

СОГЛАСНО ПОРУЧЕНИЯМ ПРЕЗИДЕНТА РФ

27 января в Москве состоялось внеочередное заседание совета директоров Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР».

В мероприятии приняли участие руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт, директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ Игорь Костюченко, заместитель председателя Комитета Государственной думы по транспорту Сергей Тен, а также представители 64 субъектов РФ. В ходе деловой программы состоялось открытое голосование по выбору нового президента Ассоциации «РАДОР», по итогам которого это почетное звание получил директор государственного учреждения Кемеровской области «Дирекция автомобильных дорог Кузбасса» Олег Шурьгин.

ДВЕ КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ

Открыл работу заседания совета директоров с докладом об итогах работы ассоциации в 2014 году, а также об основных направлениях деятельности на предстоящий сезон генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин. Он напомнил, что ассоциация принимала активное участие в работе по подготовке доклада Президенту РФ к заседанию президиума Госсовета РФ 8 октября 2014 года и формулированию предложений дорожников, входила в состав рабочей и редакционной групп. Игорь Старыгин подчеркнул, что перед региональными дорожниками стоят две ключевые задачи: приведение дорожной сети в нормативное состояние и удвоение объемов строительства. Вторая задача поставлена в поручении Президента России Владимира Путина в декабре 2012 года. Целевые показатели первой задачи указаны в Транс-



портной стратегии Российской Федерации, которая в июне 2014 года была утверждена в новой редакции. В цифровом выражении она состоит в следующем: в ближайшие 10 лет преодолеть 50-процентный барьер в части автомобильных дорог, находящихся в нормативном состоянии.

ных дорог в нормативное состояние необходимо ежегодное наращивание инвестиций на 300 млрд рублей в год.

Свои предложения, касающиеся источников наполнения региональных дорожных фондов, ассоциация вносила при подго-

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2013 года. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, соответствующих нормативным требованиям

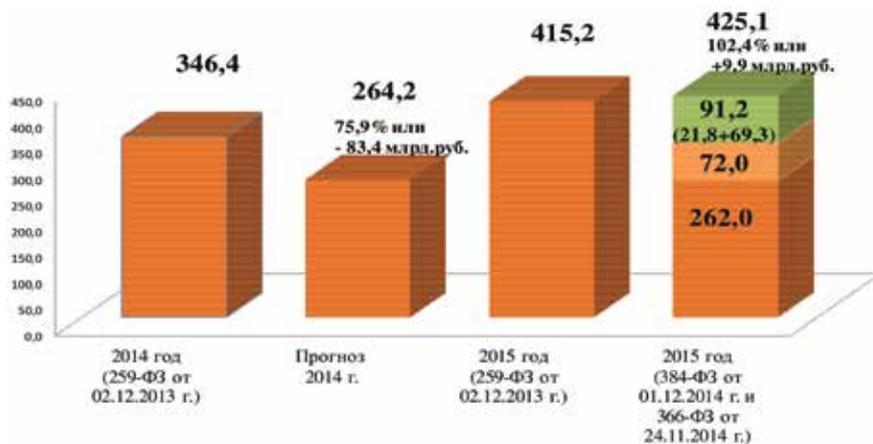


Однако сдерживающим фактором, как в предыдущие годы, так и в текущий период, остаются недостаточные объемы финансирования. По предварительным расчетам, для выполнения задачи по удвоению объемов строительства и приведения всей сети автомобиль-

товке материалов к заседанию президиума Госсовета. Эти предложения состояли в следующем: рассмотреть возможность продолжения практики ежегодного, начиная с 2015 года, увеличения на один рубль в одном литре ставок акцизов на нефтепродукты и за-

числения этих средств в бюджеты субъектов РФ. В ходе исполнения сформулированных в результате заседания поручений Президента РФ уже в ноябре 2014 года Правительством РФ и Госдумой РФ были приняты решения о том, что все 100% акцизов на нефтепродукты с 2015 года будут направляться в дорожные фонды субъектов РФ и что размер акцизов с 2015 года будет увеличен на 1 рубль в одном литре топлива и также направлен в дорожные фонды (с 1 января вступили в силу поправки к Налоговому кодексу РФ, направленные на реализацию этого решения). В пересчете на 1 тонну бензина класса 5 ставка акциза утверждена на 2015 год в размере 5530 рублей вместо предлагавшихся ранее 4200 рублей (увеличена практически на одну треть). Эта мера позволяет компенсировать бюджетам субъектов Российской Федерации в 2015–2017 годах почти 185 млрд рублей. Кроме того, принято решение о выделении в 2015 году иных межбюджетных трансфертов субъектам РФ из средств федерального бюджета в размере 91,2 млрд рублей.

