

# ДОРОГИ РЕГИОНОВ

Региональная сеть автомобильных дорог является важнейшей составляющей транспортной инфраструктуры страны и оказывает определяющее влияние на социально-экономическое развитие государства. По итогам 2012 года региональная сеть прибавила по ряду показателей. О том, с какими результатами дорожники субъектов РФ завершили год и какие проблемы решали, рассказывает генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» И.И. СТАРЫГИН.



**– Игорь Иванович, каковы основные показатели деятельности территориальных органов управления дорожным хозяйством в прошлом году, что удалось сделать?**

– В 2012 году, благодаря возрожденным в начале прошлого года дорожным фондам регионов, объем финансирования по сравнению с 2011 годом увеличился на 65%, что соответственно отразилось на объемах дорожных работ и показателях.

По сравнению с 2011 годом почти на треть возросли объемы ремонта автодорог. Кстати, ремонтные работы на региональных дорогах после спада в 2008 году имеют устойчивую положительную динамику. Но при этом следует отметить, что было отремонтировано лишь чуть более 2% от всей протяженности автодорог, а межремонтный срок достиг 48 лет!

В 2012 году введено 1379 км вновь построенных и реконструированных автомобильных дорог. Сдано в эксплуатацию искусственных сооружений общей протяженностью 18,603 км. Данный показатель в 2011 году был на уровне немногим более 7,3 км. Постро-

ено 10 пешеходных переходов в разных уровнях, установлено 204 км линий искусственного электрического освещения и 636 км барьерных ограждений.

**– Прошел год с того момента, когда начали действовать региональные дорожные фонды. Оправдались ли ожидания относительно их действенности?**

– О плюсах дорожных фондов много и долго говорили в предыдущие годы, когда обосновывалась необходимость их возрождения. На них возлагали большие надежды как дорожники, так и пользователи дорог. Основным преимуществом нового подхода в финансировании становилась возможность планирования дорожных работ на период более одного календарного года. В то же время уходила в прошлое необходимость гнаться за освоением денежных средств любой ценой в конце года, в неблагоприятный по климатическим условиям период, так как запланированные, но не использованные деньги остаются в дорожных фондах, а не изымаются в общий бюджет, как было раньше.

Но главным является законодательное закрепление двух обязательных источников для их формирования: акцизы на ГСМ и транспортный налог. Также субъектам предоставлено право направлять в дорожные фонды средства и из иных, дополнительных источников. И регионы воспользовались таким правом. В совокупности по субъектам в дорожные фонды зачислялись поступления по 32 различным дополнительным источникам.

Конечно, каждый регион живет в своих условиях, в том числе финансовых, и воссоздание дорожных фондов отразилось по-разному. В десяти субъектах

поступления уменьшились, во всех же остальных они возросли от нескольких процентов до двух-трех раз, – а в отдельных регионах рост составил три-четыре и более раза. А вот заметили ли пользователи дорог изменение их состояния – пока вопрос.

К сожалению, проблем на региональных и муниципальных автодорогах остается много, и ситуация далеко не однозначная. Во всяком случае, она несравнима с федеральной сетью, где с 2014 года финансирование работ по содержанию и ремонту будет осуществляться в соответствии с нормативной потребностью, а к 2017–2018 годам их состояние намечено довести до нормативного.

**– А что же мешает фондам работать более результативно?**

– К сожалению, на сегодняшний день региональные дорожники не имеют возможности выполнить весь объем работ в соответствии с нормативной потребностью. И на то имеется несколько причин.

В соответствии с действующим законодательством, из дорожных фондов субъектов Российской Федерации должны финансироваться строительство подъездов к сельским населенным пунктам, капитальный ремонт и ремонт автодорог общего пользования в населенных пунктах, капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий. Помимо этого, на них возложена задача направлять средства на погашение кредитов, ранее полученных из федерального бюджета, а также субсидировать дорожные нужды муниципалитетов.

Таким образом, непосредственно на региональные дороги направляется лишь три четверти дорожного фонда субъекта РФ.

В таких условиях нормативная потребность в финансовых ресурсах на содержание дорог реализуется лишь на 30%, ремонт – на 26%, а работы по капитальному ремонту почти не прово-

дятся. Всего обеспеченность финансовыми ресурсами работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту в 2012 году составляет 13,6%, в то время как в 2011 году было 10,4%.

