

# ПОКАЗАТЕЛЬ СПЛОЧЕННОСТИ

3 декабря состоялось заседание Комиссии Ассоциации «РАДОР» по развитию, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

На заседании присутствовали заместитель министра транспорта Российской Федерации Олег Белозеров, директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Игорь Костюченко, член Общественной палаты Российской Федерации, первый заместитель председателя Комиссии по развитию социальной инфраструктуры и ЖКХ Петр Орлов, заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации Сергей Соболев, начальник Управления земельно-имущественных отношений Федерального дорожного агентства Юрий Лахин, заместитель начальника Управления эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства Андрей Чернигов, начальник ФКУ «Дороги России» Иван Григорович, заместитель руководителя ФКУ Упрдор «Черноморье» Сергей Щербак, руководители управлений автомобильных дорог регионов России, а также ассоциированные члены Ассоциации «РАДОР». Вел заседание генеральный директор ассоциации Игорь Старыгин.

Это мероприятие в последние годы стало традиционным: руководители региональных управлений дорог в последние дни уходящего года подводят предварительные итоги сделанного и намечают планы на будущее. Однако на этот раз, прежде чем перейти к непосредственной цели заседания, необходимо было переизбрать председателя Комиссии Ассоциации «РАДОР» по развитию, ремонту и содержанию

автомобильных дорог. На этом важнейшем общественном посту Андрея Ярошутина (Дорожное агентство Республики Коми), бессменно в течение 20 лет возглавлявшего комиссию, сменил директор ГКУ «Дорожное агентство Архангельской области «Архангельскавтодор» Михаил Яковлев.

Отметив значительную роль ассоциации в развитии современного дорожного хозяйства страны, Олег Белозеров подчеркнул, что дорожникам есть чем гордиться. Основная задача сегодня — выполнить перечень поручений президента Российской Федерации Владимира Путина, составленный по итогам заседания президиума

Замминистра также сказал, что «понимание того, что делать (в этом направлении. — Прим. ред.) на федеральном уровне, у нас есть», и сегодня внимание руководства страны смещается на регионы. Он добавил, что, по его мнению, «с регионами нам нужно плотно поработать года три», и подробно остановился на основных поручениях президента.

Основные новации в бюджетном законодательстве в области дорожных фондов в 2014 году состоят в следующем:

- зачисление в бюджеты субъектов Российской Федерации налоговых доходов от акцизов на нефтепродукты по нормативу 100%;
- формирование базового объе-



Государственного совета 8 ноября 2014 года в Новосибирске. Важно, что этот перечень сформирован рабочей группой под управлением президента Республики Татарстан Рустама Минниханова на основании предложений, внесенных дорожными организациями в ходе подготовки заседания президиума Госсовета, и это, по словам Олега Белозерова, показатель слаженной работы Ассоциации «РАДОР».

ма Федерального дорожного фонда в размере 345 млрд рублей с индексацией на инфляцию и прогнозируемого объема доходов от акцизов на нефтепродукты с коэффициентом 0,83;

- наличие в составе базового объема Федерального дорожного фонда иных межбюджетных трансфертов субъектам Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в размере 8% этого базового объема;

- направление бюджетных ассигнований на проектирование, строительство, реконструкцию автомобильных дорог общего пользования (за исключением автомобильных дорог федерального значения) с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования, а также на их капитальный ремонт в размере не менее 5% объема бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ, формируемого за счет доходов бюджета субъекта РФ от акцизов на ГСМ, подлежащих зачислению в бюджет субъекта РФ, а также транспортного налога, в том числе в виде субсидий местным бюджетам на указанную дорожную деятельность в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- исключение условия наличия дорог в собственности муниципальных образований из порядка определения дифференцированных нормативов отчислений на автомобильные дороги в местные бюджеты;

- право субъектов Российской Федерации при расчете нормативов отчислений в местные бюджеты на автомобильные дороги учитывать виды покрытий дорог.

#### **О системе финансирования**

*Итак, основная цель ближайшего десятилетия – построить и реконструировать в период 2013–2022 годов 41 тыс. километров дорог регионального и местного значения. Таким образом, задача субъектов Российской Федерации на ближайшее будущее – разработать и реализовать региональные программы в сфере дорожного хозяйства, предусматривающие меры и показатели, направленные на удвоение объемов строительства и реконструкции дорог в период 2013–2022 годов по сравнению с 2003–2012 годами.*

Олег Белозеров подчеркнул особую ответственность регионов за

освоение дополнительно выделяемых денег, а также за исполнение регионами своих обязательств по освоению ранее запланированных субсидий. За этим, по его словам, будут следить и Минтранс России, и Счетная палата РФ, и Федеральное собрание РФ.

Олег Белозеров напомнил, что одно из поручений, принятых в рамках заседания президиума Госсовета, касается реструктуризации ранее полученных субъектами РФ бюджетных кредитов на дорожные работы на общую сумму 80 млрд рублей: пока эти деньги остаются в регионах. Кроме того, Минтранс России совместно с другими органами исполнительной власти в первом квартале 2015 года поручено представить предложения о дополнительных источниках доходов дорожных фондов для решения задачи по удвоению с учетом дальнейшего развития принципа «Пользователь платит» и необходимости совершенствования действующего порядка формирования доходов дорожных фондов субъектов РФ.

Олег Белозеров просил также обратить внимание региональных администраций на использование права предоставления балансодержателям автомобильных дорог регионального и местного значения льгот по уплате налога на имущество.

#### **О системе 12-тонников**

С ноября 2015 года на федеральных дорогах предусмотрено начало функционирования системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. В рамках обсуждения на Госсовете пришли к следующему решению: все собранные средства будут направлены в регионы. В соответствии с поручением президента эти деньги будут использоваться для реализации региональных проектов ГЧП и крупных инвестици-

онных проектов, например, строительства внеклассных мостов. Олег Белозеров отметил, что эти деньги должны появиться в 2016 году, а в 2015-м необходимо отработать методику отбора таких проектов, чтобы, начиная со следующего года, иметь возможность начать их финансировать.

И еще одно решение касательно системы взимания платы с 12-тонников было принято на заседании президиума Госсовета: в соответствии с опытом эксплуатации этой системы на федеральной сети рассмотреть возможность введения аналогичной платы на региональных трассах в 2017–2018 годах. «Нам нужно будет внести изменения в законодательство, а регионам подготовиться технически. И зеленый свет в этой части нам уже дан. Пока предполагаем, что каждый регион будет вводить (такую систему) по своему желанию», – отметил Олег Белозеров. Вместе с тем он добавил, что плата по закону может взиматься только с зарегистрированного объекта. Соответственно, если дороги в регионах не зарегистрированы, могут возникнуть юридические нюансы. Он рекомендовал обратить пристальное внимание на скорейшее завершение паспортизации дорожных объектов.

