

РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ



С. Ю. Тен
заместитель председателя
комитета Государственной
Думы по транспорту

Сергей Юрьевич, основная тема нашего разговора сегодня — региональные дороги и все, что с ними связано. Хочу начать с проверки Счетной палаты РФ, которая выявила серьезные финансовые нарушения в деятельности Росавтодора в отношении выделения субсидий регионам на дорожное строительство в 2012-2013 годах. Долг ведомства оценивается в 43 млрд рублей. По мнению аудиторов, основная часть средств доходила до региональных бюджетов лишь в конце года, в результате региональные власти не успевали их освоить...

Я далек от мысли, что кто-то в Росавтодоре заинтересован в искусственном задерживании выделяемых средств. Регионы у нас разные, следовательно, существуют разные подходы и приоритеты в решении региональных проблем. Поверьте, есть много примеров и фактов, когда некомпетентно составленная проектно-сметная документация не позволяет вовремя преодолеть все формальности, связанные с выделением федеральных средств. В отношении дорожных администраций субъектов хочу посоветовать: активнее сотрудничайте с РАДОРОм. Эта Ассоциация обеспечивает эффективную связь с Росавтодором, с комитетом по транспорту Государственной думы, Министерством транспорта РФ, с другими органами государственной власти. С другой стороны, президентом России Владимиром Путиным поставлена задача в течение 10 лет удвоить объем дорожного строительства как на федеральных дорогах, так и на региональной сети, и эту задачу

с нас никто не снимает. Поэтому за ситуацию на региональных дорогах спрос будет равный как с губернаторов, так и с федеральных органов исполнительной власти. Другое дело, что для выполнения поручения президента регионам катастрофически не хватает финансовых ресурсов, дефицит средств оценивается в районе 100 млрд рублей ежегодно.

То, что средств не хватает, тема известная, и в свое время были надежды на концессионное законодательство в дорожном хозяйстве, однако данные схемы не нашли широкого применения на региональных дорогах, на ваш взгляд, в чем причина?

В настоящий момент концессионные соглашения, долгосрочные инвестиционные контракты в дорожной отрасли широко использует ГК «Автодор» на федеральных автомобильных дорогах М-4 «Дон», М-11 «Москва — Санкт-Петербург», Северном обходе города Одинцово, начата реализация проекта строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). Что касается регионов, то причин, на мой взгляд, несколько. Во-первых, «закредитованность» региональных бюджетов, как следствие, слабая заинтересованность инвесторов. Есть и другие варианты, например, Иркутская область, достаточно стабильная финансовая история, но отпугивают высокие требования финансовых институтов и коммерческих банков. Поэтому необходимо транслировать в субъекты успешно реализованные проекты, например, в Татарстане или Удмуртии. Вторая причина — кадровая. Для того, чтобы

эффективно применять 44-ФЗ нам нужно наработать судебную практику и подготовить высококвалифицированных специалистов как со стороны заказчика, так и со стороны подрядчика, а это три миллиона служащих, как минимум, для этого необходимо время. Закон заработает в полную силу с 2016 года, и к этому моменту необходимо устранить все «детские болячки». На сегодняшний день в него уже четыре раза вносились изменения. И это говорит о том, что закон — живой организм, который совершенствуется и вполне восприимчив к конструктивным замечаниям, которые нарабатываются практикой. На мой взгляд, сегодня необходимо отладить эффективную работу экспертного сообщества и экспертных организаций. Что, в свою очередь, поднимет на новый уровень качество предоставляемых услуг и товаров. Третий момент — слабая законодательная база. Главное — отсутствует механизм долгосрочного бюджетного планирования. К примеру, Федеральный закон о ГЧП внесен в Госдуму в марте 2013 года и уже в апреле был принят в первом чтении, однако до второго чтения он так и не дошел. Региональные законы о ГЧП приняты в 67 субъектах РФ, и федеральному законодательству сегодня важно сохранить преемственность и, в принципе, остановится на неких рамочных моментах. Ведь по сути государственно-частное партнерство — это замена бюджетных средств частным при создании объектов государственной или муниципальной собственности. В любом случае рано или поздно мы поймем, что без работы над сокращением издержек и



поиском новых источников финансирования мы не решим поставленные перед нами задачи.

Легко сказать, в нынешней и политической, и экономической ситуации... Где же эти дополнительные средства?

