

Дорожное хозяйство России – итоги, задачи и перспективы

Доклад руководителя Росавтодора О.В. Белозерова на Всероссийской научно-практической конференции «Федеральное дорожное агентство: итоги 2006 года, задачи и перспективы 2007–2010 гг.»

Дорожное хозяйство – одна из старейших отраслей. Это – капиталоемкое направление, в котором сосредоточено огромное количество технически сложных инженерных сооружений, занимающих большие площади и требующих специальных технологий эксплуатации. Сроки создания и модернизации дорожных объектов исчисляются годами, не из-за чьих-то субъективных желаний, а в силу соответствующего производственно-технологического цикла.

Дорожное хозяйство – отрасль крепких традиций. Многие из здесь присутствующих – дорожники в нескольких поколениях. И мне очень приятно приветствовать всех на ставшей традиционной весенней конференции Федерального дорожного агентства, на которой мы подводим итоги прошедшего года и ставим задачи на среднесрочную перспективу.

Это – дополнительная возможность сверить часы в нашей работе, обменяться опытом реализации стоящих задач, отметить передовиков и отстающих.

Поделюсь своей оценкой итогов работы дорожного хозяйства в прошлом 2006-м году.

Из федерального бюджета нам было выделено 136 млрд рублей. Много это или мало? По сравнению с 2005-м годом мы выросли в сопоставимых ценах всего на 5%; по сравнению с 2004-м – на все 20%.

Сфера нашей работы расширилась: помимо основной программы «Модернизация транспортной системы до 2010 года» мы работали:

- по программе повышение безопасности дорожного движения;
- по программе ГЛОНАСС – подпрограмма Спутниковые системы в интересах транспорта;
- по программам развития Дальнего Востока и Забайкалья, Калининградской области, восстановления экономики Чеченской Республики.

И все-таки основные задачи и практически 97% средств относились в 2006 году к реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» ФЦП «Модернизация транспортной системы».

Вновь обращаясь к приоритетам, должен сказать, что все приоритеты в реализации программы обсуждались нами год назад в этом же зале и остаются неизменными и на предстоящий год, и на среднесрочную перспективу.

В сфере строительства и реконструкции:

- автомобильные дороги и мостовые переходы, наиболее важные с точки зрения экономического и социального развития Российской Федерации, определенные решениями и поручениями Президента и Правительства;
- ликвидация участков, обслуживающих движение в режиме перегрузки;

- реализация программы обеспечения безопасности дорожного движения, ликвидация очагов аварийности;

- международные транспортные коридоры в соответствии с международными соглашениями;
- объекты высокой степени готовности;
- программа строительства внеклассных мостов.

Приоритеты в выполнении работ по содержанию и всем видам ремонтов вам также известны – это очаги дорожно-транспортных происшествий, подходы к городам и крупным населенным пунктам, наиболее загруженные движением участки, а также участки международных транспортных коридоров.

Концентрация на приоритетных направлениях позволила ввести в 2006 году в эксплуатацию после строительства и реконструкции 2 тыс. 400 км автомобильных дорог и 21 тыс. пог. м. искусственных сооружений, из которых 60% – с привлечением средств федерального бюджета.

На федеральных дорогах:

- введено в эксплуатацию 395 новых километров, что в 2 раза больше, чем в 2005 году;
- капитально отремонтировано 1180 км;
- завершен ремонт на 2 800 километров федеральных дорог;
- восстановлены верхние слои покрытий на полутора тысячах километров;

- переустроено 700 участков концентрации ДТП.

Наиболее крупным объектом ввода в эксплуатацию в 2006 году был участок первой очереди строящейся КАД вокруг Санкт-Петербурга протяженностью 35 км, что позволило обеспечить сквозное движение по всему протяжению Восточного полукольца от Приозерского шоссе до автомобильной дороги «Россия». Начато строительство Западного полукольца Кольцевой дороги от автомобильной дороги «Россия» до станции «Бронка», оно должно завершиться по первой очереди в 2008 году.

На автодороге «Чита–Хабаровск» введены участки общей протяженностью 190 км, что в 4 раза больше, чем в предыдущем году. В 2007 году намечено завершение строительства всей дороги по первой стадии.

На автодороге М-4 «Дон» введены участки общей протяженностью 53 км.