Объем акцизов на нефтепродукты и иных межбюджетных трансфертов из ФБ, направляемых в бюджеты субъектов РФ, млрд рублей



Согласно проекту закона о федеральном бюджете на 2014 год и плановый период 2015 и 2016 годов объем поступлений от акцизов на ГСМ в региональные дорожные фонды, запланированный на 2015 год, составлял 415 млрд рублей. С учетом вышеизложенного совокупный объ-

ем региональных дорожных фондов в 2015 году прогнозируется в размере 425 млрд рублей. Иными словами, в текущем году будут полностью компенсированы выпадающие в результате «большого налогового маневра» доходы дорожного фонда.

Однако вопрос о компенсации доходов 2014 года, выпадающих в связи с «неточностью» Минфина России в прогнозе объема поступлений от акциза на ГСМ, а это порядка 80 млрд рублей, не решен.

Кроме того, в связи с тем, что до дорожных фондов доходят не все средства, поступившие в региональные бюджеты от основных источников территориальных дорожных фондов, часть из них во многих регионах расходуется на другие социально значимые, но не дорожные объекты, предполагается, что будут усилены контроль и мониторинг формирования бюджетов субъектов РФ и бюджетов дорожных фондов, подчеркнул Игорь Старыгин.

Заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту **Сергей Тен** отметил по этому поводу, что сегодня Минфин России не хо-

чет вмешиваться в полномочия регионов. В этом ведомстве принято считать, что определенный баланс интересов в системе поступления средств в дорожной отрасли в свете последних решений достигнут. «Мы выступаем за то, чтобы эти процессы регулировать с позиций законода-



тельной власти, поскольку для губернаторов, для регионов на сегодняшний день именно социальные обязательства государства являются приоритетными», — отметил Сергей Тен.

ИСТОЧНИК – ФЦП МИНСЕЛЬХОЗА

Проблема совершенствования системы финансирования региональных дорожных фондов решена и за счет 5% «дорожных бюджетов», которые ранее должны были выделяться на строительство сельских дорог. Теперь в соответствии с поручением Президента РФ по итогам апрельского заседания Госсовета РФ 2014 года средства на эти цели будут выделяться в рамках ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014–2017 годы и на период до 2020 года». Иными словами, эти мероприятия исключены из подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Соответственно, изменены критерии выбора объектов, на которые эти средства могут направляться: соотношение 5/125 (численность постоянно проживающих жителей в сельском населенном пункте – не менее 125 человек, и протяженность автомобильной дороги, являющейся подъездом от сети автомобильных дорог общего пользования до населенного пункта, не более 5 км) исключено, и деньги будут направляться на «мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог, ведущих к общественно значимым объектам сельских населенных пунктов, а также к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции», — записано в федеральной целевой программе. Изменен и норматив субсидий из федерального бюджета на строительство (реконструкцию) 1 км автомо-

Ресурсное обеспечение мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог в рамках ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014–2017 годы и на период до 2020 года», начиная с 2015 года

Всего средств – 71,27 млрд. руб.



С 2015 по 2020 г. планируется ввести автомобильных дорог 4,05 тыс. км, в том числе: 2015 г. – 0,48 тыс. км, 2016 г. – 0,68 тыс. км, 2017 г. – 0,72 тыс. км, 2018 г. – 0,73 тыс. км, 2019 г. – 0,72 тыс. км, 2020 г. – 0,72 тыс. км.



бильной дороги: начиная с 2015 года, он будет составлять 10 млн рублей с индексацией на коэффициент-дефлятор. Кроме того, теперь эти средства можно использовать на капитальный ремонт и ремонт.

