

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ: ИЗМЕНЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ

На вопросы нашей редакции о том, какие перемены ждут отрасль, какие законодательные инициативы сейчас находятся на рассмотрении в Государственной Думе, отвечает член Комитета по транспорту и строительству российского парламента Сергей Тен.



– Сергей Юрьевич, каковы на сегодняшний день результаты реализации государственной программы развития транспортной системы в разрезе дорожного хозяйства?

– В настоящее время мы можем говорить о том, что федеральные дороги приведены в нормативно-эксплуатационное состояние, а имеющееся финансирование позволяет выдерживать межремонтные сроки. Равновесие в этом вопросе нарушается только наращиванием протяженности автомобильных дорог федерального значения, что требует изменения базовой части Федерального дорожного фонда. Дальнейшее развитие федеральных автомобильных дорог будет идти по сценарию увеличения их пропускной способности. Основной акцент делается на реконструкцию существующих автомобильных дорог – с разделением потоков и обеспечением безопасности дорожного движения. Безопасность будет обеспечиваться в том числе за счет развития цифровых технологий, интеллектуальных транспортных систем. Понятно, что по всей стране это будет происходить неравномерно и поэтапно, поэтому потребуется определенное время.

Для региональных автомобильных дорог, протяженность которых в девять раз превышает федеральную сеть и составляет 527,6 тыс. км, самой болезненной темой остается недофинансирование. Дороги же местного значения имеют самые низкие показатели как по финансированию, так и по нормативно-эксплуатационному состоянию сети. Стоит отметить,

что к дорогам местного значения относятся и улицы населенных пунктов. Однако при общей протяженности местной сети в 749 тыс. км никто не знает, какая их часть приходится на улицы. Многие годы обсуждался вопрос внесения в законодательство понятия «улично-дорожная сеть» (УДС). На сегодняшний день данный вопрос так и не решен. При этом нормативное регулирование улиц сегодня находится в ведении Минстроя России.

– Какие дополнительные меры поддержки дорожных проектов сейчас особенно необходимы?

– Прежде всего, это увеличение государственного финансирования дорожного хозяйства. Сегодня также рассматриваются законодательные изменения, направленные на ускорение существующих процедур в дорожном хозяйстве. Идет поиск финансовых инструментов, которые могли бы решить вопросы с реализацией крупных капиталоемких проектов (как пример – инфраструктурная ипотека или механизм отложенных налоговых платежей). К сожалению, пока ни один из них не получил практического применения. Правительство Российской Федерации на данном этапе также рассматривает вопрос применения к подрядчикам субсидированной процентной ставки под гарантии государства для ускорения реализации существующих дорожно-строительных проектов.

– Сергей Юрьевич, сегодня много говорится о том, что национальный проект БКАД получит дальнейшее развитие. В чем именно будет заключаться этот процесс?

– Действительно, на настоящем этапе национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» обновляется. Срок реализации проекта будет продлен до 2030 года. Если раньше нацпроект БКАД ассоциировался только с ремонтом дорожной сети, то теперь он включит в себя почти все мероприятия в области дорожного хозяйства. В него будут добавлены два федеральных проекта: «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях», предусматривающий выделение 620 млрд рублей на обновление 30% подвижного состава в городских агломерациях, и «Развитие федеральной магистральной сети», предполагающий финансирование в 3,3 трлн рублей (с 2025 по 2030 годы). Ранее указанные проекты входили в «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». В рамках реализации федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» в составе БКАД с 2022

«Идет трансформация национальных проектов, меняются подходы и критерии оценки эффективности».

С.Ю. Тен, депутат Государственной Думы VI и VII созывов



года предусмотрены мероприятия по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту находящихся в аварийном и предаварийном состоянии искусственных сооружений (мостов и путепроводов). Изменения проходят в рамках официального старта подготовки новой Стратегии социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года. Это предполагает корректировку отраслевых стратегий, подлежащих актуализации и дальнейшему приведению в соответствие с базовым планом действий до 2030 года. Завершить корректировку планируется к 30 апреля 2021 года.

– Известно, что Комитет по транспорту и строительству Государственной Думы выступил инициатором создания отдельной программы по приведению мостов и путепроводов в нормативное состояние. Есть ли уже понимание того, какие в связи с этим должны быть достигнуты целевые показатели и в какие сроки?

– Предполагается, что после завершения реализации проекта «Региональная и местная дорожная сеть» аварийных сооружений на автомобильных дорогах остаться не должно. Будет построено 170 путепроводов через железнодорожные пути на пересечении автомобильных и железных дорог. Эти работы будут проводиться в 36 регионах. Доля региональных и межмуниципальных дорог

в нормативном состоянии достигнет 50%. Фактически 60% финансовых ресурсов будет выделено до 2024 года. Программа реализуется с участием УОБДД МВД России и ОАО «РЖД». Но обсуждение целевых показателей программы еще продолжается.

– Эта программа будет реализовываться с участием регионов?