На автомобильной дороге М-10 «Скандинавия» введены обход г. Выборга и автодорога между пограничными автомобильными пунктами пропуска Брусничное и Нуйямаа (Финляндия).

На автомагистрали М-5 «Урал» введены участки общей протяженностью 16 км на территории Республики Башкортостан.

Завершен ряд объектов – «долгостроев», строительство и реконструкция которых осуществлялось 5-15 лет, в том числе:

- участок км 156 – км 178 автомагистрали М-2 «Крым» в Тульской области, строительство которого было начато в 1990 году;
- участок км 185 – км 193 автомобильной дороги М-10 «Россия» Москва–Санкт-Петер-



бург в Тверской области, строительство которого было начато в 1999 году;

- участки автомобильной дороги «Сызрань–Саратов–Волгоград» в Саратовской области, реконструкция которых была начата в 2000 году.

Наиболее важными объектами регионального значения, введенными в эксплуатацию в 2006 году с участием субсидий из федерального бюджета, были:

- внеклассные мосты через р. Волгу на обходе г. Ярославля, р. Томь в г. Кемерово, р. Чулым в Томской области, р. Дон у г. Цимлянска;

- построенный во исполнение Указа Президента Российской Федерации участок протяженностью 12 км на дороге «Канск–Абан–Богучаны» в Красноярском крае; участок протяженностью 8 км дороги «Энгельс–Ершов–Озинки» в Саратовской области, входящей в состав международного транспортного коридора «Север–Юг»;

В этой связи хочу отметить эффективную организацию работ задействованными дирекциями строящихся дорог и управлениями федеральных автомобильных дорог: «ДСТО Санкт–Петербурга–Мурашов», «ДСД Центр – Смирнов», «ДСД Черноморье–Афанасенков» и Кужель, «Упрдоры «Россия» – Берлев», «Большая Волга» – Калашников».

Снова в прошлом году на 22 % невыполнены задания по займам ЕБРР. Практика нашей работы показывает недостаточную эффективность процедур и механизмов исполнения контрактов, принятых в практике ЕБРР в силу значительных разночтений с российским законодательством.

Для оценки итогов деятельности и повышения эффективности планирования дорожных работ в 2006 году проведена полная диагностика транспортно-эксплуатационного состояния федеральных автомобильных дорог.

Диагностика показала, что доля протяженности участков федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию в 2006 году составила 37,8 %, что превышает задание по утвержденной подпрограмме «Автомобильные дороги». Доля федеральных автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составила 28,6 %, что также лучше установленного задания.

Снижение количества дорожно-транспортных происшествий на 1000 автомобилей из-за сопутствующих дорожных условий по сравнению с 2002 годом составило 9 %, при задании по утвержденной подпрограмме – 3 %. Хотелось бы поблагодарить руководство Департамента безопасности дорожного движения МВД за плотное и конструктивное взаимодействие, благодаря которому стали возможными такие результаты. В прошлом году мы подписали совместный протокол, в регулярном режиме проводились встречи по обсуждению наиболее острых вопросов повышения уровня безопасности дорожного движения. Несмотря на не всегда совпадающие позиции, такая координация дала положительный результат.

Мы также связываем улучшение показателей реализации подпрограммы «Автомобиль-

ные дороги» с принятыми в последние годы мерами по оптимизации бюджетных расходов, повышению качества работ, концентрации выделенных средств на приоритетных направлениях и специализированных программах дорожно-эксплуатационных работ.

Меры по повышению эффективности бюджетных расходов в 2006 году в первую очередь касались организации конкурсов на право заключения государственных контрактов. За счет средств федерального бюджета в дорожной отрасли в 2006 году было проведено более 9 тыс. конкурсов на размещение заказов и заключено 8950 контрактов на общую сумму 87,6 млрд рублей. Сокращение расходования средств федерального бюджета за счет проведения конкурсов составило 2,3 млрд рублей.

Принесло свои плоды усиление контроля за соблюдением законодательства при проведении конкурсов. Были выявлены нарушения законодательства при проведении конкурсов на строительство и реконструкцию автомобильных дорог и искусственных сооружений в ряде субъектов Российской Федерации. В частности, в Республике Бурятия результаты конкурса были признаны недействительными, заказчик строки проводил повторный конкурс.

