

НА ВСЕХ СТАДИЯХ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

8–9 апреля 2015 года в г. Екатеринбурге состоялась 12-я ежегодная конференция Ассоциации «РАДОР» «Прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог».

В этом году она была совмещена с 8-й межрегиональной научно-практической конференцией правительства Свердловской области «Модернизация дорожного хозяйства: опыт и перспективы». Мероприятие прошло при поддержке Федерального дорожного агентства, правительства Свердловской области и Государственной компании «Российские автомобильные дороги». В рамках конференции обсуждались инновационные технологии строительства, ремонта и содержания автодорог, а также перспективы развития дорожной отрасли в России. В мероприятии приняли участие более 500 специалистов дорожной отрасли из 34 субъектов РФ.

Первый день работы конференции открыли генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин и заместитель председателя правительства Свердловской области Сергей Зырянов.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОДХОД

Игорь Старыгин выступил с докладом об основных итогах развития дорожного хозяйства в субъектах РФ в 2014 году и задачах на 2015–2016 годы. Он еще раз обратил внимание участников конференции на то, что в настоящее время перед дорожным хозяйством стоят две основные стратегические задачи: приведение существующей сети автодорог регионального значения в нормативное состояние и исполнение поручения Президента РФ по удвоению объемов строительства и реконструкции автодорог в бли-



жайшее десятилетие. Но если решение этих задач на федеральной сети на сегодняшний день вполне вероятно, то на территориальной сети это скорее перспектива, к которой нужно стремиться.

В самом деле, по статистике, собранной Ассоциацией «РАДОР» по состоянию на 1 января 2015 года, лишь 62,9% территориальных автомобильных дорог отвечают нормативным требованиям. При этом по итогам 2014 года отремонтировано 9,2 тыс. км, построено и реконструировано – 1,3 тыс. км, что значительно меньше запланированных объемов.

Игорь Старыгин сообщил, что объем финансирования дорожных фондов субъектов РФ (без учета Москвы и Санкт-Петербурга) составил в 2014 году 345 млрд рублей, из которых 56,9 млрд рублей – субсидии муниципалитетам и 3,4 млрд рублей – погашение бюджетных кредитов. При таких показателях потребность субъектов РФ в финансовых ресурсах на содержание, ремонт и капитальный ремонт автодорог оказалась обеспечена лишь на 14,4%.

А какова ситуация в Свердловской области, дорожники которой стали в этом году организаторами конференции РАДОРа? По словам министра транспорта Свердловской области Александра Сидоренко, около 50% общего объема перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к увеличению себестоимости перевозок и снижению безопасности движения. При этом автомобильные дороги федерального значения, проходящие по территории Свердловской области, пересекают населенные пункты, что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков. Эти обстоятельства сдерживают социально-экономическое развитие Свердловской области, возможности более полной реализации ее транзитного потенциала и увеличения деловой активности, несмотря на значительную протяженность автомобильных дорог общего пользования (32,6 тыс. км). В этих обстоятельствах ►

протяженность областных автодорог, не отвечающих нормативным требованиям, увеличилась в 2014 году до 55,2%, что больше уровня 2011 года на 15,2%.

Протяженность местных автодорог в Свердловской области, не отвечающих нормативным требованиям, в 2013 году составила 53% от общей протяженности, что по сравнению с уровнем 2011 года больше на 17,5%. Причиной ухудшения их транспортно-эксплуатационного состояния, по мнению министра, является недостаточное финансирование дорожной деятельности. Ежегодно по нормативам требуется выполнять ремонт и капитальный ремонт не менее 1988 км автомобильных дорог регионального значения. Вместе с тем в течение пяти лет фактические объемы ремонта и капитального ремонта в области составляют 5–13% от норматива (2010 год – 103 км, 2011 год – 267,5 км, 2012 год – 222,2 км, 2013 год – 210,2 км, 2014 год – 161,2 км, то есть всего за пять лет 964,1 км, или 48,5% от годового норматива). Финансирование дорожного хозяйства Свердловской области в 2014 году в сопоставимых ценах составило только 56,3% от уровня 2008 года и 81% от уровня 2013 года, план финансирования на 2015–2016 годы – 50–53% от уровня 2008 года. В 2014 году фактическое финансирование содержания, ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог регионального значения составило 23,2% от утвержденных в Свердловской области нормативов, на 2015 год утверждено финансирование в размере 20,8% от нормативной потребности.

