

Экономику страны вытянет дорожное хозяйство

Экспертное сообщество обсудило вопросы нормативно-правового и финансового обеспечения развития сети автомобильных дорог

ДИСКУССИЯ

Состояние дорог в России традиционно является одной из наиболее болезненных проблем. Однако опросы общественного мнения показывают, что впервые за последние 20 с лишним лет более 40% опрошенных граждан отмечают улучшение качества региональных автомобильных дорог.

Задача – удвоить объемы

Президент Российской Федерации Владимир Путин, выступая 8 октября 2014 года на заседании президиума Госсовета по вопросу совершенствования сети автомобильных дорог в целях комплексного освоения и развития территории страны, напомнил, что в предстоящее десятилетие перед дорожной отраслью стоит задача удвоения объемов строительства и реконструкции дорог. Ее успешное решение невозможно без изменения подходов к совершенствованию нормативной базы и финансированию строительства, реконструкции, содержанию сети автомобильных дорог общего пользования.

По итогам заседания президиума Госсовета был подготовлен перечень поручений Президента Российской Федерации, в связи с чем Комитет Государственной думы по земельным отношениям и строительству провел парламентские слушания, посвященные нормативно-правовому и финансовому обеспечению развития сети автомобильных дорог. В них приняли участие депутаты Государственной думы, представители Минтранса, Минстроя, Минфина России, Росавтодора, ГК «Автодор», члены отраслевого бизнес-сообщества.

В ходе дискуссии эксперты рассмотрели шаги, связанные с изменением законодательства, технического нормирования и финансирования строительства, реконструкции автомобильных дорог, призванные улучшить состояние автомобильной дорожной сети и способствовать выполнению поставленной Президентом Российской Федерации задачи по удвоению объема строительства и реконструкции автомобильных дорог.

Открывая заседание, председатель Комитета ГД по земельным отношениям и строительству Алексей Русских отметил, что ситуация с федеральными дорогами постепенно улучшается. Для приведения к 2019 году транспортно-эксплуатационного состояния федеральных автомобильных дорог в соответствие с требованиями нормативных документов финансирования ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог начиная с 2014 года осуществляется исходя из нормативов денежных затрат, установленных постановлением Правительства РФ от 23 августа 2007 года № 539.

Заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Григорий Прокуров сообщил, что объем ассигнований Федерального дорожного фонда на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог возрастет с 219,8 млрд руб. в 2015 году до 250 млрд руб. в 2017 году. На эти средства в 2015 году будут капитально отремонтированы 1,7 тыс. км, в 2016 году – более 1,8 тыс. км, в 2017 году – порядка 1,9 тыс. км. В течение трех лет будет производиться текущий ремонт федеральных дорог – от 8 до 8,5 тыс. км ежегодно. С точки зрения содержания сети в 2015 году будут приведены в соответствие эксплуатационным требованиям около 62% федеральных автомобильных дорог, в 2016 году – 71%, в 2017 году – порядка 80%.

В 2015 году будут построены 530 км, в 2016-м – 260 км, в 2017-м – более 340 км дорог федерального значения. На эти цели в 2015 году будут выделены почти 129 млрд руб., к 2017 году финансирование составит почти 142 млрд руб.

В связи с предстоящим Чемпионатом мира по футболу к 2017 году при непосредственном участии семи субъектов Федерации дополнительно будут введены в эксплуатацию 32 км автомобильных дорог.

Все проблемы – в регионах

Однако проблемы дорожной отрасли связаны в первую очередь с недостаточным финансированием дорог на региональном и местном уровнях. По словам Алексея Русских, 62% региональной дорожной сети не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, ремонт и со-



держание этих дорог обеспечены финансовыми ресурсами только на 15% от утвержденных субъектами Российской Федерации финансовых нормативов. Статистические данные о состоянии муниципальной сети вообще отсутствуют. «В этих условиях мы считаем необходимым в приоритетном порядке рассматривать законодательные инициативы, направленные на развитие региональных и местных дорог, повышение качества строительства автомобильных дорог, усиление контроля за расходованием де-

Олег Белозеров подчеркнул, что все предложения по реализации поручений Президента РФ должны быть подготовлены не позднее 2015 года. Для комплексного освоения и развития территорий РФ, удвоения объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования необходимо:

- повысить эффективность расходов на развитие сети автомобильных дорог общего пользования;
- обеспечить сохранность автомобильных дорог;

69,3 млрд руб., в 2017-м – почти 145 млрд руб.