Для повышения эффективности использования бюджетных средств председателями конкурсных комиссий по размещению заказов на дорожные работы со сметной стоимостью более 60 млн рублей назначались работники Федерального дорожного агентства из числа специалистов, прошедших профессиональную переподготовку.

При организации конкурсов принимались меры не только контрольного характера. В течение года оказана консультационная помощь по разработке более 4 тыс. комплектов конкурсной документации. На темы, связанные с правильной организацией конкурсов в дорожном хозяйстве, проведены 2 семинара с работниками управления дорожным хозяйством.

Важную роль сыграло подписание Соглашения о сотрудничестве между Федеральной антитрестово-олигополюсальной службой и Росавтодором, направленное на взаимодействие по совершенствованию государственного контроля за соблюдением законодательства.

Должен отметить возросшее качество работы наших управлений дорог на местах при реализации полномочий заказчика – как на этапе размещения государственного заказа, так и при контроле и координации работы подрядчиков. Росавтодором утверждены плановые показатели оценки эффективности деятельности учреждений дорожного хозяйства. Это часть эксперимента проводимой Минфином по внедрению методов бюджетного планирования, ориентированного на результат, и достижение этих показателей – часть утвержденного Минфином Плана по повышению результативности бюджетных расходов.

Отмечу, что оценка эффективности на основе фактических показателей уже стала основой для назначения размера премии начальникам федеральных учреждений. Хотя правильнее, наверное, было бы назначать премию за хорошую работу и подрядчику тоже, поскольку имен-

но от совместных действий зависят как позитивные, так и негативные результаты дирекции.

Нами были задействованы дополнительные организационные и контрольные механизмы, направленные на повышение качества выполняемых работ.

На ряде наиболее крупных строки, в том числе на строительстве Кольцевой автомобильной дороге вокруг Санкт-Петербурга и автодороге «Амур» Чита–Хабаровск, были организованы постоянно действующие рабочие группы во главе с руководством Росавтодора.

И основной наш контрольный механизм – это работа с привлечением ФГУ «Росдортехнология». Утвержденный план по повышению качества в дорожном хозяйстве и план мониторинга исполнения полномочий заказчика выполнены в 2006 году в полном объеме.

ФГУ «Росдортехнология» провело 307 комплексных и тематических проверок исполнения полномочий заказчика учреждениями дорожной отрасли. Были проверены все федеральные управления автомобильных дорог и дирекции строящихся дорог. Кроме регулярных комплексных проверок проводились тематические целевые проверки, в том числе на автодороге «Амур» по оценке состояния основания дорожных одежд, устроенных из грунта, укрепленного цементом, на автодороге М-4 «Дон» по определению причин ускоренного колееобразования.

По результатам выполнения этих мероприятий подготовлены материалы для рассмотрения на контрольной комиссии Росавтодора, сотрудники, допустившие нарушение технологических или производственных показателей, привлечены к дисциплинарной ответственности.

Последнее заседание Контрольной комиссии состоялось в феврале текущего года. Были рассмотрены результаты проверки ДСД «Дальний Восток» по факту срыва ввода в эксплуатацию федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита–Хабаровск на участке км 1143 – км 1183. Принято решение о расторжении контракта, предъявлении санкций, наказании руководства Дирекции.

Был рассмотрен также вопрос о причинах аварии моста через реку Десну на автодороге А-101 «Москва–Малоярославец–Рославль». По решению Контрольной комиссии был уволен начальник Управления дороги.

В этом году работа Контрольной комиссии станет регулярной. Ее заседания будут проходить не реже раза в месяц. Учитывая, что вопрос эффективности использования средств субсидий отнесен к компетенции Росавтодора, на заседаниях Контрольной комиссии будут рассматриваться в том числе темпы строительства территориальных дорог, выполнения условий соглашений о предоставлении субсидий.