При этом руководство Свердловской области уделяет огромное внимание развитию сети автомобильных дорог, и в первую очередь – поддержанию существующей сети в безопасном транспортно-эксплуатационном состоянии.

Итак, то, что стоящие перед дорожниками задачи при имею-

щемся уровне финансирования решить, мягко говоря, проблематично, доказать легко. Но их тем не менее никто не отменял. Что же делать, где искать резервы?

По мнению генерального директора Ассоциации «РАДОР» Игоря Старыгина, для решения задачи по удвоению объемов строительства необходимы оптимизация стоимости строительства автомобильных дорог с низкой интенсивностью движе-



ния по нормативам, предусматривающим меньшие геометрические параметры и облегченные конструкции дорожных одежд, а также эксплуатация таких дорог в зимний период под уплотненным снежным покровом. Кстати, такие пилотные проекты в целом ряде регионов России, где зимы обычно суровы, реализованы вполне успешно. И сегодня требуется введение в действие нового стандарта.

В настоящее время субъекты РФ готовят предложения по решению задачи по удвоению объемов строительства автомобильных дорог. Вместе с тем простое арифметическое решение этой задачи может подтолкнуть ряд субъектов к строительству дорог 4–5-й технических категорий в сельской местности. Несомненно, это будет способствовать обеспечению сельских жителей подъездами по дорогам с твердым покрытием. Но

это одно из направлений развития сети автодорог субъектов РФ, далеко не единственное.

В субъектах РФ сегодня существует потребность не только в строительстве дорог с низкой интенсивностью движения в сельской местности, но и в строительстве мостов, в том числе и больших. Решая задачи повышения пропускной способности и безопасности дорожного движения, необходимо где-то строить многополосные дороги, а где-то и транспортные развязки; где-то нужно ликвидировать пересечения в одном уровне автомобильных и железных дорог в рамках программы «Безопасный переезд»; в каких-то субъектах РФ требуется реконструкция аварийных мостов. Подчеркнем: только малых мостов требуется реконструировать 2356 (из них железобетонных – 835, металлических – 544, деревянных – 977).

Все перечисленные направления работ требуют больших финансовых затрат, при этом они не дают большого прироста протяженности. Задача по удвоению объемов строительства, к решению которой прикладывают усилия субъекты РФ, должна, безусловно, решаться с учетом потребностей субъектов РФ в новых объектах строительства и реконструкции и учитывать дифференцированный подход к сооружаемым объектам.

В этой связи возник вопрос о разработке методики оценки инвестиционных затрат субъекта РФ на развитие сети автомобильных дорог, а именно – осуществлении пересчета протяженности мостов, транспортных развязок, путепроводов в приведенные километры через укрупненные нормативы затрат на сооружение дорожных объектов. При таком подходе субъекты РФ получают возможность вкладывать финансовые ресурсы в объекты, имеющие первостепенное значение, а фе-

деральные органы исполнительной власти получают возможность оценки вклада каждого субъекта РФ в исполнение задачи по удвоению объемов строительства.

Еще один резерв, о котором говорят практически на всех конференциях, в которых принимают участие руководители территориальных органов управления дорожным хозяйством, — отмена оплаты из дорожных фондов налога на имущество в части автодорог регионального значения. На сегодняшний день полностью освобождены от такой обязанности собственники автодорог в 43 субъектах РФ, в четырех оплата производится по пониженным ставкам. И к сожалению, ситуация изменяется не в пользу дорожников.

