесях и технологии «Новочип». Об этих и других прогрессивных технологиях рассказали представители компаний, занимающихся продвижением их на российском рынке: ООО «Компания «БиЭйВи», ООО «СЗЛК», ЗАО «ГП РАД», ООО «БАСФ Строительные системы», ООО «Гекса — нетканые материалы», ООО «МИАКОМ», ООО «Меркатор Холдинг», ООО «Арктик-Машин-Р», ООО «Филипс и Оптоган», ЗАО «ЗМ Россия», ООО «ОЛЬВИК».

Важным достижением в области содержания федеральных автомобильных дорог стал эксперимент по содержанию автомобильной дороги федерального значения М-21 «Кола» под уплотненным снежным покровом, проводимый в Мурманской области. Алексей Торощин сообщил, что эксперимент дал положительные результаты, и в

соответствии с регламентом Таможенного союза начиная с 2015 года станет возможно содержать автомобильные дороги с низкой интенсивностью именно таким образом.

ЭКСПЕРИМЕНТ УДАЛСЯ

Подробно об этом прозвучало в докладе заместителя начальника ФКУ «Управление автомобильной магистрали Санкт-Петербург — Мурманск» Юрия Полосина. Он отметил, что уплотненный снежный покров повышает температурную трещиностойкость асфальтобетонного покрытия вследствие изменения температурного градиента, снижает растяжение при изгибе в нижнем слое асфальтобетона, тем самым продлевает срок службы дорожного покрытия и дорожной одежды в целом. Кроме того — обеспечивает сохранность автомобильной дороги за счет снижения износа дорожного покрытия от влияния зимних шин, оснащенных шипами противоскольжения.

Экспериментальный участок дороги находится на севере Мурманской области за Полярным кругом, между Мурманском и границей с Королевством Норвегия, в районе очень трудной снегоборьбы с продолжительным и устойчивым снежным покровом на 69° параллели северной широты.

(Продолжение в следующем номере)

Наталья Алхимова