Проводился мониторинг эффективности и целевого расходования средств, выделяемых в виде субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации. Для проверки соблюдения условий соглашений о выделении субсидий проведены 92 выезда в управления автомобильных дорог субъектов Российской Федерации. В 2006 году в адрес администраций субъектов направлено 82 представления об устранении



недостатков в исполнении условий соглашений и принятии мер по выполнению заданий ФАИП. В 13 регионах Росавтодор был вынужден приостанавливать финансирование. Основные выявленные недостатки известны – это недостаточный уровень качества производимых работ, недостаточные темпы работ, а также несоблюдение субъектом Российской Федерации утвержденного графика софинансирования объектов капитального строительства. Напомню, что по итогам проверок и выданных предписаний субъектами Российской Федерации часть выявленных недостатков устранена, по оставшимся – представлены планы устранения, исполнение которых мы будем в этом году жестко контролировать. Результаты исполнения этих планов будут учитываться при рассмотрении программ финансирования на будущий год.

Заключено соглашение со Счетной Палатой Российской Федерации. Должен поблагодарить Счетную палату. Наше взаимодействие было очень конструктивным.

Оценивая деятельность дорожного хозяйства в 2006 году, должен сказать, что мы оказались в довольно непростой ситуации, которая вызвана необходимостью выполнения текущих задач и движения вперед в условиях постоянно меняющейся внешней правовой среды.

Вы помните, что 2006 год мы начинали с вступления в силу нового закона о торгах – 94-ФЗ. Не было никакой методической базы по применению этого во многом революционного закона. Не был определен орган, ответственный за методическое сопровождение его исполнения. Поэтому приходилось самостоятельно взаимодействовать с Министерством экономики, Федеральной антимонопольной службой для получения необходимых разъяснений, позволяющих двигаться дальше.

Аналогичная ситуация с новым градостроительным кодексом. Не секрет, что до сих пор нет целого ряда нормативных актов, которые определяют порядок реализации отдельных статей. Ряд субъектов направили нам проекты схем

территориального планирования; порядок разработки федеральной схемы, ее дорожной составляющей пока не определен.

В 2007 году вступили в силу поправки к «Закону об инвестиционной деятельности в форме капитальных вложений», по которым необходимо наряду с заключением главгосэкспертизы получать заключение об экономической целесообразности объемов затрат, указанных в проектной документации. Согласен, дело нужное. Но введение такой поправки может блокировать выполнение всей программы капитальных вложений в стране: вступив в силу спустя месяц после принятия, без переходного периода, не делая исключений для ранее сданных проектов, которые прошли экспертизу и утверждены, поправка оставляет возможность полностью прекратить финансирование работ, не прошедших такого рода экономическую экспертизу. Знаю, что Министерство экономического развития уже сделало правильные выводы и соответствующие изменения в законодательство подготовлены. В скором времени вопрос будет решен.

О Лесном кодексе. Приняты долгожданные поправки, изменяющие порядок перевода лесов первой группы, отменяющие плату за перевод лесных земель в земли транспорта. Но возник целый ряд дополнительных проблем. В частности, появилось требование, что дорога, как объект капитального строительства, не может проходить через лесопарки и зеленые зоны. Но многие наши проекты были ранее согласованы и утверждены без учета этого требования. Доработка проектов будет стоить государству дополнительных, не предусмотренных ранее средств. И самое главное, планируя деятельность на три года вперед, мы становимся заложниками данных ситуаций в связи с изменением сроков выполнения работ. Здесь также просьба к Минтрансу и депутатам подробнее рассматривать эти проблемы при подготовке законопроектов.

К сожалению, помимо этих глобальных законодательных проблем существует целый ряд вопросов, которые могли быть урегулированы на уровне Министерства транспорта, но до сих пор не нашли решения. В частности, второй год в режиме согласования с заинтересованными министерствами находится вопрос о введении сезонных ограничений движения автотранспорта по федеральным дорогам. Это – острая проблема, связанная с обеспечением сохранности дорог, дорожных конструкций и безопасности дорожного движения в связи со снижением несущей способности конструкции дорожной одежды в весенний период.

В марте прошлого года было издано постановление Правительства о временном ограничении движения транспортных средств по федеральным дорогам. Тем не менее, похоже, 2007-й будет третьим годом, когда обеспечить введение сезонных ограничений мы не сможем из-за отсутствия соответствующего нормативного документа. Это особенно актуально сейчас, когда большинство регионов выходят из зимнего режима работы. Обращаюсь с просьбой к Минтрансу с тем, чтобы ускорить этот процесс принятия решения по этому вопросу.