Вот и получается, что региональные дорожники из всего комплекса дорожных работ имеют возможность уделить свое внимание лишь объектам, находящимся в критическом техническом состоянии и угрожающим безопасности дорожного движения. На автодорогах с низкой интенсивностью движения, в сельской местности, на так называемых второстепенных дорогах – вообще в течение года никаких работ не производится, за исключением очистки от снега в зимнее время.

**– Какие дорожные проблемы решаются менее эффективно? В чем причина?**

– Сеть автомобильных дорог регионального значения в Российской Федерации имеет протяженность почти 500 тыс. км. Это большой государственный имущественный комплекс, требующий к себе внимательного отношения. В нынешних условиях основная цель деятельности региональных дорожников заключается в обеспечении сохранности существующей сети автомобильных дорог. Достичь ее возможно через своевременное выполнение всего комплекса работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту. А также за счет запрещения движения по автодорогам транспортных средств со сверхнормативными нагрузками.

К владельцам и водителям большегрузных автомобилей есть множество

претензий. Если в западных странах количество большегрузных автомобилей, движущихся с превышением нормативных нагрузок, составляет сегодня 2–3%, то в нашей стране на отдельных направлениях аналогичный показатель достигает 20–30%, а иногда 40% и более. В таких условиях, если одни будут хорошо и своевременно «латать» дорожную одежду, а другие – ее рушить, то к нормативному состоянию дорог мы придем не скоро.

**– Что же необходимо предпринять, чтобы переломить ситуацию?**

– Мы тесно взаимодействуем с Федеральным дорожным агентством, Министерством транспорта, депутатами Государственной думы и членами Совета Федерации. И власти известно большинство проблем региональных дорожников. Проводятся совместные совещания, в центре внимания которых находятся вопросы обеспечения нормативного финансирования дорожных работ и исполнения поручения президента РФ по удвоению объемов строительства автодорог.

Первоочередными для разрешения остаются проблемы содержания автодорог, особенно в зимних условиях, совершенствования системы весового контроля и ряд других. Предложения по совершенствованию дорожной деятельности по нашей инициативе недавно рассмотрены в Госдуме на заседании экспертного совета в рамках секции «Дорожное хозяйство» и на круглом столе комитета по транспорту. Надеемся,

что совместными усилиями удастся изменить положение в лучшую сторону.

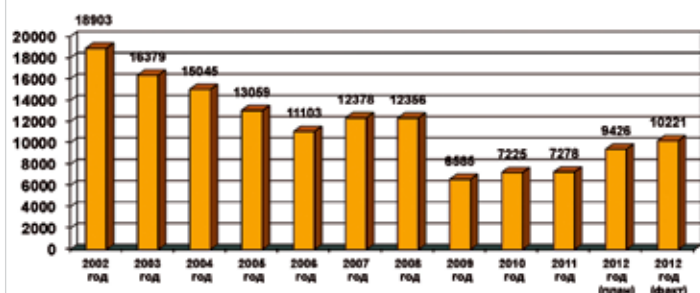
**– Как федеральный центр помогает регионам, на каком уровне сохранялись субсидии из федерального бюджета?**

– По данным ФДА, объем поддержки из федерального бюджета строительства и реконструкции автомобильных дорог в субъектах в течение 2012 года был увеличен с первоначально предусмотренных в бюджете 47 млрд рублей до 112,2 млрд. То есть практически сравнялся с объемом господдержки 2011 года, составившей 113,6 млрд рублей. С учетом субсидий из федерального бюджета было построено и реконструировано 760 км автодорог, или более 55% от общего объема ввода в эксплуатацию региональных и местных дорог.

С софинансированием за счет субсидий из федерального бюджета был завершен ряд крупных и важных объектов, имеющих общегосударственное значение во Владивостоке, Сочи, Калининградской области, Республике Дагестан и других регионах. Построены и реконструированы 468 км сельских дорог. В результате подъездами с твердым покрытием соединены с дорожной сетью общего пользования 232 сельских населенных пункта с населением около 100 тыс. человек.

