

Компетентно Региональным дорожникам придется серьезно конкурировать за федеральное финансирование

Дорожный штурм

Екатерина Вострикова, Иркутск

На прошлой неделе состоялся трехдневный автопробег Росавтодора, инициированный главой ведомства Романом Старовойтом. Пробег завершился в Иркутске всероссийским совещанием дорожников, но прежде его участники проинспектировали темпы и качество ремонта и реконструкции федеральных трасс в Сибири, оценили организацию придорожного сервиса и проверили, насколько безопасно автомобилисты могут добраться до Байкала.

О впечатлениях от сибирских дорог, выводах, сделанных по итогам пробега, и их возможных последствиях мы расспросили его участника — депутата Госдумы РФ, зампре­дседателя комитета ГД по транспорту Сергея Тена.

Сергей Юрьевич, насколько, на ваш взгляд, такой формат работы как автопробег эффективен, как для специалистов Росавтодора, так и для тех, кто занимается дорогами на местах?

Сергей Тен: Для руководства и специалистов Росавтодора это возможность посмотреть на состояние и развитие дорожной сети своими глазами, а для меня — сравнить работу дорожных строителей Иркутской области с работой их коллег в других субъектах СФО. Для самих территорий — наглядно показать, почему им необходим тот или иной объект.

Нынешний пробег занял три дня, и за это время было пройдено восемь регионов: Новосибирская, Кемеровская области, Красноярский край и, собственно, Иркутская область. Вторая команда двигалась навстречу из Якутска через Амурскую область, Забайкальский край и Республику Бурятия. По сути, это был трехдневный мозговой штурм, с восьми утра до десяти вечера, обсуждался каждый километр трассы.

И как Иркутская область выглядит на фоне соседей?

Сергей Тен: Неплохо. В прошлом году мы достигли стопроцентного финансирования содержания дорог. Благодаря этому многие участки федеральных трасс удалось привести в нормативное состояние. Если в среднем по стране примерно 52 процента федеральных дорог отвечает нормативам, то в Иркутской области — 51,8 процента. И, думаю, что к концу года эта цифра еще вырастет.

Вместе с тем к западу от Приангарья качество дорог выше. Нормативам соответствует, думаю, процентов 55–56 от всей протяженности федеральных трасс. Там я не встречал таких запущенных участков, не видевших ремонта много лет, какие еще можно встретить у нас. Также к нам есть замечания о безопасности транзитного движения при дорожном ремонте. Где ремонтируется трасса, необходимо обеспечивать объезд, нужно отсыпать временную дорогу, поливать ее, обеспыливать, устанавливать ограждения опасного участка. У нас не всегда это делается. Нет такого уровня культуры производства, как в западных регионах страны.

Глава Росавтодора Роман Старовойт, находясь в Иркутске, заявил, что из-за сокращения финансирования надо определяться с приоритетами в сфере дорожного строительства. Каковы приоритеты Иркутской области, и есть ли вероятность, что наше видение ситуации совпадет с расстановкой акцентов на федеральном уровне?

Сергей Тен: Приоритет номер один для нас — это Култукский тракт,



точнее, реконструкция дороги на перевале и сложном участке, прозванным «тещиным языком». Второе — дорога «Вилую», ее необходимо приводить в нормативное состояние на участке «Тулун — Братск-Усть-Кут». И там, и там работа сегодня активно ведется. Безусловно, для нас важны обходы городов: ведется проектирование обходов Усолья-Сибирского и Тулуна, есть перспектива у обходов Куйтунки, Нижнеудинска и Слюдянки. С учетом того, что туристические потоки изменились, и люди поехали не в Турцию, а на Байкал, мы должны обеспечить комфортный проезд до места отдыха. А все эти объекты позволят сокра-

таться, чтобы партнерское соглашение действовало на той территории, где работает корпорация. Скажем, газовые компании работают на севере, там же в Бодайбинском районе планируется разработка «Сухого лога» — значит, там и надо решать вопросы дорожного сообщения. Понятно, что крупные корпорации сегодня сократили свои затраты и не говорят о долговременных инвестициях. Тем не менее ситуация может измениться в любой момент, поэтому надо работать на перспективу.

Вы упомянули значение дорог Иркутской области как туристического коридора. В какие сроки

блей. Это немного, но их освоение идет по плану. А вот на региональном уровне НИОКР учитывается в сметах по остаточному принципу. Иркутской области надо пересмотреть подходы и понять, что инновации должны быть приоритетом. Да, сегодня это увеличит расходы, но завтра вложенные средства могут дать значительную экономию. Во внедрении новых разработок должны быть заинтересованы, прежде всего, органы государственной власти, в региональном контексте — министерство строительства и дорожного хозяйства. Именно оно должно ставить задачи заказчику — дирекции дорожного стро-

Сергей Тен (крайний справа): Во время автопробега обсуждался каждый километр трассы.