То же относится и к передаче имущества пунктов весового контроля в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта. Эта работа была начата еще в 2005 году, после принятия Министром соответствующего решения. За это время мы дважды провели инвентаризацию имущества пунктов весового контроля, подписали совместный со Службой план мероприятий по передаче, подготовили решение Правительства о передаче в ведение Ространснадзора подведомственного нам учреждения – Росинспекции, которое должно было принять на баланс имущество СПВК. Однако, имущество, необходимое для осуществления Службой своей государственной функции – осуществления весового контроля автотранспортных средств – до настоящего времени содержится за счет Федерального дорожного агентства.

Пользуюсь случаем, чтобы попросить заместителя Министра транспорта оказать нам поддержку в решении этих вопросов.

В 2006 году нам пришлось столкнуться с целым рядом совершенно новых задач. Мы вплотную подошли к реализации инвестиционных проектов создания платных автомобильных дорог по новому Закону о концессиях и Положению об Инвестиционном фонде Российской Федерации. По итогам года Правительством утверждены паспорта и графики финансирования первоочередных объектов – головного участка новой платной дороги «Москва – Санкт-Петербург», головного участка дороги М-1 – северного обхода г. Одинцово, Западного скоростного диаметра и Орловского тоннеля в Санкт-Петербурге. Это абсолютно новое направление нашей деятельности и мы смогли сформировать заявку и зарезервировать средства Инвестиционного фонда для софинансирования создания этих объектов. Объем выделенных средств из инвестиционного фонда на софинансирование данных объектов составил 78 млрд рублей. Важно и то, что это – дополнительные объемы,

помимо тех, которые направлены на реализацию Федеральной целевой программы. Это значит, что могут быть созданы дополнительные объекты инфраструктуры, облегчающие жизнь пользователям и улучшающие экономическую обстановку.

К сожалению, имеющиеся нестыковки концессионного законодательства и законодательства об Инвестиционном фонде Российской Федерации привели к тому, что до настоящего времени не открыто финансирование. Вместе с тем, в результате совместных консультаций Росавтодора, Министерства транспорта и Министерства экономики подготовлены поправки в действующее законодательство, направленные на снятие противоречий.

Должен сказать, что по первому из упомянутых мной проектов – Западному скоростному диаметру в Санкт-Петербурге – объявлен концессионный конкурс. Буквально два дня назад конкурсная комиссия вскрыла конверт с предложениями соискателей. У нас были опасения, что иностранные компании не придут на конкурс. Они оказались напрасными. На конкурс поступило сразу три заявки от крупных иностранных консорциумов.

Кроме того, Комиссией Правительства Российской Федерации одобрены еще два проекта платных автомобильных дорог: строительство автомобильной дороги «Краснодар–Абинск–Кабардинка» и реконструкция ряда участков автомобильной дороги М-4 «Дон» для последующей платной эксплуатации. Средства из Инвестиционного фонда будут направлены на разработку проектной документации по этим проектам.

Все это требует повышения систематизации нашей деятельности. Помимо неизменных задач по повышению качества планирования работ, исполнения полномочий заказчика, контроля и организации работы подрядчика, появились требования к подготовке документов для принятия решений. Это жесткое соответствие действующему законодательству и всесторонняя детальная проработка по установленному формату.

Должен отметить, что эти требования появились не вчера, мы по ним работали и в 2006-м году, и в 2005-м. Тем не менее, до сих пор иногда приходят «сырые», непроработанные, неполные документы. Будем их возвращать и терять время. Это относится и к деятельности наших управлений дорог, и к работе территориальных дорожных администраций.

Далее. Важным элементом нашей работы является использование новых технологий и инновационных подходов при планировании и осуществлении дорожных работ. В связи с этим несколько слов о наших программах, непосредственно затрагивающих деятельность управлений – заказчиков.

Росавтодором принят ряд стратегических решений, направленных на увеличение долговечности и надежности работы дорожных конструкций. При строительстве, реконструкции и капитальном ремонте магистральных дорог прочность дорожных одежд повышена для обеспечения обслуживания автомобилей с нагрузкой на ось 11,5 тонн. В асфальтобетон-

ных покрытиях на основных автомобильных дорогах применяются новые, более долговечные типы асфальтобетона, а также материалы с более высокими по отношению к ГОСТу характеристиками. В первую очередь это относится к битуму и щебню.

