

АРИФМЕТИКА ПОКА НЕ «БЬЕТ»

Калужская область обладает сегодня достаточно развитой дорожной сетью, но ее эксплуатационно-техническое состояние вряд ли можно считать удовлетворительным. Одной из причин является недостаточное на протяжении ряда лет финансовое обеспечение дорожного хозяйства, ставшее результатом упразднения механизма целевых поступлений финансовых средств для дорожного комплекса.



Сеть автомобильных дорог общего пользования Калужской области составляет почти 15 000 км, в том числе 804 км – дороги федерального значения, 9752 км – местного и чуть более 4500 км – регионального или межмуниципального значения. Из 4500 км автодорог областной собственности опорная сеть составляет 1200 км. Транспортная инфраструктура области включает 300 мостов и путепроводов общей длиной более 19 км.

Большинство дорог прослужили без ремонта по 25–30 лет и более. И продолжают служить. Поэтому широко распространенный средствами массовой информации миф о том, что срок службы российских дорог не превышает двух-трех лет, состоятельным назвать нельзя. В 2006–2009 годах (за четыре года) в области было отремонтировано 438 км автодорог, то есть в среднем по 110 км ежегодно. Если дальше продолжать работы такими же темпами, то для того, чтобы привести в нормативное состояние только сеть областной собственности, потребуется более 40 лет.

В последние годы усилия руководства области были направлены на дальнейшее развитие сети автомобильных дорог. За этот период построены и реконструированы многие социально-значимые объекты. В их числе окружная автодорога вокруг Калуги протяженностью 42 км с мостом через реку Оку, мостовой переход через Оку в створе улицы Гагарина, автодорога Белоусово – Высоконичи – Серпухов протяженностью 33 км и немало других. В том числе, это было инициировано и реализацией таких инвестиционных проектов, как строительство заводов «Вольво – Восток», «Фольксваген Групп Рус», «Пежо – Ситроен – Мицубиси», «Самсунг», «Л'Ореаль» и других.

К концу 2010 года в области создана сеть индустриальных парков с развитой дорожной инфраструктурой и наконец-то появилась возможность вплотную заняться ремонтом существующих автодорог, сократив до минимума расходы на строительство и реконструкцию. Чтобы сохранить и восстановить существующую сеть автодорог, необходимы

немалые средства. Статистика такова, что на начало 2011 года из 1200 км опорной сети почти 800 км (65%) требовали ремонта, на который требуется минимум 8–9 млрд рублей в текущих ценах. Из оставшихся 3300 км дорог муниципального значения нуждались в ремонте 2000 км (60%), а это еще минимум 10–12 млрд рублей. На содержание, если оперировать 100-процентными нормативами, потребуется в текущих ценах 2,6 млрд рублей. Состояние мостов и путепроводов также вызывает обоснованную тревогу, поскольку из 300 объектов, общей длиной более 19 км, по данным диагностики 2008 года, 43 моста требуют полной перестройки, 70 – капитального ремонта, 87 – планово-предупредительного!

Если представить себе, что вдруг появилась возможность полностью отремонтировать все автомобильные дороги области и перейти на нормативное содержание, совсем не занимаясь при этом строительством и реконструкцией, то нам понадобилось бы более 25 млрд рублей. Это при том, что в 2011 году в Калужской области на дорожное хозяйство выделено 3,5 млрд рублей и отремонтировано почти 300 км автодорог (при 147 км в 2010 году). Что, по российским меркам (из расчета на 4,5 тыс. км автодорог), вполне неплохой показатель. Немногие субъекты федерации могут похвастаться таким объемом финансирования дорожных работ.

Но простые арифметические расчеты показывают, что даже в таком относительно благополучном регионе, как Калужская область, для того, чтобы привести автодороги в надлежащее состояние, понадобится не менее семи-восьми лет, а к этому времени те 1700 км, которые были в относительном порядке, тоже придут в негодность. И на их ремонт понадобится еще около пяти лет. Такой вот получается прочный «порочный круг», разорвать который на сегодня не так-то просто.

И даже воссоздание региональных дорожных фондов, при обозначенных на сегодня источниках доходов, ситуацию



кардинально не изменит. В частности, в 2012 году, учитывая погашение бюджетных кредитов 2009 года, на дорожные работы будет направлено всего 3 млрд рублей, а это всего лишь уровень 2010 года. Правда, в последующие годы ожидается более благоприятная ситуация. В 2013 году прогнозируемые доходы – 4,4 млрд рублей, а в 2014 году – почти 5 млрд.

В одном из выступлений министра транспорта РФ И.Е. Левитина в Государственной Думе РФ прозвучало, что к 2014 году в региональных дорожных фондах будет аккумулировано более 465 млрд рублей, что позволит более чем в два раза увеличить объем финансирования. И это действительно так. Но с одной лишь единственной, однако очень существенной оговоркой.

Еще в 2000 году, перед отменой Федерального закона «О дорожных фондах», региональными бюджетами на финансирование дорожного хозяйства в ценах 2010 года было направлено 480,5 млрд. рублей (по материалам парламентских слушаний от 7 октября 2010 года). Если проиндексировать эту цифру, хотя бы по 7%, до 2014 года, то получим 590 млрд рублей. То есть получается, что в 2000 году на финансирование регио-

нальных дорог в сопоставимых ценах было направлено 590 млрд рублей. Так что, даже имея в общем бюджете 465 млрд рублей, к 2014 году регионы не достигнут даже уровня 2000 года. А ведь экономический потенциал страны сегодня уже не сравним с тем, который был прежде.

После десяти лет непрерывных дебатов о необходимости возрождения дорожных фондов ситуация наконец-то вернулась «на круги своя». С 1 января 2012 года заработали региональные дорожные фонды. Сделан огромный шаг вперед в отношении автодорог регионального значения. Но слишком много шагов назад было сделано за это время, поэтому нельзя надеяться, что дорожные фонды решат годами накопившиеся проблемы дорожного хозяйства. Планируемых средств не хватит не то что для дальнейшего развития дорожной сети России, а даже для поддержания существующей инфраструктуры в нормативном состоянии.

А поэтому следующим этапом должно стать доведение объемов региональных дорожных фондов до уровня, необходимого для обеспечения дальнейшего развития дорожной сети России. В том числе, возможно, и за счет пере-

смотра межбюджетных отношений в сторону увеличения остающихся в регионах средств, о чем говорил в своем выступлении в Хабаровске президент Д.А. Медведев. А транспортный налог в этом случае можно было бы направить в полном объеме в муниципальные дорожные фонды. По прогнозным расчетам Минфина России, в 2012 году он должен составить 89,1 млрд рублей, в 2013 году – 98,3 млрд и в 2014 году – 110 млрд.

Несомненно, это стало бы громадной поддержкой для муниципальных образований. Появилась бы возможность избежать распыления и без того скромных средств региональных дорожных фондов (соответственно, по 5%) на сельские дороги, улично-дорожную сеть местного значения и дворовые территории населенных пунктов. Тем более, что в некоторых регионах (в том числе и в Калужской области) транспортный налог, взимаемый с физических лиц, до настоящего времени уже оставался на муниципальном уровне. А с 2012 года мы его обратно забираем в областной бюджет, что никак не назовешь приятной неожиданностью для муниципалитетов.

Р.Х. Набиев,
министр дорожного хозяйства
Калужской области