Как сообщила начальник отдела программного развития инфраструктуры села Минсельхоза России Ольга Маркова, порядок выделения этих средств такой: представление в Минсельхоз России региональной программы, предусматривающей мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог с последующим отбором комиссией Минсельхоза России с участием представителей Минтранса России и Росавтодора; определение объема субсидий субъектам РФ с учетом доли валового регионального продукта по разделу «Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство» субъекта в общем показателе по Российской Федерации, а также доли сельских населенных пунктов субъекта, не имеющих связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования, в общей численности таких сельских населенных пунктов по стране; утверждение распределения субсидий, предоставляемых из федерального бюджета бюджетам субъектов Феде-

рации распоряжением Правительства РФ; заключение соглашений с субъектами Федерации.

Другие проблемы, озвученные в ходе заседания Игорем Старыгиным, подробно изложены в январском номере нашего журнала (статья «Показатель сплоченности», стр. 24–35).

ДЕНЬГИ ВЫДЕЛЕНА, НО НУЖНЫ ПРОГРАММЫ

Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт в своем выступлении отметил, что с софинансированием за счет трансфертов из федерального бюджета в 2014 году построены и реконструированы участки автодорог общей протяженностью 465,6 км, в том числе подъезды с твердым покрытием к 142 населенным пунктам. Он подчеркнул, однако, что «эти результаты в части региональных дорог могли бы быть существенно больше: 3,7 млрд рублей субсидий, ранее выделенных на строительство подъездов к сельским населенным пунктам, были перенаправлены на ликвидацию последствий наводнений в регионах Сибири и Дальнего Востока. Однако такое перераспределение стало результатом того, что эти суммы субсидий не были востребованы

и распределены между объектами из-за отсутствия предложений от субъектов РФ.

Роман Старовойт сообщил также, что в рамках финансовой поддержки дорожного хозяйства регионов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации предусмотрено трансфертов в 2015 году 162 млрд рублей, в 2016 году – 99,3 млрд рублей, на 2017 год – 173,3 млрд рублей. В числе этих трансфертов – субсидии на реализацию государственных программ Российской Федерации: подпрограммы «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года», «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 годы», Федеральной целевой программы развития Калининградской области на период до 2015 года.

По словам Романа Старовойта, объемы финансирования на цели строительства и реконструкции федеральных дорог на 2015 год утверждены в размерах меньших, чем в 2014 году. Так, например, объем финансирования строительства и реконструкции федеральных дорог составляет 128,9 млрд руб., что на 8% меньше, чем в подпрограмме «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы. Столь существенное уменьшение объемов финансирования строительства дорог требует дополнительной корректировки планов в рамках адресно-инвестиционной программы. При этом необходимо учитывать, что большинство строек на федеральных дорогах имеет продолжительность строительства от трех до четырех лет и госконтракты на их осуществление в 2015–2017 годах уже заключены. «Это существенно сужает поле маневра для нас», – заявил он.

Роман Старовойт также сообщил, новацией является предоставление в рамках государственной программы

РФ «Развитие транспортной системы» иных межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение дорожной деятельности в общем объеме на трехлетний период 74,7 млрд рублей и на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства по решениям Правительства РФ – в общем объеме на трехлетний период 233,4 млрд рублей. Правила распределения и предоставления первых трансфертов уже утверждены, вторые находятся на утверждении в Правительстве РФ.



Трансферты на финансовое

обеспечение дорожной деятельности (на 2015 год – 21,8 млрд рублей) распределены между субъектами РФ в приложении к Федеральному закону «О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов». Они должны быть направлены в региональные бюджеты до 1 марта 2015 года.