При реконструкции и капитальном ремонте дорог предусматривается глубокая модернизация дорожных одежд с заменой и укреплением основания дорожной одежды и верхней части земляного полотна.

В целях повышения безопасности движения в условиях интенсивных транспортных потоков устанавливаются соответствующие новому ГОСТу барьерные ограждения, имеющие повышенную удерживающую способность (в 2006 году заменены и установлены вновь 2,5 тыс. км таких ограждений).

Сделан акцент и на таких мероприятиях по повышению безопасности, как строительство пешеходных переходов в разных уровнях. В прошлые годы они были редкостью на внегородских дорогах. Сейчас необходимость обеспечения безопасности движения потребовала строительства только в отчетном году 15 таких переходов. А всего необходимо в ближайшие годы устроить не менее 160 пешеходных переходов в разных уровнях.

Резко увеличены объемы строительства освещения федеральных дорог. Это тоже дополнительные требования безопасности. По СНиП 1985 года освещение предусматривалось только при прохождении дорог в населенных пунктах, а для устройства освещения даже на больших мостах, развязках, путепроводах с железными дорогами требовалось специальное технико-экономическое обоснование и наличие разрешения на подключение к существующим электрическим распределительным сетям. Сейчас, чтобы обеспечить необходимую безопасность движения, только на федеральных дорогах в 2006 году введено в эксплуатацию 162 км линий освещения. В дальнейшем стоит задача обеспечить освещение федеральных дорог на подходах ко всем крупным городам. Это большой объем: только на подходах к Москве для освещения федеральных дорог в пределах Малого московского кольца необходимо проложить как минимум 145 км линий освещения и затратить 500 млн рублей.

Хочу отдельно остановиться в вопросах проектирования дорожных работ. Мы постоянно сталкиваемся с некачественным исполнением проектов. Так быть не должно. В этом году мы должны сосредоточить особое внимание на решении этой проблемы. Мы не должны забывать, что дорога начинается не со строительства, а с проекта.

Переходя к программе работ на 2007 и последующие годы, не буду подробно останавливаться на всех цифрах. Они известны из Федерального закона «О федеральном бюджете на 2007 год» и подпрограммы «Автомобильные дороги».

В целом, объем расходов на дорожное хозяйство в 2007 году увеличен на 28 % по сравнению с 2006 годом в сопоставимых ценах. Расходы на строительство и реконструкцию федеральных дорог в 2007 году увеличены от-

носительно уровня 2006 года в 1,4 раза. По сравнению с утвержденной подпрограммой «Автомобильные дороги» увеличение объемов финансирования строительства и реконструкции федеральных дорог составило в 2007 году 1,28 раза. На 6,5 % повышены объемы инвестиций на 2009 год. В 2 раза увеличены объемы субсидий субъектам Российской Федерации (с учетом субсидий, выделенных по Бюджетному посланию Президента Российской Федерации). Хочу поблагодарить Министерство экономического развития и Министерство финансов за понимание.

Таким образом, наметился перелом в тенденциях финансирования дорожного хозяйства, как инвестиционной, так и текущей составляющей. Можно говорить об усилении позитивных тенденций реализации подпрограммы.

Вместе с тем необходимо отметить, что выполнение строительной программы в текущем году, как и в предыдущие годы, осложняется задержкой открытия финансирования. Росавтодором и подведомственными учреждениями проделана большая работа: федеральные стройки в ФАИП не имеют сносок с индексом «6». Это значит, что не требуется представление до 1 марта расшифровки по объектам. Однако финансирование до сих пор не открыто. По объектам территориальныхстроек, финансируемых за счет субсидий, а также по проектным работам, для которых сноски с индексом «6» остались, принято решение об изменении процедуры снятия ограничений на финансирование. Вместо трехстороннего утверждения расшифрованного перечня строек заинтересованными ведомствами должно приниматься распоряжение Правительства Российской Федерации. Это отсрочит открытие финансирования по субсидируемым стройкам еще на один – два месяца, а с учетом длительности процедур конкурсов может привести к трудностям с вводом в эксплуатацию ряда объектов. Это касается только части программных субсидий. Вместе с тем, финансирование по 27-му приложению, которое должно осуществляться в соответствии со специальным порядком, также не может быть открыто, поскольку этот порядок до настоящего времени не утвержден. Просьба к Минтрансу, Минэкономразвитию и Минфину ускорить согласование и представление на утверждение порядка финансирования.