Следует отметить, что большинство специалистов считает целесообразным введение в РФ взимания платы с транспортных средств общей массой более 12 тонн, но такая система должны быть единой для всех автодорог России.

#### **О ГЧП**

Отдельное поручение президента в перечне касается развития государственно-частного партнерства, и дано оно, как подчеркнул Олег Белозеров, в том числе и Министерству образования и науки: несмотря на достаточно сложную международную обстановку, необходимо подготовить соответствующих специалистов, способных заниматься деятельностью, направленной на ►

*реализацию механизмов государственно-частного партнерства.*

**О повышении эффективности расходов**

Важный блок поручений касается повышения эффективности расходов на развитие сети автодорог общего пользования. В первом полугодии 2015 года Минтрансу и Минстрою России во взаимодействии с органами исполнительной власти поручено рассмотреть вопрос об уточнении требований к автомобильным дорогам общего пользования и объектам улично-дорожной сети в зависимости от их функционального назначения, в том числе в части расчетных нагрузок, геометрических характеристик, используемых видов дорожных работ и материалов. По словам Олега Белозерова, первую редакцию такого плана со сроками и более детальной разбивкой по направлениям Минтранс России подготовит в ближайшее время.

Олег Белозеров отметил, что изначально заниженные расчеты заставляют проектировщиков и строителей искать иные, не всегда инновационные конструктивные решения и материалы. Переход на ресурсный метод позволит создать и перечень укрупненных нормативов, конструктивных решений, видов работ. Ресурсный метод определения цены при реализации проекта позволяет более эффективно использовать новые материалы, технологии при строительстве дорог, шире применять инновации.

Замминистра напомнил, что в ходе заседания президиума Госсовета в части внедрения инновационных технологий президент отметил, что экспертиза должна стать локомотивом принятия инновационных решений. В связи с этим он предложил дорожному сообществу подготовить свои предложения. Президент России достаточно жестко поставил перед прокуратурой задачу разобраться с завышенным цен на строительные материалы, на перенос коммуникаций и на зе-

мельные участки. «Поручение есть, представляйте нам материалы», – призвал Олег Белозеров.

Он заявил, что в 2015 году в госпрограмму «Развитие транспортной инфраструктуры» должен быть включен показатель объема строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального и местного значения в целях решения задач по удвоению объемов их строительства. При этом пристальное внимание следует уделить анализу стоимости строительства и реконструкции, капитального ремонта и ремонта, а также содержания одного километра дорог, начиная с мониторинга их стоимости в 2014 году. Такой мониторинг должны делать все территории. В соответствии с поручением, эти данные должны быть представлены в Минтранс России до 1 октября 2015 года, а далее представляться ежегодно. Информация будет публичной.

**О весовом контроле**

Поручение президента по работе с тяжеловесами, по словам Олега Белозерова, состоит в том, чтобы утвердить в правительстве и реализовать план мероприятий, предусматривающих в том числе наделение владельцев автомобильных дорог полномочиями по обеспечению фиксации правонарушений при движении тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме. При этом регионы получают дополнительные полномочия, так как такая работа должна вестись повсеместно. В ряде регионов она уже ведется.

**Как обстоят дела на сегодняшний день**

«Мы принимали самое активное участие в работе по подготовке доклада президенту к заседанию президиума Госсовета, входили в состав рабочей и редакционной групп и постарались изложить все имею-

щиеся проблемы», – так начал свое выступление Игорь Старыгин.

В глобальном смысле актуальных задач, которые стоят сегодня перед отраслью, две: приведение суще-



ствующим автомобильных дорог в нормативное состояние и исполнение поручения президента по удвоению строительства дорог. Первая из них сформулирована в Транспортной стратегии РФ, которая в этом году была утверждена в новой редакции. При этом если к 2022 году планируется привести в нормативное состояние 54% дорожной сети, то сегодня 65,5% дорог находятся в ненормативном состоянии, и это средняя цифра (рис. 1, табл. 1).

Если проследить динамику выполнения работ по ремонту, то на графике видно, что в 2012–2013 годах наблюдался всплеск этого вида деятельности, а в 2014 году отмечен небольшой спад. По строительству картина чуть лучше – в 2014-м выполнены объемы работ на уровне 2013 года, что тесно связано с финансированием дорожного хозяйства (рис. 2 и 3): к сожалению, прогноз денежных средств от сбора акцизов на протяжении всех трех лет действия дорожного фонда оказался не точным, и в 2012 году прогнозные цифры отличались от фактических на 21 млрд рублей, а в 2013-м – на 54 млрд рублей в меньшую сторону; на конец 2014 года недосбор акцизов составляет, по прогнозным оценкам, более 80 млрд рублей (рис. 4). А ведь бюджеты были сверстаны именно под прогнозные цифры. Поэтому во многих субъектах РФ есть трудности с погашением задолженности перед подрядными организациями за выполненные работы.

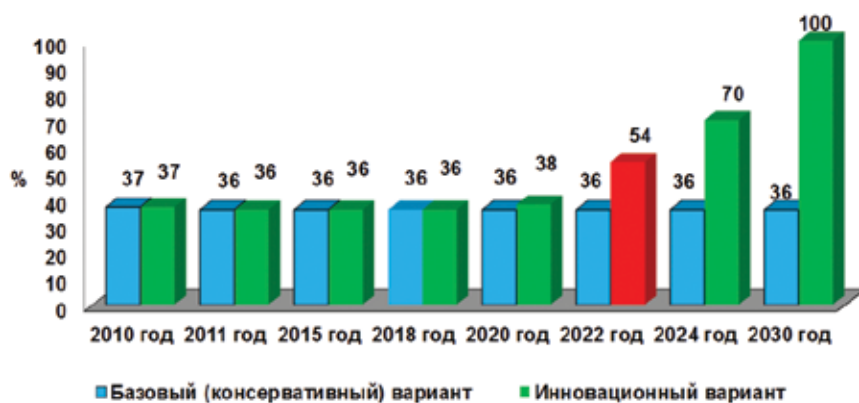
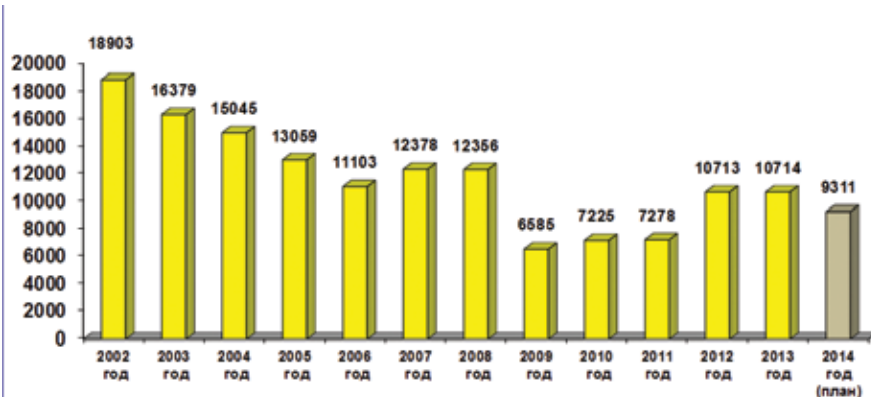