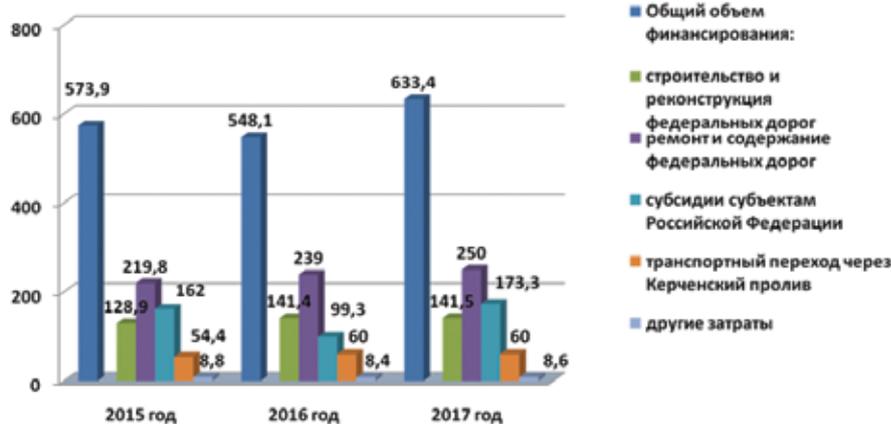
«Что касается второго направления иных межбюджетных трансфертов – на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства, – то согласно решениям Правительства Российской Федерации они предусмотрены на 2015 год в федеральном бюджете в объеме 69,3 млрд рублей», – сообщил Роман Старовойт. Директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ **Игорь Костюченко** в связи с этим подчеркнул, что региональные программы, рассчитанные до 2022 года, представленные которых является условием для получения дорожными фондами субъектов РФ этих трансфертов, необходимо подготовить в кратчайшие сроки. В настоящее время Минтранс России готовит методические рекомендации по корректировке этих программ.

Игорь Костюченко объяснил, в чем смысл этой корректировки. Фе-

деральным законодательством предусмотрено исполнение поручения Президента РФ о реструктуризации ранее предоставленных бюджет-

метил, что есть такие субъекты РФ, в которых в целом построена необходимая дорожная сеть. Их немного, они располагаются в основном

Динамика объемов финансирования дорожного хозяйства из федерального бюджета в 2015–2017 годах, млрд рублей



В 2015 году на федеральных дорогах намечено ввести в эксплуатацию участки общей протяженностью 440 км.

ных кредитов бюджетам субъектов РФ, что составляет порядка 80 млрд рублей. Корректировка дорожных программ и проектов должна касаться перераспределения этих средств не на погашение кредитов, а на реализацию работ. Кроме того, необходимо проработать дополнительные источники, подготовить обоснования в части их влияния не только на дорожную деятельность, но и на социально-экономическое развитие субъекта РФ. Он пояснил, в каком виде нужно представить эти обоснования, чтобы Минтранс России мог убедить чиновников Минфина России и депутатов Госдумы РФ принять то или иное решение. «Эти сведения мы просим направить не позднее текущего года», – подчеркнул Игорь Костюченко.



РЕГИОН РЕГИОНУ РОЗНЬ

Министр дорожного хозяйства Калужской области **Рунат Хабиев** от-

в Центральной России, и главная их задача на сегодняшний день – обеспечение сохранности имеющихся объектов инфраструктуры и приведение их в нормативное состояние. В профильных министерствах этих субъектов задача по удвоению дорожной сети, поставленная президентом страны, вызывает определенные затруднения. Ну в самом деле, что делать, если регион, как, например, Калужская область, не нуждается в удвоении темпов дорожного строительства, для него это попросту не актуально?



«Для того чтобы ответить на этот вопрос, и нужны региональные программы», – подчеркнул Игорь Старыгин. Необходимо уточнить

критерии удвоения (темпов и объемов строительства. – Прим. ред.), причем подход должен быть дифференцированный, в зависимости от потребностей и возможностей субъектов.

При этом, по мнению Рината Набиева, в условиях хронического недофинансирования самый правильный подход — обеспечение сохранности опорной дорожной сети, ее эффективное содержание и ремонт.

