

МЕХАНИЗМЫ ПЕРЕХОДНОГО ПЕРИОДА

Качество, новые технологии, ИТС, развитие дорожной отрасли в условиях санкционного давления – это основные темы, которые станут наиболее обсуждаемыми на форуме «Дорога 2022» в Казани. Их актуальность не будет исчерпана и в дальнейшем. На вопросы о том, какие законодательные документы приняты за последние несколько месяцев, какие созданы механизмы переходного периода для перестройки отрасли в новых реалиях, отвечает Сергей Тен, первый заместитель председателя Комитета по вопросам собственности, имущественным и земельным отношениям, руководитель федерального партийного проекта «Безопасные дороги».



– Сергей Юрьевич, ситуация в мире такая, что она меняется буквально ежеминутно и – еще один парадокс – непредсказуемо. Что вы можете сказать в связи с этим применительно к дорожной отрасли?

– Считаю, что часть решений оперативно приняты на уровне Правительства, Государственной Думы РФ. Но, процесс не стоит на месте и, что, важно продолжают дискуссии, идет наработка новых идей и решений. Дорожников поддержали, разрешив реструктуризировать плавающую ставку займа с переходным периодом, заказчики могут устанавливать в качестве аванса до 90% от цены контракта. Был расширен перечень случаев, при которых можно осуществлять закупки для государственных и (или) муниципальных нужд неконкурентным способом. Ввели ускоренный вывод строительных материалов,

изделий и конструкций на рынок, упростив процедуры подтверждения пригодности их использования. Предусмотрели возможность изменения существенных условий госконтрактов при ремонте, содержании дорог общего пользования федерального значения. Расширили перечень объектов инфраструктуры, которые будут строиться в соответствии с требованиями «транспортного закона». А это значит, что можно не менее чем на год ускорить строительство дорог, социальной и промышленной инфраструктуры.

– Президентом поставлена задача обеспечить расширение транспортных коридоров и приведения 85% федеральной и 60% региональной сети автомобильных дорог в нормативно-эксплуатационное состояние. Если по федеральной сети вопросов в принципе не возникает, то как дела обстоят, на ваш взгляд с региональной сетью дорог?

– Россия разная. Что хорошо для центральной ее части, крайне недостаточно для регионов Сибири и Дальнего Востока. Для развития территорий с низкой плотностью населения нам необходимо планомерное развитие транспортной инфраструктуры. К примеру, проект БКД предусматривает приведение в нормативное состояние сети автодорог всех агломераций,

есть понимание развития на ближайшие годы федеральных автомобильных дорог, но при этом есть потребность в реализации капиталоемких проектов в самих территориях, и нужно продумать механизм их финансирования с государственной поддержкой. Мы сегодня по Дальнему Востоку утвердили отдельную программу социально-экономического развития, где определены цели в части транспортной инфраструктуры. Надо синхронизировать работы в этом направлении с учетом Сибири. К примеру, в моей Иркутской области стоит задача приведения в нормативное состояние опорной сети региональных автодорог протяженностью 2219 км из, прошу задуматься, из 31000 км. На мой взгляд, важно работать на федеральном уровне в сторону увеличения финансирования для этих регионов, с учетом протяженности сети автодорог и площади данных субъектов. С другой стороны, мы должны максимально унифицировать проекты. Все капитальные ремонтные работы на мостовых сооружениях должны вестись только с использованием технологий информационного моделирования.

Не исключается и применение типовых решений для многократного применения. Это обеспечит качества выполнения работ за счет применения передового опыта, технологий, материалов. Так, литые асфальтобетонные смеси хорошо ведут себя на покрытиях мостовых сооружений, но при этом данной технологией владеют единицы организаций. Давайте подумаем, как сделать так, чтобы в каждом субъекте могли работать с этим материалом эффективно, а не только ямы заделывать. Очень

важный момент – не видно работы по ГОСТу «Дороги с низкой интенсивностью движения» (введен в 2020 году), использование которого может стать хорошим решением для большого количества автомобильных дорог и не только в восточных регионах. Думаю, что здесь важна ответственность руководителей на местах, которые могут принять собственные программы строительства дорог с низкой интенсивностью движения с облегченными конструкциями дорожной одежды. В принципе, нужно помнить, что когда президент Владимир Путин говорил про инвестиционный климат, это, в том числе, касалось и дорожного строительства.