Переходя от технологических к стратегическим вопросам в нашей работе, напомним, что значительная часть усилий в конце 2006 года и в этом году будет направлена на реализацию задач, поставленных Президентом в ходе октябряского заседания Госсовета в Ярославле. Это, в первую очередь, важнейшая тема – разработка отраслевого закона «Об автомобильных дорогах», который должен помочь решить ряд долгосрочных нормативных проблем.

Сформулированы предложения по расширению полномочий Агентства и Министерства транспорта в сфере нашей компетенции. Это во многом связано с нашим участием в реализации вновь вышедших или кардинально измененных законодательных актов.



Принципиальная для нас тема – переход к финансированию текущих расходов на основе нормативов денежных затрат на ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог. Здесь требуется принятие соответствующего распоряжения Правительства. Сейчас оно в стадии подготовки. До 1 апреля распоряжение должно быть принято. Для эффективного перехода на новую систему ремонта и содержания дорог требуется и реформирование всех сторон дорожного хозяйства, включая систему планирования, организации, финансирования дорожно-эксплуатационных работ. Переход на утвержденные нормативы затрат на ремонт и содержание дорог означает одновременное введение четких показателей, отражающих эффективность их применения. Значит необходимо обеспечить долгосрочные гарантии качества выполненных работ со стороны подрядных организаций, а также систему эффективного контроля за их исполнением со стороны органов управления дорожным хозяйством. Со своей стороны это требует реализации мер по привлечению к ремонту и содержанию дорог крупных подрядных организаций, модернизацию их производственных баз, соответственно повышение рентабельности и привлекательности работ.

В этом году предстоит сформулировать требования к единой системе учета автомобильных дорог. Правовые и статистические базы, содержащие сведения о дорогах, существуют, но они неполны или недостаточно подробны для принятия управленческих решений. В частности, имея сведения о протяженности территориальных дорог, мы не имеем систематически обновляемой пообъектной информации о самих дорогах, объектах, расположенных на них и их транспортно-эксплуатационном состоянии. Не во всех регионах налажено регулярное проведение диагностики территориальной сети. Это затрудняет оперативное принятие управленческих решений по вопросам приемки в федеральную собственность, планирования работ в рамках субсидий, выдачу специальных разрешений и составление маршрутов движения тяжеловесных грузов. Мы будем предлагать издание постановления Правительства об учете автомобильных дорог, которое установит состав и порядок сбора такой информации.

Важной задачей на предстоящий период является приведение структуры сети федеральных автомобильных дорог в соответствие с новой классификацией автомобильных дорог,

предусмотренной постановлением Правительства Российской Федерации № 209 от апреля прошлого года.

Сейчас в Росавтодор поступили 94 предложения от субъектов Российской Федерации по передаче региональных дорог в федеральную дорожную сеть. Желание понятно: при недостатке средств на содержание передать часть дорог на федеральный уровень. Но в силу того, что у большинства субъектов Российской Федерации отсутствуют документы диагностики, правоустанавливающие и землеустроительные документы, принятие решений не представляется возможным. Напомню, что в 2006 году постановлением Правительства № 374 был определен порядок принятия решений о передаче имущества от субъектов Российской Федерации в федеральную собственность и обратно. Вышел приказ Минтранса № 117. Он требует полного комплекта документов для принятия решения. Кроме того, мы увязываем принятие таких решений с передачей регионам участков дорог, утративших федеральное значение. Прошу внимательно отнестись к рассмотрению такого рода предложений.

Еще одна актуальная задача: поиск новых путей повышения безопасности движения и уровня качества услуг, предоставляемых пользователям. Часто упоминается, что на федеральных дорогах 28,6 % протяженности работают в режиме перегрузки. Это приводит к снижению безопасности движения, удобства пользования инфраструктурой и экономичности перевозок.