Но с учетом решений, принятых на президиуме Госсовета 8 октября, Государственной думой 14 ноября 2014 года был принят закон о внесении изменений в Налоговый кодекс, предусматривающий увеличение ставок акцизов на автомобильный бензин и дизельное топливо, что позволило увеличить прогнозные поступления соответствующих видов доходов бюджетов субъектов Российской Федерации в 2015 году на 72,3 млрд руб., в 2016-м – на 89,8 млрд руб., в 2017-м – на 94,6 млрд руб. Таким образом, дорожные фонды субъектов Российской Федерации в течение трех лет должны пополниться на 256,7 млрд руб.

Также принято решение о реструктуризации «дорожных кредитов», выданных ранее бюджетом субъектов Российской Федерации. Объем средств, подлежащих реструктуризации, составил в 2015 году 46,6 млрд руб., в 2016-м – 31,7 млрд руб. Заместитель председателя Комитета ГД по транспорту Сергей Тен убежден, что для выполнения субъектами РФ задачи по увеличению объемов строительства автомобильных дорог, а также восстановления и поддержания региональной дорожной сети в нормативном состоянии объемы региональных дорожных фондов должны быть увеличены в два раза.

Серьезные опасения у депутата вызывают ошибочные, на его взгляд, оценки объемов реализации ГСМ по классам, что влечет за собой недополучение средств в региональные дорожные фонды. «Региональные дорожные фонды в 2012 году недополучили 25 млрд руб., в 2013-м – более 50 млрд руб. За 9 месяцев 2014 года ожидаемое недополучение доходов от акцизов нефтепродуктов в бюджеты субъектов РФ составят 76,9 млрд руб., что на 22,2% меньше планового объема», – заявил Сергей Тен.

Изъять нельзя перенести

Первый заместитель председателя Комитета Госдумы по земельным отношениям и строительству Мартин Шакум обратил внимание на то, что сегодня серьезные сдерживающими факторами в дорожном строительстве являются процедура изъятия земель для государственных и муниципальных нужд и перенос коммуникаций.

В Госдуме подготовлен законопроект, направленный на совершенствование процедуры изъятия земель. «В нем будут прописаны все процедуры, начиная от выявления правообладателя и заканчивая заключением соглашения об изъятии либо изъятии в судебном порядке. При этом соглашение об изъятии участка по рыночной цене можно будет заключить в течение 90 дней с момента принятия решения об изъятии», – пояснил Мартин Шакум.

Что касается принятия закона, регламентирующего перенос коммуникаций, то здесь нужна поддержка правительства. «Есть определенное лобби, которое очень активно сопротивляется принятию этого законопроекта», – заметил депутат.

Профессиональное сообщество ждет принятия закона «Об основах государственно-частного партнерства, муниципальной собственности в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», принятого Госдумой в первом чтении в апреле 2013 года. Надо сказать, что значительные шаги в сторону совершенствования механизмов государственно-частного партнерства уже сделаны. Благодаря принятию Федерального закона № 265 «О внесении изменений в Федеральный закон «О концессионных соглашениях» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» государство может не проводить конкурс, если с инициативой о заключении соглашения выступает частная сторона. Разрешено участие на стороне концедента нескольких частных компаний, что позволит создавать в рамках концессионного соглашения крупные линейные объекты, часто расположенные на территории нескольких публично-правовых образований.

В условиях экономических санкций развитие инфраструктуры и в первую очередь дорожно-строительного является действенной мерой, способной вывести экономику из кризиса, выразил уверенность Мартин Шакум.

Заместитель председателя правления по правовым вопросам ГК «Автодор» Константин Попов рассказал о планах госкомпании инициировать ряд крупных инвестиционных и концессионных конкурсов. В частности, речь идет о таких концессионных соглашениях, как реконструкция автомобильной дороги М-1 «Белая», строительство обходов Балашихи и Ногинска, завершение

строительства автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург, которая должна быть введена в 2018 году.