Во-первых, убежден, что мы не сможем обойтись без федеральной поддержки. В сложившейся ситуации необходимо решить вопрос об увеличении Региональных дорожных фондов как минимум в два раза. Сто млрд рублей, которые министерство транспорта РФ планирует добавить, позволят выполнить поручение президента, но они не решат вопросы ремонта дорог и проблемы муниципальных дорожных фондов по развитию и приведению улично-дорожной сети в нормативное состояние. Второй момент, и мы на площадке Экспертного совета комитета Государственной думы по транспорту его неоднократно поднимали: дороги регионального, межмуниципального, местного значения должны быть освобождены от уплаты налога на имущество автомобильных дорог и налога на землю по аналогии с федеральными дорогами. Либо, пусть эти налоги станут дополнительными источниками формирования региональных и муниципальных дорожных фондов. В-третьих, 56% от общего размера вреда, наносимого федеральным дорогам, приходится на транспортные средства с разрешенной массой свыше 12 тонн. Необходимо внедрять на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения эффективную систему контроля за соблюдением весогабаритных параметров. Сегодня механизм работает в единичных регионах. К примеру, в Республике Татарстан количество нарушений не превышает среднеевропейские показатели в 2-3 процента, это при том, что по России он превышает 30 процентов. По некоторым экспертным оценкам ущерб, наносимый транспортом с превышением допустимых значений, в разы превышает размер всех дорожных фондов РФ.

Вы в своих интервью постоянно подчеркиваете, что с созданием муниципальных дорожных фондов в стране выстроилась система финансирования в дорожном хозяйстве, создан некий каркас. С другой стороны, мы же понимаем, что система не заработала эффективно. Если на строительство и реконструкцию дорог средства пошли, то содержание и ремонты катастрофически недофинансируются. В 2014 году выделяется на содержание 31,6 %, — ремонт 29,3 %, — капитальный ремонт 2,2 %.

Вы абсолютно правы. При таких темпах финансирования у нас межре-



монтный срок региональных дорог сейчас составляет 47 лет. Сегодня общая протяженность сети российских дорог — 1395, 6 тыс. км и только 50, 9 тыс. км — это дороги федерального значения. Львиная доля муниципальных и региональных дорог не то чтобы не соответствует нормативам, почти половина местных дорог не имеет твердого покрытия и почти девять процентов не имеют круглогодичной связи с опорной сетью дорог. В этой ситуации, на мой взгляд, нужно давать больше финансового маневра регионам. Нынешние требования нашего министерства финансов и Бюджетного законодательства снижают любую инициативу. К перечисленным выше мерам, назовем их стратегическими, думаю, можно рассматривать еще ряд вариантов. Есть субъекты, где развитие дорожной инфраструктуры в приоритете, и региональная власть выделяет дополнительные средства из бюджетов, к примеру, Татарстан, Нижегородская, Сахалинская области и другие. Необходимо перестать перенаправлять дорожные средства на другие нужды, затыкая ими брешь по социальным программам. Активнее применять концессионные соглашения, думаю, в большинстве субъектов можно рассматривать проекты реконструкции, строительства мостов, развязок и расшивки «узких» мест, отдавая концедентам участки строительства. Работать с теми подрядными организациями, которые настроены на долгосрочные отношения с региональной властью, например, в Иркутской области, вполне можно рассматривать проекты под гарантии погашения процентных ставок по кредитам. Серьезнее относиться к контролю весовых параметров, к внедрению систем ИТС. Сегодня в Государственной думе подготовлен и внесен законопроект, позволяющий регионам более активно внедрять системы безопасности на основе фото-видео фиксации нарушений без привлечения государственного финансирования на принципах ГЧП. Мы считаем, что с учетом дефицита



бюджета можно привлекать на установку деньги инвесторов, заключая с ними концессионные соглашения, как в случае с платными дорогами. Окупаться вложения будут за счет собранных с водителей штрафов и т.д. Что касается

ЗАКОН — ЖИВОЙ ОРГАНИЗМ, КОТОРЫЙ СОВЕРШЕНСТВУЕТСЯ И ВПОЛНЕ ВОСПРИИМЧИВ К КОНСТРУКТИВНЫМ ЗАМЕЧАНИЯМ, КОТОРЫЕ НАРАБАТЫВАЮТСЯ ПРАКТИКОЙ. НА МОЙ ВЗГЛЯД, СЕГОДНЯ НЕОБХОДИМО ОТЛАДИТЬ ЭФФЕКТИВНУЮ РАБОТУ ЭКСПЕРТНОГО СООБЩЕСТВА И ЭКСПЕРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

муниципальных дорожных фондов, сегодня фактически на одно муниципальное образование приходится в среднем от 2-3 млн рублей. Мало того, что неэффективно под такие средства создавать аппарат, нет просто в достаточном количестве квалифицированных кадров — поэтому необходимо рассматривать возможность укрупнения муниципальных дорожных фондов и передачи их, к примеру, на районный уровень. Главное, необходимо четко представлять вектор развития каждого муниципалитета, района, региона и соотносить все проекты с развитием округа и России в целом. ■