Необходимость эффективного использования средств дорожных фондов возникает и в части обеспечения транспортной безопасности дорожных объектов. По расчетам, единовременные капитальные вложения на реализацию мероприятий по обеспечению транспортной безопасности должны составить 185 млрд рублей, а ежегодные текущие затраты — 75 млрд рублей. Предложения Ассоциации «РАДОР» по внесению изменений в законодательство о транспортной безопасности в части критериев оценки объектов транспортной инфраструктуры в соответствии с рисками потенциальной угрозы направлены в Минтранс России. Предлагается категорировать объекты в зависимости от риска потенциальной угрозы несанкционированного воздействия, а также исключить из объектов, подлежащих категорированию на автомобильных дорогах регионального и местного значения, искусственные дорожные сооружения (мосты, путепроводы, тоннели) длиной до 100 м (с пролетами до 60 м); надземные и подземные пешеходные перехо-

ды, противокамнепадные, противолавинные и селепроводные сооружения, скотопрогоны; деревянные, наплавные и временные мосты (путепроводы).

Важнейший резерв также — 100-процентное направление акцизов на ГСМ и транспортного налога, поступающих в субъекты РФ, на нужды дорожного хозяйства. В настоящее время региональные администрации нередко позволяют себе отвлекать эти средства на другие цели. На этом следует остановиться подробнее. Дело в том, что Комитетом по транспорту Госдумы РФ недавно была инициирована дискуссия об отмене транспортного налога. Вместе с тем сегодня это самый стабильный источник наполнения территориальных дорожных фондов: в 2014 году совокупный объем поступлений превысил прогнозные оценки на 6,7 млрд рублей и составил 117,5 млрд рублей. Причем этот налог хорошо администрируется.

В то же время другой основной источник наполнения дорожных фондов регионов — акцизы на ГСМ — характеризуется серьезным недосбором: дорожными фондами субъектов РФ в 2014 году недополучено относительно запланированных объемов более 80 млрд рублей. По мнению Ассоциации «РАДОР», в условиях нестабильной финансово-экономической ситуации для достижения поставленных целей необходимо сохранить существующую систему формирования дорожных фондов в части основных источников: акцизов на ГСМ и транспортного налога. Тем более что предыдущий опыт убеждает в том, что, прежде чем что-то отменять, следует тщательно просчитать, какими последствиями может грозить такая отмена, а уж потом принимать решение. В этом и состоит государственный подход, который должен учитывать все аспекты.

О ВЕСОГАБАРИТНОМ КОНТРОЛЕ И «СИСТЕМЕ 12-ТОННИКОВ»

В очередной раз в докладе Игоря Старыгина была затронута тема необходимости обеспечения сохранности автодорог регионального значения и использования дополнительных источников наполнения дорожных фондов через организацию эффективной системы весогабаритного контроля в субъектах РФ. По данным Росавтодора, размер ущерба, который наносят дорогам страны автотранспортные средства со сверхнормативным грузом, оценивается в 2,6 трлн рублей при выделяемых совокупных затратах на ремонт и содержание автодорог в размере 1 трлн рублей ежегодно. На сегодняшний день активная работа в этом направлении ведется в Оренбургской, Иркутской, Томской и Свердловской областях, в республиках Татарстан и Башкортостан, а также в Ханты-Мансийском автономном округе. Всего в 2014 году в субъектах РФ в отношении транспортных средств, осуществляющих перевозку сверхнормативных тяжеловесных грузов, составлено более 125 тыс. актов о превышении транспортными средствами допустимых осевых нагрузок и (или) массы транспортных средств на общую сумму свыше 1 млрд рублей, из которых 358 млн рублей взыскано в добровольном порядке. Согласитесь, что это пока не много. Вместе с тем плата за превышение весогабаритных параметров могла бы стать серьезным дополнительным источником региональных дорожных фондов. Хотя основная цель, конечно, — не оштрафовать нарушителей, а сохранить дороги.