Константин Попов также отметил важность скорейшего принятия закона, регулирующего процедуру изъятия земельных участков при строительстве автомобильных дорог.

По данным президента Ассоциации дорожных проектно-исследовательских организаций «Родос» Олега Сковороца, в ГК «Автодор» по 19 законченным объектам строительства до сих пор не оформлен землеувод и, соответственно, не оформлен ввод. Не лучше обстоят дела с проектными организациями: практически 80% проектов идут со срывом сроков, и основная причина – неурегулированность земельных отношений.

В настоящее время в Госдуме подготовлен во втором и третьем чтениях законопроект, направленный на совершенствование порядка изъятия земельных участков для государственных и муниципальных нужд. Однако, по мнению Олега Сковороца, нужно говорить о системном сбое, так как три федеральных закона, затрагивающих земельные вопросы, – Градостроительный кодекс РФ, Федеральный закон «Об автомобильных дорогах», Федеральный закон «Об инвестиционной деятельности» – не согласуются, а в отдельных случаях противоречат друг другу. Эксперт предложил создать рабочую группу, которая бы критически оценила действующие законы и внесла конкретные предложения по устранению противоречий.

Не менее болезненный вопрос – перенос коммуникаций. Действующее законодательство предусматривает регулирование процесса прокладки и переноса инженерных коммуникаций в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог только в том случае, если такие действия выполняются по инициативе владельца инженерных коммуникаций. При этом законодательство не содержит порядка взаимодействия владельцев автомобильных дорог и владельцев инженерных коммуникаций, если инициатива о переносе коммуникаций принадлежит владельцам дорог.

Основные противоречия между хозяйствующими субъектами возникают из-за невозможности договориться об условиях переноса коммуникаций и порядке возмещения убытков их владельцам. Это очень часто становится существенным, а порой непреодолимым препятствием для строительства автомобильной дороги, пояснил Константин Попов.

Напомним, что законопроект, направленный на решение проблемы переноса коммуникаций при строительстве автомобильных дорог, в декабре 2012 года прошел процедуру первого чтения.

По итогам парламентских слушаний приняты рекомендации, в которых, в частности, предлагается провести комплекс мер, направленных на применение в дорожном хозяйстве инновационных технологий, материалов и конструкций, что потребует пересмотра существующих норм проектирования и строительства дорог. Предложено рассмотреть возможность введения самостоятельного государственного стандарта по направлению «Транспортное строительство» и включения в номенклатуру специальной высшего профессионального образования специальности «Мосты и транспортные тоннели», а также увеличить набор студентов на специальности, по которым ведется подготовка инженерно-технических кадров для дорожной отрасли.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»
Фото Владимира БУРНОВА

НОВОСТИ

Удмуртия будет с дорогами

Правительство Удмуртии утвердило титульные списки по объемам дорожного хозяйства, которые финансируются за счет средств дорожного фонда республики в 2015 году.

Как сообщает пресс-служба главы и правительства УР, объем финансирования содержания автодорог регионального или межмуниципального значения в текущем году составит 1 млрд 833,3 млн руб. На содержание дорог, по которым проходят маршруты школьных автобусов, планируется направить 55,5 млн руб.

В 2015 году предполагается выполнение проектно-исследовательских работ по реконструкции автодорог регионального или межмуниципального значения.

Еще два аукциона

Межрегиональная дирекция по дорожному строительству в Дальневосточном регионе (ФКУ ДСД «Дальний Восток») объявила еще два аукциона на право заключения госконтракта на реконструкцию участков федеральной трассы «Уссури» Хабаровск – Владивосток, говорится в материалах заказчика на сайте госзакупки.

Начальная цена контракта на реконструкцию участка 75–83-й км установлена в размере 367,429 млн руб., участка 85–93-й км – в 375,624 млн руб.

С учетом ранее объявленного конкурса на реконструкцию участка 93–98-й км (с начальной ценой в 462,796 млн руб.) в январе ведомство планирует выделить на федеральную трассу «Уссури» 1 млрд 205,85 млн руб.