Рис. 1. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, соответствующих нормативным требованиям

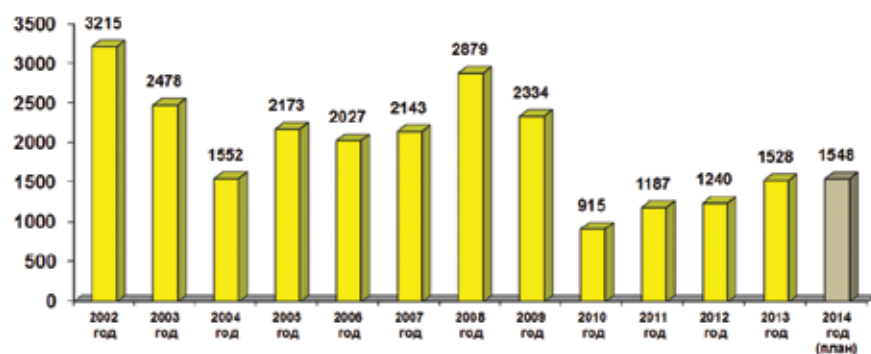
Таблица 1. Состояние сети автомобильных дорог регионального значения

| Доля автодорог, не отвечающих нормативным требованиям | На 01.01.2012 г. | На 01.01.2013 г. | На 01.01.2014 г. |
|---|------------------|------------------|------------------|
|   |                  | 63,3 %           | 63,2 % (-0,1%)   |
| Количество субъектов Российской Федерации             |                  |                  |                  |
| менее 20 %  | 5                | 4                | 2                |
| от 20 до 50 %   | 17               | 15               | 17               |
| от 50 до 80 %   | 46               | 51               | 52               |
| свыше 80 %  | 13               | 11               | 10               |



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

Рис. 2. Объемы капитального ремонта и ремонта 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.

Рис. 3. Строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального значения, км

Еще одна статья расходов касается финансирования работ по строительству подъездов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам: в соответствии с Бюджетным кодексом, регионы России обязаны направлять на эти цели не менее 5% средств дорожных фондов. К сожалению, этот показатель сегодня не исполняется. В 2013 году на эти цели направлены лишь 3,7%, по прогнозам 2014-го это будет лишь 1,7%. С другой стороны, на муниципальный уровень направляются субсидии из региональных бюджетов на иные цели, кроме стройки, и этот объем достаточно большой: в 2014 году это порядка 66 млрд рублей, что вместе со средствами, выделяемыми на стройку, составляет почти 1/5 региональных дорожных фондов. Таким образом, только 80% выделяемых для этих целей средств направляются на региональную сеть дорог. Как решается задача по приведению сети дорог в нормативное состояние, представлено на рис. 5. Видно, что обеспеченность средствами работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту составляет 36,6%, 27,9 % и 2,8 % соответственно.

Согласно расчетам Ассоциации «РАДОР», сделанным еще в 2012 году, для того чтобы решить в запланированные сроки вторую глобальную задачу – по удвоению в ближайшее десятилетие объемов строительства дорог, начиная с 2013 года необходимо было обеспечивать прирост объемов работ на 14–15%. К сожалению, в 2013 году такие темпы не были достигнуты, поэтому сегодня речь идет о других цифрах – ежегодный прирост объемов строительства должен составлять как минимум 20%. Если такая тенденция сохранится еще на несколько лет, то... Но ведь поручение президента не выполнить нельзя! Альтернативы, как говорится, нет.

Что касается необходимого на эти цели финансирования, то дело состоит в следующем. Исполни-

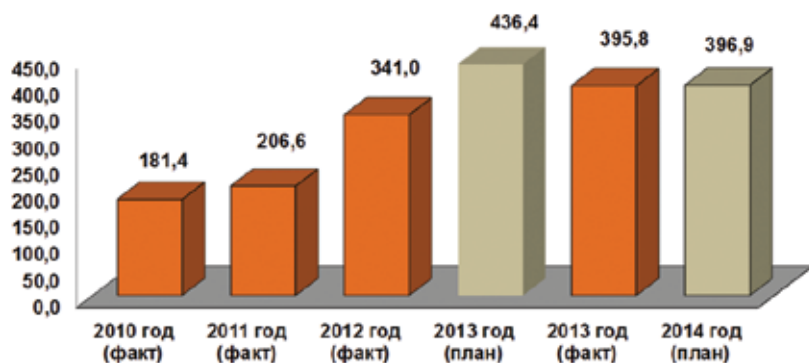


Рис. 4. Объемы финансирования дорожных работ за счет бюджетов субъектов Российской Федерации (без учета г. Москвы и г. Санкт-Петербурга), млрд. рублей

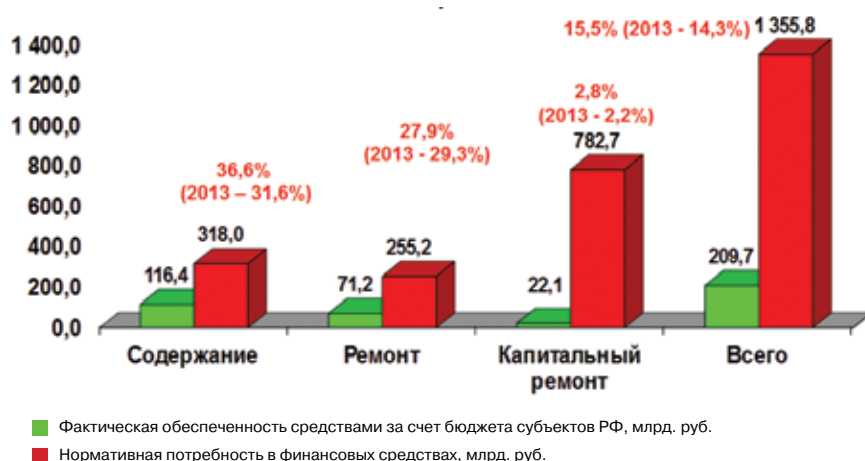


Рис. 5. Соотношение фактической обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах в субъектах Российской Федерации в 2014 году на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения (без учета г. Москвы и г. Санкт-Петербурга), млрд. рублей (на 01.10.2014 г.)