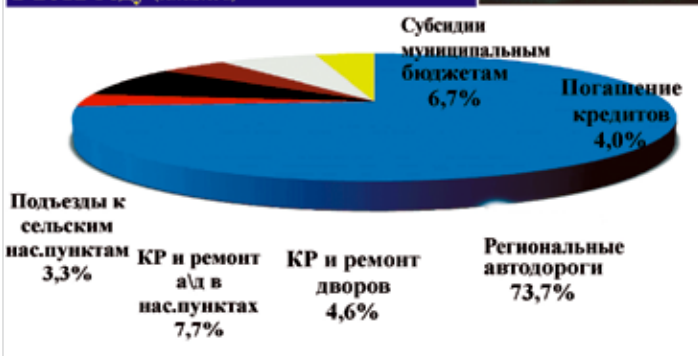
С учетом того, что субъекты и часть средств собственных бюджетов должны направлять на строительство подъездов к сельским населенным пунктам, объем финансирования строительства дорог в сельской местности в ближайшие годы

**Объемы капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог регионального значения, км**



**Направления финансирования из дорожных фондов субъектов Российской Федерации**

(без учета г. Москвы и г. Санкт-Петербурга), в 2012 году (01.01.2013 г.)





должен увеличиться почти в три раза по сравнению с 2011 годом, что также является одним из плюсов существования дорожных фондов. Но при общей положительной тенденции нужно отметить, что далеко не все субъекты получают субсидии на строительство дорог в сельской местности. Для расширения объемов строительства, по нашему мнению, следует пересмотреть критерии выделения субсидий: в сторону уменьшения численности жителей населенных пунктов – со 125 до 75–100 человек; увеличения протяженности подъезда, особенно для регионов Сибири и Дальнего Востока; повышения размера субсидии с 10 до 13–15 млн рублей на один километр.

**– Важным направлением в деятельности органов управления автомобильными дорогами является внедрение передовых управленческих решений, технологий, материалов и конструкций, направленных на увеличение межремонтных сроков эксплуатации. Каковы инновационные «настроения» в регионах?**

– В сегодняшних условиях финансирования большинство региональных дорожников понимает, что необходимо максимально использовать все имеющиеся внутренние возможности дорожной отрасли, в том числе и те, которые перечислены в вашем вопросе. Другое дело, что использовать эти резервы возможно через совершенствование нормативных документов федерального уровня и с использованием возможностей субъектов Российской Федерации.

При совершенствовании федеральной законодательной базы и нормативных документов нужны изменения в нормативах при проектировании автомобильных дорог, в части геометрических параметров автомобильных дорог: ширина полосы движения, ширина обочин. Надо также менять подходы к организации работ по зимнему содержанию автодорог, в том числе с низкой интенсивностью движения под уплотненным снежным покровом.

Нужны изменения в законодательстве о недропользовании в сторону упрощения порядка выделения карьеров для нужд дорожной отрасли. Необходимы более совершенные нормативные документы по строительству автодорог с низкой интенсивностью движения в части геометрических параметров, конструкций дорожных одежд, организации автобусного движения (не только по автодорогам не ниже четвертой технической категории с твердым покрытием).

Потенциал субъектов Российской Федерации необходимо использовать и для более широкой реализации возможностей, предоставляемых законодательством о техническом регулировании, в области издания нормативных документов регионального уровня. Активнее применять механизмы государственно-частного партнерства, контрактов жизненного цикла, долгосрочных контрактов. Более широко использовать новые технологии и материалы с экономическим эффектом – как на стадии выполнения дорожных работ, так и в период эксплуатации дорожных объектов. И, несомненно,

важным остается безусловное исполнение гарантийных обязательств.

**– Каковы ближайшие перспективы развития дорожного хозяйства субъектов Российской Федерации?**

– Прогнозные объемы финансирования дорожных работ в 2013 году должны возрасти на сумму более 40 млрд рублей, и мы надеемся на увеличение объемов дорожных работ. Пусть ненамного, но состояние дорог должно измениться в лучшую сторону.

В связи с этим хочется пожелать всем дорожникам больше построенных и отремонтированных километров дорог и больше слов благодарности от пользователей. А еще, для того чтобы отношение общества к дорожникам было объективным, хочется пожелать максимальной открытости в общении с пользователями дорог, со средствами массовой информации. Предоставление максимальной информации о подходах к планированию дорожных работ, о программах строительства и ремонта автодорог, о том, как они реализуются, о внедрении новых технологий – это также направление совершенствования деятельности дорожников.

Ведь только вместе, вовлекая общественность в систему дорожной деятельности, расширяя систему общественного контроля, мы сможем изменить отношение общества к дорожникам и улучшить состояние наших дорог.

**Подготовил Валерий Парфенов**