источники поступления средств — это штрафы, налоги с придорожного сервиса, аренда рекламных конструкций. На федеральном уровне подобные нормы есть, на региональном — нет. Считается, что регион сам должен принимать такие решения, но ждать этого можно очень долго. Во-вторых, предлагаем норму, предписывающую те средства дорожного фонда, которые не были израсходованы в текущем году, переносить на следующий, чтобы они не растворялись в других отраслях. И в-третьих, предлагаем направлять в региональные и муниципальные дорожные фонды налог на имущество, а именно — на автотодороги, и налог на землю под этими дорогами — то есть, те фискальные платежи, которые муниципалитетам в ближайшей перспективе придется вносить. (Сейчас напомню, что ведется работа над изменениями в областной закон «О налоге на имущество организаций», которые отменяют льготы по налогам для областных и муниципальных учреждений.) Эти средства не должны распыляться. Майские указы президента об удвоении дорожного строительства за десять лет надо исполнять. В течение лета нововведения будут дорабатываться и согласовываться с регионами, и осенью мы планируем вынести их на обсуждение.

Норма о сборах с 12-тонников и более тяжелых грузовиков за проезд по федеральным автодорогам вступит в силу, как и планировалось, осенью? Ведь это еще один источник пополнения дорожного фонда.

Сергей Тен: Норма должна вступить в силу с 15 ноября этого года. Но уже сейчас ряд моих коллег заявляет о необходимости отодвинуть сроки, поскольку сегодня это станет избыточной нагрузкой на бизнес. Я думаю, что этот вопрос мы еще будем обсуждать. Но моя позиция — средств на дороги не хватает, несмотря на созданный каркас дорожных фондов, а система «платит пользователь» хорошо себя зарекомендовала в других странах. Конечно, вопрос в том, насколько эффективно этот сбор будут администрировать.

Акцент



В дорожном строительстве необходимо рассматривать модели государственно-частного партнерства, концессионных соглашений

тить время проезда по региону на треть.

Но надо учитывать, что обходы городов продвигают практически все регионы — у нас будет много конкурентов. Новосибирску нужен юго-западный обход, Кемерово, по словам губернатора региона Тулеева, — единственный административный центр в СФО, не имеющий объездной трассы, Красноярск проектирует обходы Канска и Ачинска, в Забайкалье — в высокой степени готовности обходы Агинского и Борзи. Нам придется серьезно бороться за федеральный ресурс и доказывать, почему деньги надо вкладывать именно в нашу область. Работать нужно всем: и региональному правительству, и депутатам, и сенаторам от Приангарья. Надо рассматривать и возможности государственно-частного партнерства в дорожном строительстве, концессионных соглашений.

Насколько реально привлечь к строительству дорог бизнес?

Сергей Тен: Для строительства подъездов к месторождениям — безусловно. Другой вариант — это участие бизнеса в строительстве дорог общего пользования в рамках социального партнерства. При этом надо доби-

возможно завершить реконструкцию последнего звена — областных трасс «Иркутск — Голоустное» и «Еланцы — Сахюрта — Хужир»? Ведь это дороги, которые напрямую влияют на имидж региона.

Сергей Тен: У меня большие сомнения, что дорога «Иркутск — Голоустное» будет полностью асфальтирована. Там никогда не будет такого потока, как на Ольхон, поэтому гравийное покрытие вполне допустимо при условии, что трассу будут содержать как положено, поливать и грейдировать. Дорогу на Ольхон необходимо доделывать, но я бы рекомендовал министру области подумать, как сократить стоимость проекта за счет внедрения новых технологий. Пока же все федеральные средства направляются на реконструкцию дорог «Иркутск — Листвянка» и «Тайшет — Чуна — Братск». Это было решение губернатора.

К слову, о новых технологиях. В прошлом году Росавтодор принял программу внедрения инновационных материалов в дорожное строительство. Насколько успешно идет ее реализация?

Сергей Тен: На федеральном уровне под программу в этом году выделено 150 миллионов ру-

ительства. Конечно, хорошо, если подрядчики могут позволить себе внедрять инновации на свой страх и риск, чтобы продемонстрировать преимущества новой технологии. Это будет явно быстрее, чем ждать, что где-то построят испытательный полигон. Но все же, повторюсь, инициатива должна исходить от министерства.

На Всероссийском совещании дорожников в Иркутске много говорились о том, что региональные дорожные фонды испытывают колоссальный дефицит средств — объем финансирования в среднем по стране сегодня составляет тринадцатую часть от нормативного. Вместе с тем Государственная Дума готовит законопроект, который должен закрепить за дорожными фондами источники поступления. Расскажите подробнее об этой инициативе.

Сергей Тен: Сразу скажу, что наш комитет в Госдуме несколько расходится во взглядах с ми­ни­фином РФ на то, до каких пределов федеральный центр может влиять на предметы совместного ведения. В частности, мы планируем три новации: во-первых, мы закрепим за региональными дорожными фондами