тельный комитет Ассоциации «РАДОР» провел анализ стоимости строительства дорог в предыдущие десятилетия. Согласно этому расчету потребность в средствах для решения двуединой задачи – приведения автомобильных дорог в нормативное состояние и удвоения объемов строительства – составляет 3,5 трлн рублей, причем 2,8 трлн рублей необходимо именно для второй ее части (табл. 2). В свете этого задача по внесению изменений в региональные программы в сфере дорожного хозяйства представляется в ближайшее время основной, подчеркнул Игорь Старыгин.

### ПРЕДЛОЖЕНИЯ АССОЦИАЦИИ «РАДОР» По дополнительным финансовым ресурсам

Игорь Старыгин рассказал о том, что предлагала ассоциация и что вошло в перечень поручений президента. Касательно дополнительных финансовых ресурсов предложения дорожников состояли в продолжении практики ежегодных увеличений акцизов на ГСМ по 1 рублю в литре стоимости топлива в развитие принципа «пользователь платит». Игорь Старыгин сообщил о частичной реализации этих поручений: федеральным законом № 283-ФЗ от

Таблица 2. Расчет потребности в финансовых ресурсах для удвоения объемов строительства автодорог регионального значения в 2013–2022 годах

|  | 2013  | 2014  | 2015  | ... | 2020  | 2021  | 2022  | Всего  |
|--|-------|-------|-------|-----|-------|-------|-------|--------|
| Км   | 1 528 | 1 840 | 2 220 | ... | 5 650 | 6 810 | 8 210 | 40 748 |
| ДФ субъектов РФ (млрд руб.)  | 396   | 435   | 479   | ... | 772   | 849   | 934   | 6 312  |
| в т.ч. на сод., рем., КР   | 185   | 251   | 324   | ... | 822   | 954   | 1 180 | 5 913  |
| Доля от потребности на сод., рем., КР, (%)                                       | 14,3  | 18    | 22    | ... | 42    | 46    | 54    |        |
| в т.ч. на стр. и рек.  | 79,4  | 184   | 155   | ... | 0     | 0     | 0     | 472    |
| Потребность на стр., рек., (млрд. руб.)  |       | 117   | 150   | ... | 511   | 653   | 834   | 3 507  |
| Потребность в дополнительных ресурсах для решения задачи по удвоению (млрд руб.) |       |       | 70    | ... | 511   | 653   | 834   | 2 869  |

4 октября 2014 года (о внесении изменений в Бюджетный кодекс РФ) принято решение о зачислении 100% сборов от акцизов в бюджеты субъектов РФ; федеральным законом № 366-ФЗ от 24 ноября 2014 г. (о внесении изменений в Налоговый кодекс РФ) принято решение об увеличении ставок акцизов на ГСМ на 1 рубль в литре.

Что касается планов на 2015 год, то изначально объем финансирования дорожных фондов субъектов Федерации планировался весьма невысоким (рис. 6), но с учетом упомянутых поправок он скорректирован на сегодняшний день до 425 млрд рублей. Но многое зависит и от региональных администраций, от того как они исполняют законодательство по

системе дорожных фондов. Акцизы и транспортный налог в сто процентном объеме должны попадать в дорожные фонды! А то ведь по итогам работ, например, в 2013 году дорожники не досчитались более 12,5 млрд рублей от прогнозов, доведенных до субъектов РФ Минфином России! И в 2014 году ситуация аналогичная. «Мы видим решение этого вопроса через внесение поправок в бюджетное законодательство», — отметил Игорь Старыгин. (В скобках отметим, что направленный на это законопроект уже внесен в Госдуму РФ).

**По дорогам с низкой интенсивностью движения**

Важный вопрос — эффективность использования средств дорожных

фондов при строительстве и эксплуатации дорог с низкой интенсивностью движения. Понятно, что нет необходимости строить дороги в сельской местности по тем нормам, которые существуют для автодорог, обслуживающих высокий и средний трафик. «Содержать их в чистом асфальте в зимний период — это бороться с природой, а экономической эффективности нет», — подчеркнул Игорь Старыгин. И сегодня эта ситуация должна измениться в связи со вступлением в силу технического регламента «Безопасность автомобильных дорог» и приведением в соответствие с ним ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

**По налоговым льготам**

Еще одна статья расходования средств региональных дорожных фондов связана с уплатой налога на имущество и земельного налога субъектами дорожной деятельности. Игорь Старыгин напомнил, что одно из поручений президента касается использования предоставленного субъектам РФ права предоставления льгот по этому налогу, а также по земельному налогу, взимаемому за земли, занимаемые автомобильными дорогами местного значения, зданиями и сооружениями, необходимыми для их содержания и эксплуатации. К сожалению, на сегодняшний день правом предоставления льгот по уплате этих налогов пользуются далеко не все субъекты Российской Федерации. (табл. 3). Игорь Старыгин сообщил, что достигнута договоренность с Комитетом Госдумы по земельным отношениям и строительству о том, что в Бюджетный кодекс будут внесены соответствующие поправки, причем предлагается работать не в направлении предоставления льгот, а вообще исключить автомобильные дороги общего пользования — федераль-

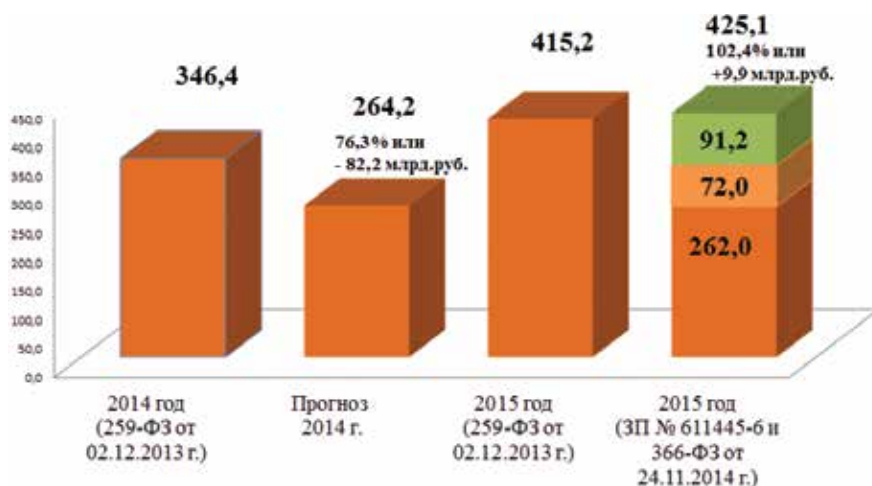


Рис. 6. Объем акцизов на нефтепродукты и иных межбюджетных трансфертов из ФБ, направляемых в бюджеты субъектов РФ, млрд рублей