– В качестве источников ее финансирования предусматриваются иные межбюджетные трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности, которые выделяются из Федерального дорожного фонда. Будут привлекаться и дополнительные доходы регионов от акцизов на нефтепродукты, в связи с поэтапным доведением норматива зачисления этого акциза в региональные бюджеты до 100%. Регионам необходимо своевременно обеспечить разработку проектной документации, внести соответствующие изменения в свои региональные программы, а также мобилизовать имеющиеся производственные мощности. Средства федеральной поддержки субъектам предлагается предоставлять на условиях софинансирования, согласно указанным предельным уровням (от 1% до 10%), за счет регионального бюджета. Распределение целевых показателей, скорее всего, будет осуществляться исходя из доли субъекта в общей протяженности искусственных сооружений на

автодорогах регионального или межмуниципального и местного значения. Мы предлагаем также в законе о федеральном бюджете выделить отдельным приложением распределение акцизов бюджетам субъектов Российской Федерации. Это позволит, с одной стороны, обеспечить и парламентский контроль этим процессам, а с другой – гибкость принятия решений.

– Сергей Юрьевич, над какими еще законодательными инициативами работает Комитет в настоящее время?

– На фоне создания системы весогабаритного контроля на автомобильных дорогах продолжается и совершенствование законодательства в этом направлении. Так, сегодня в Государственной Думе рассматриваются два законопроекта: первый предусматривает возможность движения без специального разрешения для транспортных средств пожарной охраны и аварийно-спасательных служб; второй предполагает освобождение водителя от наказания за нарушения требований весогабаритных параметров: основная ответственность при этом будет возложена на собственника транспортного средства.

В части повышения безопасности ожидается завершение работы над законопроектом об аудите безопасности дорожного движения. Законопроект принят в первом

чении еще в январе 2018 года и до сих пор находится в стадии подготовки ко второму чтению. Планируется учесть в нем инициативу депутатов по регламентированию размещения средств фотовидеофиксации.

26 января 2021 года в парламент внесен законопроект по изменению Федерального закона о контрактной системе 44-ФЗ. Так, предложено сократить количество конкурентных способов определения поставщика, исключаются двухэтапные конкурсы, конкурсы с ограниченным участием; запросы предложений; общественное обсуждение предлагается проводить при стоимости объекта закупки свыше 2 млрд рублей (сейчас – 1 млрд). Вводится рейтинг деловой репутации участников закупки с установлением порядка его формирования и применения актом правительства РФ. Но, на мой взгляд, предложенные меры не решают проблемы в области

демпинга дорожно-строительных объектов и повышения качества выполняемых работ. У нас сегодня при разном качестве выполняемых работ подрядные организации получают одинаковое вознаграждение. Гарантии и обеспечительные меры, предусмотренные в действующей редакции закона, лоббируют интересы банков. При этом в стоимость объектов они не закладываются, а это существенные суммы. Вводится порядок электронного документооборота при исполнении контракта между заказчиком и поставщиком (подрядчиком, исполнителем). В общей сложности более 318 страниц в подготовленном законопроекте. Так что привыкнуть к одной редакции федерального закона не получится.

– Сергей Юрьевич, какие изменения происходят в области переустройства инженерных коммуникаций при строительстве, ремонте, реконструкции дорог?

– Ожидаем законопроект правительства РФ в части установления порядка переустройства инженерных коммуникаций при строительстве и реконструкции автомобильных дорог. Эта проблема существенно влияет на реализацию крупномасштабных проектов в сфере дорожного хозяйства. К сожалению, в шестом созыве данный вопрос так и не смогли решить, да и седьмой созыв скоро закончится. Пока не решен вопрос и со строительством дорог с низкой интенсивностью движения.

– На что еще важно обратить внимание дорожным строителям?

– Прежде всего на то, что к 2024 году должны быть разработаны и актуализированы не менее 130 новых технических требований и стандартов. За последние годы уже введено более 100 новых нормативно-технических стандартов. На первый план здесь выходит качество выполняемых работ в соответствии с новыми требованиями.



YUG SERVIS

Производство деформационных швов:

- однопрофильные деформационные швы (ОП ДШ) на перемещение от 50 мм до 100 мм;
- Многопрофильные деформационные швы (МП ДШ) с резиновым компенсатором и ДШ гребенчатого типа на перемещение 160–400 мм;

При производстве используется арматура А1 Д = 20 мм, плоский анкер толщиной 14 мм. Металлическое окаймление, выполненное методом непрерывной протяжки профиля, обладает повышенной жесткостью. К преимуществам МП ДШ относятся: возможность перемещения в трех направлениях; легкость в обслуживании; возможность замены отдельных частей.

Конструкции ДШ полностью соответствуют современным требованиям:

- низкий уровень шума;
- беспрепятственное комфортное движение по мостовому полотну;
- высокая прочность конструкций ДШ;
- устойчивость элементов к воздействию любых нагрузок и погодных условий.

Производство опорных частей (ОЧ):

- резинотехнические ОЧ для мостов РОЧ, как обычные, так и всесторонне подвижные анкеруемые армированные опорные части АБ, АШ, АРМ, ЛП, Н, СВ РСИ (со свинцовым сердечником).
- тангенциальные и стальные ОЧ – подвижные, линейно-подвижные, неподвижные (ОЧ ЛП, ОЧ Н, ОЧ ЛСП, ОЧ ЛСН) под различные нагрузки и любые перемещения.
- сферические ОЧ с шаровым сегментом.

Опорные части (подвижные, линейно-подвижные, неподвижные) выпускаются под различные нагрузки от 100 тс до 1500 тс и любые перемещения от ±50 мм до ±300 мм.

Все ОЧ изготовлены из марки 09Г2С ГОСТ 19281. Они применяются при строительстве автодорожных, пешеходных и совмещенных мостовых сооружений с металлическими и железобетонными пролетными строениями.

тел. +7 (863) 220-92-14, (863) 220-92-15
e-mail: ugservs@gmail.com
www.ugsrv.ru