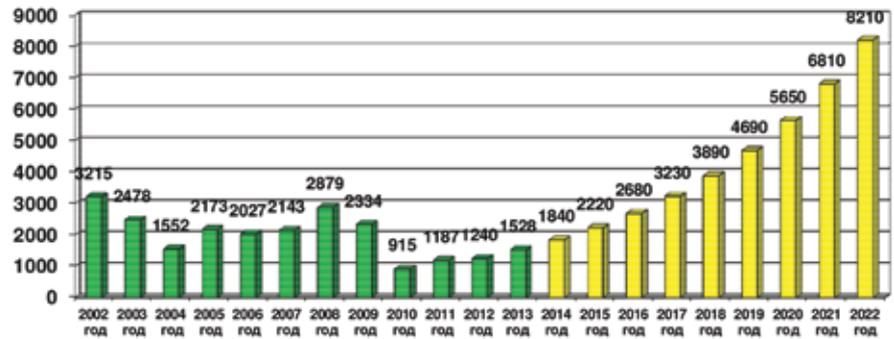
Рината Набиева поддержали министр дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края Игорь Васильев, а также руководители профильных региональных ведомств других субъектов РФ. Возможные выходы — изменить подходы к распределению средств, опираясь на достижения науки, а также найти дополнительные источники финансирования региональных дорожных фондов, один из которых — штрафы за нарушение весогабаритных параметров. Но это — тема следующей публикации в рубрике «Вести РАДОРА».

СИСТЕМЫ ДОЛЖНЫ СОПРЯГАТЬСЯ

Решая проблемы, вызванные экономической ситуацией и различными санкциями, Правительство РФ рассматривает вопрос о дополнительных мерах по повышению устойчивости экономики, предусматривающих также меры в области контрактования и авансирования работ, а также других областях, отметил Роман Старовойт. Он подчеркнул, что в планах Федерального дорожного агентства на 2015–2017 годы — продолжать планомерное улучшение состояния инфраструктуры. В частности, для обеспечения сохранности дорог начнется реализация проекта «12-тонников», который заработает уже в ноябре. Об этом рассказал заместитель руководителя Росавтодора *Дмитрий Прончатов*.

По его словам, в перспективе система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам грузовыми автомобилями массой свыше 12 тонн, может быть также взаимосвязана с аналогичными проектами на региональной дорожной сети. Дмитрий Прончатов отметил, что Президентом РФ поручено до апре-

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



Данные за 2002–2010 годы по материалам сборника «Дорожное хозяйство России. Цифры и факты» по состоянию на 01.01.2011 г.

ля текущего года подготовить решения и механизмы, по которым часть собираемой в результате функционирования системы 12-тонников платы может быть направлена на финансирование региональных объектов ГЧП и создание уникальных инженерных сооружений в регионах, и призвал готовить эти проекты.

Он сообщил, что на сайте Федерального дорожного агентства размещена методика, которая позволяет сформировать соответствующий пакет документов. Минтранс России ведется проработка возможности сопряжения федеральной системы 12-тонников, которая сегодня находится уже в фазе создания, с региональными системами. «Мы призываем к активному взаимодействию с федеральной системой, так как благодаря этому субъекты РФ смогут сэкономить средства на бортовых устройствах, программном обеспечении и системе обработки данных. И, напротив, те регионы, которые эти системы не создадут, столкнутся с проблемой перетока транспорта с федеральных дорог и серьезного ущерба субъектовым дорогам, причем эти расходы компенсированы не будут», — подчеркнул Дмитрий Прончатов. Эта задача чрезвычайно актуальна, так как разработка и внедрение системы идут по графику и введена в эксплуата-



цию она будет, как и запланировано, 15 ноября 2015 года. Дмитрий Прончатов отметил, что в концессионном соглашении на создание федеральной системы 12-тонников заложено требование о том, что эта система должна быть способна к интеграции и масштабированию.

Активно ведут работу по созданию собственных систем Рязанская, Томская, Новосибирская области, Республика Татарстан, еще ряд регионов.

«Мы готовы всех консультировать, взаимодействуя с каждым субъектом РФ индивидуально, и отнюдь не призываем работать с нашим концессионером. Но сегодня самое время эту работу начать, потому что завтра уже будет поздно», — отметил Роман Старовойт. По его словам, ближайшая задача в этом разрезе — реализация пилотного для регионов проекта с целью отработки того, как федеральная система 12-тонников будет сопрягаться с региональными. Он подчеркнул, что, как и ожидалось, со стороны перевозчиков это встречает колоссальное сопротивление, потому что если дорожники рассматривают такую плату как возмещение нанесенного дорогам вреда, то перевозчики — как дополнительное обременение. В настоящее время готовятся изменения в законодательство, которые позволят регионам взимать соответствующую плату. ❖

Наталья Алхимова
Юлия Маньлова