Таблица 3. Предоставление субъектами РФ льгот по уплате налога на имущество в части автомобильных дорог общего пользования регионального значения (на 03.04.2014 г.)

|  | 2013 год (факт)      |                 | 2014 год (план)      |                 |
|--|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|
|  | Количество субъектов | Налог, млн руб. | Количество субъектов | Налог, млн руб. |
| Освобождены полностью  | 50                   |                 | 43                   |                 |
| Оплата налога производится по пониженным ставкам                 | 3                    | 76,6            | 4                    | 286,4           |
| Льготы не предоставлены  | 30                   | 7 628,9         | 36                   | 9 512,9         |
| <b>В том числе оплата налога производится из дорожного фонда</b> | <b>21</b>            | <b>5 027,7</b>  | <b>29</b>            | <b>7 137,9</b>  |

ные, региональные и местные – из налогооблагаемой базы.

**По закону о транспортной безопасности**

Что касается обеспечения транспортной безопасности дорожных объектов, то согласно расчетам Ассоциации «РАДОР» по существующим нормам для того чтобы обустроить все объекты на дорогах регионального значения средствами защиты, оборудовать их системами видеонаблюдения, контроля, постоянного наблюдения и охраны, потребуются финансовые ресурсы в размере 185 млрд рублей и ежегодные текущие затраты в 75 млрд рублей. Поэтому необходимо изменить критерии по категорированию объектов в зависимости от риска потенциальной угрозы.

**ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ – ВО ГЛАВУ УГЛА**

Игорь Костюченко в своем выступлении подчеркнул, что проблемы технического регулирования для решения задачи удвоения строительства автомобильных дорог пока не устранены и что, решая финансовые вопросы, необходимо об этом помнить и по возможности взаимовязывать эти два блока законодательства. Но в 2010 году правительством было поручено Минтрансу России разработать и реализовать проект технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог». С целью реализации этого документа сегодня Минтрансом России разработаны 152 проекта, Минтрансом Республики Казахстан – 11 проектов, а Минтрансом Республики Беларусь – 8 проектов межгосударственных стандартов, которые будут обязательны для применения на территории стран Таможенного союза. Новый технический регламент вступает в силу 15 февраля 2015 года. И это создаст основу для технической политики на территории союзных государств.

Игорь Костюченко отметил, что основное внимание в перечне поручений президента уделено вопросам нормативно-технического регулирования: классификации дорог, общим требованиям к геометрическим параметрам, необходимым стандартам. «Мы подготовили предложения по внесению изменений в постановление правительства, которое регулирует соответствующие правоотношения применительно к существующим автомобильным дорогам», – сообщил он.

Одно из поручений президента касается проблемы привлечения собственников коммуникаций к софинансированию работ по их переустройству. На сегодняшний



день депутатами Госдумы в первом чтении принят законопроект о поправках в статью 19 федерального закона № 257-ФЗ об автомобильных дорогах в части обязанности побуждения владельцев автомобильных дорог к подготовке соответствующих технических требований и условий. На декабрь 2014 года планировалось подготовить необходимые для этого указы министра транспорта, касающиеся ремонта автомобильных дорог федерального значения.

По поводу применения для расчета сметной стоимости строительства автомобильных дорог ресурсного метода Игорь Костюченко сказал, что в расчетах необходимо использовать реальную стоимость материалов, применяемых в дорожном строительстве, а также рассчитывать стоимость объекта, исходя из его жизненного цикла, с учетом применения инноваций. Оптимизировать же следует не затраты на

строительство, как это сегодня делает Главгосэкспертиза (пока ее задача, к сожалению, – сократить на 24–25% расходы на строительство), а расходы на последующие содержание и ремонт дорожного объекта. По мнению президента страны, Главгосэкспертиза должна быть в авангарде этого процесса.

Что касается отечественного градостроительного законодательства, то, по словам Игоря Костюченко, проблема заключается в том, что, например, при реализации проектов государственно-частного партнерства приходится взаимовязывать и требования Градостроительного и Земельного кодексов, и законодательства об инвестиционной деятельности. Кроме того, речь идет о том, что неправильно в стоимость строительства включать расходы на подготовку территории, и прочие. «Это достаточно проблемная ситуация, – подчеркнул он. – Поэтому со следующего года мы с вами будем руководствоваться не нормами статьи 31 Земельного кодекса, а разработанной документацией по планировке территории».

Говоря о стоимости строительных материалов, Игорь Костюченко отметил: «Когда мы выходим на строительство объекта, то притрассовые карьеры нам не принадлежат. Было бы замечательно, если бы вы, коллеги, помогли более детально проработать соответствующую нормативно-правовую базу и выработать единую позицию. Тогда мы сможем аргументированно отвечать нашим коллегам из Минприроды России, в том числе и с точки зрения финансовых потерь».

Что касается темы весового контроля, то не секрет, что сегодня автомобилисты стараются объезжать Республики Татарстан, Башкортостан именно потому, что там вопрос соблюдения перевозчиками весогабаритных параметров в основном решен. Однако ключевой вопрос – это не сбор средств в дорожные фонды в счет возмещения ущерба от движения тяжеловесов,

а недопущение их движения с нарушением допустимых весогабаритных параметров. К сожалению, пользователи сегодня, оптимизируя свои издержки, не обращают внимания на то, что наносят ущерб дорогам.

## ВКЛЮЧИТЕ ЗДРАВЫЙ СМЫСЛ!

Начальник отдела нормативного обеспечения транспортной безопасности Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России Сергей Карпов разъяснил, что по замечаниям дорожников уточнены критерии сооружений, к которым применяются требования закона о транспортной безопасности. В рамках проекта постановления, подготовленного для этой цели, применен более дифференцированный, по его словам, подход, предъявляемый к организации технических мероприятий, направленных на обеспечение транспортной безопасности. Что касается дорожного хозяйства, то этот документ выводит из-под требований закона о транспортной безопасности только искусственные дорожные сооружения длиной до 25 метров включительно (мосты, путепроводы, тоннели, подземные пешеходные переходы), противокамнепадные и противолавинные сооружения, а также деревянные временные мосты. Все остальные сооружения по-прежнему подлежат категорированию. При этом соответствующий приказ уже вступил в силу, и теперь регионы, которые не выполнили требования федерального закона в ожидании решения, основанного на здравом смысле, оказались в нарушителях. Можно предположить, что это практически все субъекты Федерации.