Однако, сейчас многие участки дорог используются не только и не столько для проезда транспорта как требуют Правила дорожного движения. Дороги, проходящие в населенных пунктах, в пригородной зоне городов, у придорожных комплексов, обслуживают торговые и другие предприятия в качестве стоянки для их клиентов и мест разгрузки товаров. На дорогах устраивается множество несанкционированных въездов, площадок, магазинов. В результате средняя скорость движения падает, возникают новые участки концентрации ДТП, в том числе с участием пешеходов. Не говоря уже о том, что нарушаются требования ГОСТов на классификацию дорог, согласно которым дороги высших категорий не должны иметь въездов помимо развязок в разных уровнях. У нас же даже такие дороги, как М-9 «Балтия», М-2 «Крым» и другие лучшие по своим параметрам дороги не могут быть отнесены не только к категории автомагистралей, но даже часто и к скоростным дорогам.

Одновременно с этим, вдали от крупных городов не всегда можно найти площадки отдыха, сервиса и гостиницы. Это в условиях, когда Россия присоединилась к положениям Европейской конвенции в части обеспечения условий отдыха водителей.

Принято решение начать приведение дорог в соответствие с нормативными требованиями и в этой части. В течение прошлого года ликвидировано 8,4 тысяч несанкционированных съездов. Проведена проверка размещения объектов придорожного сервиса и въездов с них на основные федеральные дороги. По ре-

зультатам проверки выдано 1641 предписаний владельцам объектов и 1232 обращения в органы местного самоуправления по устранению недостатков, создающих угрозу безопасности движения. Направлено 1061 обращение в органы прокуратуры о нарушениях законодательства.

Несмотря на короткий срок, результаты уже начинают сказываться – в надлежщее состояние приведены 88 объектов придорожной инфраструктуры, демонтированы 32 сооружения инженерных коммуникаций и средств наружной рекламы.

Теперь важно принять необходимые меры по стимулированию цивилизованного обустройства федеральных автомобильных дорог объектами дорожного сервиса. Мы приступили к разработке генеральных схем размещения объектов дорожного сервиса, определяющих в соответствии с требованиями ГОСТов возможные места размещения таких объектов, предварительно согласованные Росавтодором.

Одной из наиболее важных задач 2007 года является переход к трехлетнему бюджетному планированию. Нами подготовлены пообъектные предложения по трехлетним перечням строек и объектов в дорожном хозяйстве, которые будут финансироваться в 2008–2010 году. Однако наша важнейшая цель – разработать в этом году новую Федеральную целевую программу на 2010–2015 годы, которая станет преемницей программы «Модернизация транспортной системы до 2010 года». Новая программа в части автомобильных дорог должна быть основана на изучении тенденций развития мирового автомобилестроения, прогнозах изменения потребностей перевозчиков. Задания новой программы должны учитывать современные транспортные нагрузки, потребность в усиленных ограждениях дорог, задачи по совершенствованию конфигурации дорожной сети. Прошу регионы активно включиться в процесс подготовки программы и в кратчайшие сроки подготовить свои прогнозы на среднесрочную перспективу.

Еще один важный момент. В этом году мы должны выработать эффективные механизмы по снижению стоимости на материалы. Все необходимые условия для этой работы у нас есть. Если мы это сделаем, то это будет большой успех.

2007-й год для дорожной отрасли станет годом подведения итогов, оценок и новых заделов. Говоря, что наши приоритеты неизменны, а корректируем мы лишь отдельные точечные направления в нашей работе, подразумеваю, что система управления дорожным хозяйством, в основном, сформирована. Итоги 2006 года показывают, что эта система может эффективно работать и обеспечивать движение вперед. Теперь мы с вами должны обеспечить тонкую настройку этой системы таким образом, чтобы эффективность ее росла. Это невозможно без объединения усилий всех уровней власти федерального, регионального и формирующегося муниципального. Полагаю, что на этом пути мы сможем найти наиболее эффективные решения всех возникающих вопросов.

ПЕРМСКАЯ  **ЯРМАРКА**
— **ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР** —



Генеральный информационный спонсор



ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ — 2007

ПЕРМЬ 3 - 4 ИЮЛЯ 2007

2-я МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА-ДЕМОНСТРАЦИЯ ОБОРУДОВАНИЯ,
ТЕХНОЛОГИЙ И МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ И КОММУНАЛЬНЫХ РАБОТ

614077, г. Пермь, бульвар Гагарина, 65. Тел. (342) 262-58-70. www.exporperm.ru