– Вы стали федеральным куратором партийного проекта «Единой России» «Безопасные дороги», какие основные задачи ставите, как намерены их решать?

– Нами принято решение изменить структуру путем создания проектного комитета – это гибкая форма работы, которая позволяет оперативно обсуждать имеющиеся проблемы и выработать варианты их решения. Особое внимание мы уделим техническим решениям и цифровым технологиям в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры, поскольку это, прежде всего, безопасность, качество и профилактика. Актуальными остаются вопросы создания безопасной среды для водителей и пешеходов, снижение детского дорожно-транспортного травматизма, повышение, в принципе, знаний правил дорожного движения, их соблюдения. Считаю необходимым вывести на новый уровень работу комиссий по безопасности дорожного движения.

Руководителям регионов необходимо возглавить работу комиссий на местах. Следует заметить, что многим субъектам удалось существенно изменить подход к ПДД, снизить смертность и травматизм. Сегодня ежегодно каждый собственник автомобильных дорог должен утверждать перечень ава-

рийно-опасных участков, разрабатывать первоочередные меры, направленные на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий. Хотя, на мой взгляд, данному документу уделяется не достаточно внимания. Мы планируем в рамках партийного проекта взять на контроль исполнение намеченных мероприятий.

– У проектного комитета уже есть тема, которую вы взяли в работу?

– Обсуждена тема развития систем весового контроля, внимание уделено законодательному регулированию и правоприменительной практике. Тема важная, мы должны не только приводить в нормативное состояние наши дороги, но думать об их сохранности и увеличении срока эксплуатации. Сегодня в федеральном проекте «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» установлены целевые показатели по развитию системы весогабаритного контроля на сети автомобильных дорог федерального и регионального значения. Ространснадзор наделен функциями контролирующего органа на пунктах весового контроля. Введено в законодательство понятия зоны весового контроля. Принята на законодательном уровне система штрафных санкций на перевозчика и грузоотправителя.

В рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» планируется к 2024 году создать не менее 587 АПК на федеральной сети дорог; 366 постов весового контроля в автоматическом режиме установить на региональной сети дорог. Но сегодня только 20% региональных дорог построены под современную нагрузку на ось. Есть проблемы, связанные с останковкой транспортных средств сотрудниками Ространснадзора. Растет количество транспорта, перевозящего насыпные грузы с существенным превышением допустимых нагрузок. Есть вопросы

и к Минпромторгу в части выпускаемых автомобилей под нагрузку, для которых нет дорог общего пользования. Процветает преднамеренное сокрытие государственных номеров и уклонение от процедур взвешивания. Сегодня в Государственной Думе есть ряд правительственных законопроектов, которые направлены на совершенствование действующего законодательства в вопросах сохранности автомобильных дорог. Все они должны рассматриваться в осеннюю сессию. Есть несколько предложений решения проблемы: лицензирования грузоперевозок и ужесточения наказания за уклонение от процедуры взвешивания, наведения порядка в администрировании действующего законодательства, выпуск грузовых машин с датчиками на грузки.

– Сергей Юрьевич, мы с вами по традиции встречаемся в канун Дня дорожника, вы сами посвятили этой профессии немало лет. Руководили известным дорожно-строительным предприятием, в Государственной Думе два созыва работали в Комитете по транспорту... Настоящий дорожник! Что вы пожелаете своим друзьям, коллегам, партнерам?

– С большим уважением отношусь ко всем профессиям в дорожной отрасли, ко всем специалистам, и особенно к тем, кто работает на линии, – это непростой, самоотверженный труд. Думаю, для каждого, кто связал свою жизнь со строительством и содержанием дорог, дорога – это жизнь. И огромное счастье, когда там, где были только направления, появляются современные трассы. Наша отрасль переживала и взлеты, и падения, но выстояла и сегодня показывает достойный результат. Мы научились строить качественные дороги! Всем желаю здоровья, мира и уверенности в завтрашнем дне. А России – победы, будет наша страна независимой и свободной, мы с радостью и дальше будем работать для ее блага. Благополучия и процветания!