Эффективной мерой, направленной на сохранность автомобильных дорог, может стать введение в действие системы взимания платы с транспортных средств разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн на сети автодорог регионального значения. Напом-

ним, что ввод в действие такой системы на федеральных автодорогах запланирован на конец текущего года. Для этого Ассоциация «РАДОР» предлагает:

1. Изменения и дополнения в нормативные правовые акты по созданию и функционированию системы 12-тонников на сети автодорог федерального и регионального значения произвести одним пакетом.

2. Установить нормативным актом Правительства РФ размер стоимости услуг, оказываемых оператором федеральной системы 12-тонников субъектам РФ, за обработку данных по маршрутам движения транспортных средств по автомобильным дорогам соответствующего субъекта РФ.

3. Разработать и утвердить план мероприятий по присоединению субъектов РФ к создаваемой федеральной системе 12-тонников с учетом возможности запуска в эксплуатацию аналогичных систем в субъектах РФ одновременно с началом работы этой системы на автомобильных дорогах федерального значения.

В этом случае региональные системы выступят как регулирующий инструмент загрузки сети автомобильных дорог регионального значения, а также как источник пополнения дорожных фондов субъектов РФ и позволят обеспечить сохранность существующей сети автомобильных дорог регионального значения.

Проблеме весогабаритного контроля было посвящено выступление заместителя руководителя Федерального дорожного агентства Игоря Астахова. Он подчеркнул, что ее решение станет предпосылкой выполнения более глобальной задачи – приведения автомобильных дорог в нормативное состояние. Что касается федеральной сети, то на сегодняшний день ее характеризуют следующие цифры: протяженность дорог, соответствующих нормативу, – 52,8%; доля

дорог с допустимой осевой нагрузкой менее 10 т – 34,5%, больше либо равно 10 т – 53,6%, больше либо равно 11,5 т – 11,9%; протяженность дорог, работающих в режиме перегрузки, – 23,4%. По словам Игоря Астахова, в среднем по Российской Федерации перевес составляет 42%. Есть и «рекордсмены». Так, например, одним из перевозчиков на автодороге Сортавала в Ленинградской области за 16 дней в феврале 2015 года совершены 74 рейса, суммарно перевезены 5832,5 тонны, то есть в среднем за рейс 78,82 тонны, при этом не получено ни одного спецразрешения на перевозку сверхнормативных грузов, максимально зафиксированная нагрузка на ось составила 24,1 тонны, средняя скорость передвижения – 78,6 км/ч. И таких примеров множество.

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СИСТЕМА АВТОМАТИЧЕСКОГО ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ

Игорь Астахов подробно остановился на процессе развертывания сети автоматизированных стационарных пунктов весогабаритного контроля с функцией фото- и видеофиксации. Поэтапно это выглядит так: 2012 год – созда-



ние единой информационной системы «Выдача специальных разрешений на автомобильную перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов (КТГ)» и единого реестра спецразрешений на перевозку КТГ; 2012–2013

годы – установка пилотных автоматизированных стационарных пунктов весогабаритного контроля с функцией фото- и видеофиксации; 2013 год – создание единой информационной системы «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»; 2014–2017 годы – развертывание сети автоматизированных стационарных пунктов весогабаритного контроля с функцией фото- и видеофиксации.

На сегодняшний день на федеральной сети созданы 16 постов автоматического весового контроля, которые подключены к единой системе мониторинга интенсивности и состава транспортного потока, в том числе на автодороге М-8 «Холмогоры», км 399; на автодороге А-114 Вологда – Тихвин – а/д 3-21 «Кола»; на автодороге А-107, км 14; на автодороге А-147 Джубга – Сочи – граница с Республикой Абхазия, км 125; на автодороге М-7 «Волга», км 772. В настоящее время дорабатывается схема функционирования единой федеральной системы автоматического весового контроля со взаимодействием с МВД России, куда будет передаваться информация о зафиксированном нарушении после обработки в Центре автоматической фиксации административных правонарушений Росавтодора, и с Почтой России, куда будет поступать постановление об административном правонарушении и где будет формироваться заказное письмо для отправки «письма счастья» нарушителю.

(Продолжение в следующем номере.)

Наталья Алхимова