Что же, если закон принят, его необходимо выполнять. Но, с другой стороны, как его выполнить, если размер всего дорожного фонда Республики Марий Эл, например, оказался меньше, чем затраты, необходимые для реализации

мероприятий по антитеррористической безопасности? А на какие средства тогда дороги ремонтировать и строить?

## КАК БУДЕМ ВЗВЕШИВАТЬ?

Заместитель руководителя Департамента государственной политики в дорожном хозяйстве Минтранса России Сергей Соболев напомнил, что с 1 января 2015 года вступает в силу постановление Правительства РФ № 12 от 09.01.2014 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства РФ по вопросам перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации» (далее – постановление о весовых нагрузках). Этот документ был принят в самом начале 2014 года с отсрочкой его вступления на год для того, чтобы транспортно-дорожное сообщество могло подготовиться к его выполнению. По поручению Минтранса России РосдорНИИ подготовил методику расчета размера вреда. Она устанавливает определенные коэффициенты, которые, по мнению некоторых хозяйствующих субъектов, наносят им ущерб. «Почти год коллеги раскачивались, а в ноябре-декабре посыпались, наконец, вопросы, в частности, от дорожников по методике определения размеров вреда, наносимого тяжеловесами автомобильным дорогам», – рассказал Сергей Соболев. Поэтому в документе будет сделана ссылка о том, что субъекты Федерации могут устанавливать свои коэффициенты при расчете размера вреда.

Еще один предмет для дискуссии – как взвешивать транспортные средства? Самое основное, на чем в настоящее время споткнулись специалисты, состоит в том, что нельзя применять системы автоматизированного взвешивания без утверждения метрологических требований к этим системам. Есть также недопонимание по величине допустимой погрешности между специалистами Федерального дорожного агентства и общественными экспертами. Принцип здесь, по мнению Сергея

Соболева, заключается в том, что чем оборудование точнее, тем оно дороже. И так далее.

Иными словами, несмотря на то, что есть политическая воля руководства страны и прямое указание на необходимость введения на автомобильных дорогах автоматизированного контроля весогабаритных параметров, пока не будут сняты все неточности и двусмысленности в законодательстве, это вряд ли возможно. Ведь любая законодательная коллизия – это предмет судебного разбирательства. Зачем же множить иски, тем более что практика показывает, что наличие любой такой неточности влечет за собой принятие судебного решения в пользу нарушителя, двигавшегося с перевесом? Такова реальность. И это несмотря на то, что количество подобных нарушений на дорогах России зашкаливает за 40%, а в иных регионах и за 60%! (Для справки: за рубежом эта статистикакратно меньше – в Европе, например, количество нарушений за сопоставимый период ограничивается 2–2,5%.)

Поэтому от производителей весового оборудования и некоторых регионов поступила инициатива о введении еще одной, полугодовой, отсрочки вступления в силу постановления о весовых нагрузках. За это время можно было бы снять все коллизии, утвердить необходимую методику расчета, метрологические требования к системам контроля, в том числе WIM, внести необходимые изменения в КоАП. Важно также внести изменения в Бюджетный кодекс в части зачисления штрафов за превышение разрешенных весогабаритных параметров в региональные дорожные фонды, потому что действующее законодательство относит принятие решения об этом к компетенции региональных властей.

Но пока, по словам Сергея Соболева, решения о переносе срока вступления в силу постановления о весовых нагрузках нет. ►



## ОЧЕРЕДЬ – ЗА РЕГИОНАЛЬНЫМИ ТРАССАМИ

Еще одной важной темой последнего времени является организация придорожного сервиса. Начальник Управления земельно-имущественных отношений Федерального дорожного агентства Юрий Лахин напомнил, что принята концепция развития сервиса на федеральных дорогах, на трассе М-8 «Холмогоры» открыт уже первый такой объект. На автомагистралях, находящихся в доверительном управлении Госкомпании «Автодор», сегодня это обычная практика. Теперь очередь за региональными дорогами. По словам Юрия Лахина, в следую-



щем году будут запущены пилотные проекты в регионах России.

Он сообщил, что в 2014 году утвержден план по реализации концепции придорожного сервиса, одним из пунктов которого является создание межведомственных рабочих групп в субъектах Российской Федерации. Планируется, что эти группы послужат основой для организации технологических площадок для реализации целей концепции. «Мы направили целому ряду губернаторов обращение с просьбой сформулировать свое видение этой работы с точки зрения особенностей развития региона. Мы пред-

ложили субъектам самостоятельно решить вопрос с предприятиями и муниципалитетами, с нелегальной торговлей на трассах. Один из вариантов решения, например, последней задачи – организация фермерских рынков», – пояснил Юрий Лахин. Он сообщил, что есть уже первые результаты этой деятельности, намечены варианты для реализации пилотных проектов в регионах России.

## КОНТРАФАКТ НЕ ПРОЙДЕТ!

Заместитель начальника управления эксплуатации автомобильных дорог Росавтодора Андрей Чернигов рассказал о новых документах в части технического регулирования

ния под уплотненным снежным покровом. Ожидается, что благодаря такому подходу износ значительной части автодорог России будет меньше. С этим связаны и новые требования по ровности и по ограничению движения.

Андрей Чернигов сообщил также, что в стадии разработки находятся другие документы, например, касающиеся автомобильных дорог с переходным типом покрытия (такие участки есть на федеральных автотрассах М-56 «Лена», Р-54 «Колыма», А-331 «Виллой»). Разработаны методические рекомендации по их обеспыливанию, в рамках НИОКР запланированы опытно-экспериментальные работы с разными составами эмульсий. Ожидается, что по результатам этих работ к концу 2015 года будет накоплена статистика, которая позволит сделать основные выводы.

Ведутся также экспериментальные работы по использованию в качестве оснований под цементобетонное покрытие существующих нежестких дорожных одежд. В следующем году планируется построить два опытных участка на автодорогах Чита – Забайкальск и Челябинск – Троицк. По словам Андрея Чернигова, по результатам эксперимента будут подготовлены рекомендации. Он отметил также, что сегодня администрацией Росавтодора организован жесткий контроль соответствия строительных материалов, изделий, битумных материалов и прочего проекту, чтобы исключить использование контрафакта.

## ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ

Государственно-частное партнерство должно прийти в регионы. В этом все больше убеждаются государственные умы. Причин тут несколько, но главная состоит в том, что практически во всех регионах России ощущается острая нужда, с одной стороны, в новых инфраструктурных объектах, а с другой – в средствах для их сооружения. Не

работ по содержанию автомобильных дорог, подготовленных этим ведомством. Важнейший из них – ГОСТ, регламентирующий эти работы, уже согласованный МВД России. В нем конкретизированы все требования к эксплуатационному состоянию дорог. «Ключевое слово здесь «допустимо», то есть ниже уже нельзя, – подчеркнул Андрей Чернигов. – В этом документе мы постарались устранить возможность двоякого толкования требований и правил». В частности, в новый стандарт вошло новшество, связанное с содержанием автомобильных дорог с низкой интенсивностью движе-

менее важно и то, что региональные проекты не настолько крупны, как, скажем, мегапроекты, которые реализует Госкомпания «Автодор», для них нужно значительно меньше денег, а значит, инвесторов при наличии определенных гарантий возврата вложенных средств найти легче. Все эти обстоятельства создают предпосылки к тому, что реализация ГЧП-проектов в субъектах Российской Федерации не только весьма желательна, но и возможна.

Об этом в своем выступлении говорил начальник ФКУ «Дороги России» Иван Григорович. Он отметил, что специалисты Федерального дорожного агентства, имеющие опыт в этой сфере, предлагают основываться на концессионных моделях за счет привлечения внебюджетного финансирования, тем более что в мае 2015 года вступает в силу закон, который позволит заключать концессионные соглашения по инициативе частных инвесторов. Если говорить о динамике развития рынка таких проектов, то «в 2014 году мы уже имеем примеры, когда конкурируют системные концессионеры-интеграторы», — сообщил Иван Григорович. Речь идет о Рязанской и Костромской областях. В первой из них уже реализован ГЧП-проект строительства путепровода через железнодорожные пути и сейчас в стадии подготовки еще один проект; во второй ГЧП-проект находится в высокой степени готовности. При этом сроки реализации таких относительно небольших проектов невелики: оптимальный срок с момента его запуска до начала проектирования, например, составляет 6–8 месяцев. При этом период финансового закрытия, в результате которого проект насыщается финансовыми средствами, можно сократить до 2–4 месяцев — об этом свидетельствуют переговоры с банками. А в результате по истечении срока концессии регион получит в собственность готовый объект транспортно-дорожной инфраструктуры.

## БИТУМ КАК ОСНОВА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Председатель правления некоммерческого партнерства «Росбитум» Сергей Саблин напомнил о том, что в экономике Российской Федерации организована и действует такая структура. Инициатором создания НП «Росбитум» стал Санкт-Петербургский фонд «Безопасный город», который обратился с инициативой в Правительство РФ по вопросу улучшения качества асфальтобетонного покрытия с использованием современного битума и полимерно-битумных вяжущих в дорожном строительстве. По поручению заместителя Председателя Правительства Россий-



ской Федерации от 18.07.2011 № ИС-П9-4944С фондом совместно с Минэнерго России, Минтранс России, Федеральным дорожным агентством, нефтяными компаниями и другими заинтересованными ведомствами проведена масштабная работа по координации деятельности производителей и потребителей битумных материалов. Это позволило выявить сложившуюся ситуацию в части применения битумных материалов в дорожном строительстве по регионам. По итогам проведенной работы предложен механизм решения.

Учредительное собрание НП «Росбитум» состоялось в Москве 12 ноября 2013 года по инициативе Федерального дорожного агентства. По словам Сергея Саблина, первоочередной задачей партнерства является совместная с нефтяными компаниями, Росавтодором и субъектами РФ разработка программы развития и оптимального размещения мощностей по производству нефтяных дорожных битумов и ПБВ на территории РФ, обеспечение дорожной отрасли качественным битумом. Совместно с нефтяными компаниями планируется проработка возможности использования максимального количества битуминозной нефти для получения качественного вяжущего

для строительства дорог. Участниками партнерства намечена программа по взаимодействию между подрядными организациями для выстраивания битумного рынка; сотрудничества с международными компаниями с целью укрепления позиций на внешнем рынке; взаимодействия с органами государственного управления. И в частности, по мнению Сергея Саблина, нужно создавать небольшие региональные нефтеперерабатывающие заводы или битумные базы для нужд дорожной отрасли с целью исключения больших перепробегов битумовозов, разбивающих дороги. ►

## КАК ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ТОННЕЛИ?

Заместитель начальника Упрдор «Черноморье» Сергей Щербак рассказал о плодотворном изучении опыта норвежских коллег по организации управления и эксплуатации тоннелей. Визит российской делегации в Норвегию состоялся по инициативе и при активном участии Ассоциации «РАДОРА» в октябре 2014 года. Эта страна славится своими тоннелями, которых в небольшой Норвегии 1100 общей протяженностью 580 километров. Из них автодорожных – 500, а подводных – 33! Естественно, что здесь прекрасно отработана организация движения с учетом требований безопасности. Самый новый (и самый протяженный) тоннель Норвегии (10 665 погонных метров) открыт осенью 2014 года в г. Товен. Его характеристики с учетом требований безопасности таковы: полное освещение с переходными зонами; дистанционное перекрытие; аварийные пункты через каждые 125 метров; тоннель оборудован телефонами службы спасения, огнетушителями, датчиками угарного газа/окислов азота и соединен с Центром управления дорожным движением в г. Мушеене.

Следует отметить, что пожары в Монбланском (1999 год) и Готардском (2001 год) тоннелях привели к принятию новых нормативных требований в ЕС (2004 год) и Норвегии (2007 год) и обусловили особое внимание к пожарной безопасности и путям эвакуации – выявили потребность в замене установленного оборудования. Делегация Ассоциации «РАДОРА» внимательно изучила директиву ЕС 2004/54/ЕС о безопасности тоннелей, а также предписание о минимальных требованиях к некоторым тоннелям, систему сертификации и управления безопасностью, особенности эксплуатации и технического обслуживания, а также действия службы безопасности в тоннеле. Сегодня, по словам Сергея Щербака, этот опыт вне-

дряется в тоннелях Большого Сочи. Здесь их 32, общая протяженность 29,2 километра.

В самых общих словах мероприятия по безопасности, реализованные по итогам поездки, таковы: введены должность менеджера тоннеля, ответственного за группу тоннелей, а также менеджера, ответственного за пожарную безопасность в тоннеле; доработаны нормативные документы для обеспечения содержания современных тоннелей; внедрены программно-аппаратные комплексы по мониторингу и контролю выполнения регламентных работ по содержанию тоннеля; сделан вывод о том, что при строительстве тоннеля необходимо использовать проектные решения, позволяющие проводить модернизацию тоннелей через 20–50 лет, и что использование государственно-частного партнерства при сооружении тоннелей, например, при строительстве подземных парковок, весьма целесообразно.