С учетом особенностей

У озера Тамбукан на границе Ставропольского края и Кабардино-Балкарской Республики после капремонта сдан участок автомобильной дороги Р-217 «Кавказ».

Участок является частью федеральной автомобильной дороги, соединяющей субъекты Северного Кавказа между собой и с другими регионами. Примечательно, что рядом расположено популярное бессточное солонное озеро Тамбукан – источник лечебной сульфидной иловой грязи. Однако природные колебания в озере не только формируют лечебные факторы грязи, но и создают дополнительные сложности для дорожников.

Так, с 379 по 383 километр для автодороги Р-217 «Кавказ» характерны не только интенсивное движение транспорта, но и подтопление почвенными водами, так как участок находится в зоне активных оползневых деформаций. Поэтому федеральные дорожники ушли последние гидрологические данные и внесли в проект капитального ремонта важные коррективы.

Строительные планы Москвы

Каким будет 2015 год для дорожно-строительного комплекса Москвы?

Город реализует новые проекты и создаст комфортную транспортную инфраструктуру. Приоритетным в развитии мегаполиса является градостроительство. С активным применением высоких технологий появляется возможность по-новому подойти к созданию дорожных объектов. Эти технологии активно внедряются в строительство. В частности, новшество есть и в дорожно-транспортной системе. Модернизация дорожной системы заключается в строительстве новых объектов, без которых немиссимо нормальное функционирование всей городской инфраструктуры. Прошлый год для Москвы стал знаменательным в дорожном строительстве. Сюда относится процесс появления новых дорог, трасс и дорожных развязок. Строительные планы на новый год уже определены – это продолжение развития дорожной инфраструктуры.

В 2015 году будет сдан в эксплуатацию Албано-Балтийский тоннель, завершится комплексная реконструкция Щелковского шоссе и начнется восстановление дорожных развязок на пересечении с МКАДом. Албано-Балтийский тоннель – это объект из ряда «долгостроев». Окончательные сроки благоустроительных работ намечены на лето. Еще одним глобальным объектом в сфере дорожного строительства можно назвать реконструкцию Щелковского шоссе. Свои функции объект начнет выполнять уже весной. В первом квартале этого года будет стартовать комплексная работа по реконструкции Калужского шоссе. В рамках этих работ будут отремонтированы около 25 км трассы в пределах от МКАДа и до территории Новой Москвы.

Этот год станет продуктивным и для Волоколамского шоссе. Планируется «увеличить» проезжую часть до пяти полос по каждому направлению, а также будет проведено строительство путепроводов через Малое кольцо железной дороги.

Подготовил Юрий НИКИТИНСКИЙ

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Куда идут деньги?

Генеральный директор Ассоциации «Радор» Игорь Старыгин:

– Дорожные фонды субъектов РФ начали функционировать с 2012 года, их финансирование ежегодно увеличивалось за счет того, что в течение трех лет акцизы повышались на один рубль в литре стоимости ГСМ. В 2012 году объем региональных дорожных фондов составил 341 млрд руб., в 2013 – 395,8 млрд руб., в 2014 – 396,8 млрд руб. Но куда идут эти деньги? Упреки в адрес регионов в том, что они не доводят в полном объеме до муниципальных дорожных фондов средства на строительство



дорог в сельской местности, совершенно справедливы, в муниципалитетах катастрофи-

чески не хватает денег на ремонт и содержание муниципальных дорог. Тем не менее общий объем средств, идущий с регионального уровня на муниципальный, превышает 70 млрд руб., а это почти четверть дорожных фондов субъектов Российской Федерации.

Кроме того, субъекты вынуждены часть средств направлять на погашение кредитов, ранее выданных из федерального бюджета. В итоге непосредственно на региональные дороги направляется лишь четверть средств региональных дорож-

ных фондов. Обеспеченность финансовыми ресурсами по содержанию дорог составляет порядка 36%, по ремонту – 27%, работы по капремонту практически не проводятся. Можно ли в таких условиях говорить о приведении региональной сети дорог в нормативное состояние? Считаю, что для решения задачи по удвоению объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования необходимо наращивать объемы работ не менее чем на 14–15% ежегодно.