## РАЗМЕТКА – ЭТО ВАЖНО!

Генеральный директор Центра инженерно-технических исследований «ДОРКОНТРОЛЬ» Владислав Свежинский рассказал о такой действенной мере в организации дорожного движения и обеспечении его безопасности, как разметка. Он отметил, что в течение небольшого количества последних лет нормативная база о разметке либо обновилась, либо была создана заново, так что сегодня пробелов в ней практически нет. В последнее время созданы два межгосударственных стандарта в рамках подготовки к реализации положений технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», который вступает в силу 15 февраля 2015 года. Это ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования», а также ГОСТ 32952-2014 «Дороги

автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Методы контроля». Кроме того, в план НИОКР Федерального дорожного агентства включена, наконец, тема устройства дорожной разметки, и сегодня по заказу Росавтодора разрабатываются соответствующие методические рекомендации. Окончание работ намечено на апрель 2016 года.

## БУДУЩЕЕ – ЗА IT-ТЕХНОЛОГИЯМИ, ПРИЧЕМ БЛИЖАЙШЕЕ...

Внедрение в дорожной отрасли IT-технологий – это веяние времени. В связи с этим ООО «ИндорСофт» проведено исследование по использованию электронного документооборота, созданию ЦУД и развитию ИТС на региональной сети дорог. Об этом рассказал генеральный директор ООО «ИндорСофт» (г. Томск) Алексей Скворцов. По его словам, результаты неутешительные и, наверное, должны заставить руководителей и ответственных за эту работу задуматься.

Итак, опрос показал, что до сих пор преимущества использования электронной документации в территориальных управлениях не оценены, 45% (в среднем) документооборота ведется на бумажных носителях; только в 13% из управлений наличествуют какие-либо базы данных. И лидеры в этой сфере деятельности – отнюдь не Центральный и не Северо-Западный регионы России, как можно было ожидать, исходя из концентрации в этих регионах России учебных и научных учреждений, а Красноярский край, Новосибирская и Саратовская области, Республика Дагестан, а также Удмуртская и Чувашская Республики.

Такое положение вещей является следствием того, что в 46% территориальных управлений дорог отсутствует приказ о передаче работ в электронном виде. В 51% регионов информация в электронном виде

либо не представлена совсем, либо представлена в минимальном виде, и только в 14% из них она представлена электронно в полном объеме. Лидеры: Республика Мордовия, Саратовская, Новосибирская, Белгородская области, Чувашская и Чеченская Республики, Чукотский АО, Красноярский и Хабаровский края. Наличие компонентов интеллектуальных транспортных систем в регионах по федеральным округам представлено на диаграмме (рис. 7).

Вместе с тем во исполнение протокола №2 заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию от 4 марта 2014 года ведется разработка плана поэтапного внедрения технологий информационного моделирования в области промышленного и гражданского строительства. Контрольные показатели проекта плана представлены в табл. 4. Из него понятно, что через несколько лет (а именно, к 2019 году) количество отечественных компаний, использующих технологии информационного моделирования, должно соответствовать 75%.

Каким образом этого можно достичь при таких темпах информатизации дорожной отрасли, остается только гадать.

Мероприятие завершилось выступлением представителя МТК

Наличие компонентов ИТС в регионах по федеральным округам, %

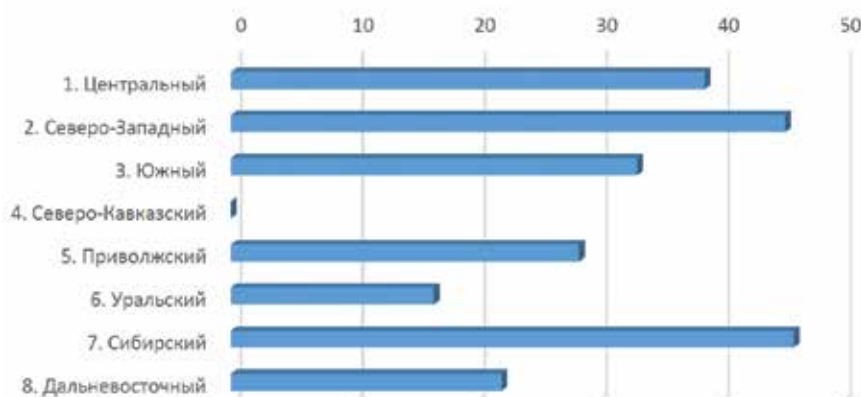


Рис. 7. Интеллектуальные транспортные системы

418 «Дорожное хозяйство» Ильи Галактионова. Он рассказал о том, как ведется работа по подготовке стандартов, обеспечивающих исполнение положения технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог». *Об этом читайте статью «Предмет регулирования – безопасность», стр. 16-18.*

К теме развития транспортной инфраструктуры и тем задачам, которые были поставлены по итогам заседания президиума Госсовета, Президент Российской Федерации Владимир Путин снова вернулся в своем послании Федеральному Собранию, озвученном 4 декабря 2014 года. В частности, он отметил: «Для развития бизнеса, для размещения новых производств нужны подготовленные площад-

ки и транспортная инфраструктура. Субъекты Федерации должны вплотную заняться приведением в порядок региональных и местных дорог – с этой целью вводятся дополнительные источники для региональных дорожных фондов. А в целом по стране мы должны стремиться к удвоению объемов дорожного строительства».

В заключение остается добавить, что Ассоциацией «РАДОР» подготовлена программа работы по информационному обеспечению ее членов и изучению передового российского и зарубежного опыта в области дорожного хозяйства на 2015 год, которая была доведена до сведения присутствовавших. ❖

**Наталья Алхимова**  
**Юлия Манылова**

Таблица 4. Внедрение BIM в России

| Наименование контрольного показателя   | 2015 г. | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. | 2019 г. |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| – количество отечественных компаний, использующих технологии информационного моделирования   | 5%      | 10%     | 20%     | 50%     | 75%     |
| – количество проектов, выпущенных с использованием технологий информационного моделирования зданий и сооружений                      | 3%      | 5%      | 10%     | 30%     | 50%     |
| – снижение затрат на осуществление проектирования и строительства объектов с использованием технологий информационного моделирования |         |         |         | 20%     |         |
| – снижение затрат на осуществление эксплуатации объектов, созданных на основе технологий информационного моделирования               |         |         |         | 35%     |         |
| – повышение энергоэффективности объектов, созданных на основе технологий информационного моделирования                               |         |         |         | ?       |         |
| – количество проектов, выпущенных на национальной технологической платформе  |         |         |         | 5%      | 25%     |