

Дорожно-строительный рывок

В России в последние годы много говорят о необходимости совершенствования сети дорог. Причем строительство дорог в сельской местности далеко не самая приоритетная задача в масштабах страны, хотя для ликвидации бездорожья в бюджете ежегодно выделяются определенные средства. Всем понятно, что рано или поздно проблему надо решать, что не может успешно развиваться экономика государства, в котором тысячи населенных пунктов не имеют надежного автодорожного сообщения. Поэтому в Республике Чувашии развернули собственную масштабную программу ликвидации бездорожья на селе. По указу президента Республики Чувашии в ближайшие годы дорожникам предстоит соединить дорогами 486 сельских населенных пунктов. За два года будет построено более 800 км дорог преимущественно четвертой категории. Предполагаемая сумма инвестиций составляет 9 млрд руб. О том, как все это происходит рассказывает заместитель Председателя Кабинета Министров Чувашской Республики — министр градостроительства и развития инфраструктуры Александр Николаевич Гончаров.



Заместитель председателя Кабинета министров Чувашской Республики — министр градостроительства и развития инфраструктуры Александр Гончаров

В прошлом году, когда на уровне федерации продолжали говорить о необходимости усиления внимания к дорожному строительству, мы перешли к конкретным действиям. Начали с главного. С осознания того, что нужно делать дороги не только магистральные — федеральные и республиканские, — но и сельские. Поэтому при корректировке бюджета республики мы добавили целевые инвестиции на дорожное хозяйство в размере почти что 1,3 млрд руб. Это позволило резко увеличить финансирование капитального ремонта и содержания республиканской сети. Кроме того, президентским указом было принято кардинальное решение об ускоренном завершении строительства дорог к сельским населенным пунктам. Прецедент такой концентрации усилий на выполнении одной масштабной задачи уже был — это опыт стопроцентной газификации Республики Чувашии. Ее осуществили за два года, также по указу президента. Так что в строительстве дорог мы пошли по отлаженной и проверенной схеме.

Начали с определения объемов. Насчитали 486 населенных пунктов, к которым нужно строить дороги. Конечно, в каждом случае тщательно просчитывали экономическую необходимость и целесообразность. Дорог «в никуда» не планировали. Если, например, требуется проложить 10 км подъезда к почти заброшенной деревне, в которой живет три человека, то естественно, разумнее переселить оттуда людей. Но таких населенных пунктов оказалось не больше десятка. Затем провели

корректировку по уровню дорог. В каждом конкретном случае принимались различные решения. Там, где предстояло открыть маршрутное движение автобусов или движение школьных автобусов намечали строительство капитальных дорог четвертой категории с асфальтобетонным покрытием, с проезжей частью шириной шесть метров, с укрепленными обочинами. В других случаях планировали дороги под параметры четвертой категории, но с переходным типом покрытия. Исходя из невысокой интенсивности движения и небольшой нагрузки, решили сделать на них щебеночное покрытие с обработкой битумом

и асфальтобетонной крошкой. Оно служит неплохо. Есть также варианты, когда дороги строятся с твердым покрытием, но шириной 4,5 м. В результате на каждый год работы утвердили перечень дорог, которые должны построить. В нынешнем сезоне уже 243 деревни получают автодорожный подъезд с твердым покрытием.

Для реализации этой работы было привлечено 29 подрядных организаций. Это и дорожно-строительные предприятия Чувашской республики и соседи из Марий Эл и Мордовии. Но основная нагрузка легла на ГУП «Чувашавтодор», ООО «Волгодорстрой», ООО «Воддорстрой» и несколько



Президент Республики Чувашии Николай Федоров находит время лично контролировать ход дорожного строительства на селе



Строительство дороги к поселку Люля

других республиканских предприятий, которые в состоянии выполнять большие объемы дорожно-строительных работ. Сложнее оказалось с проектными организациями. Здесь мы активно привлекали специалистов из других регионов. Задействованы были проектировщики из Саратова, Владимира, Казани, Нижнего Новгорода. Подготовительная работа началась сразу после принятия указа в августе прошлого года. А в мае уже массово развернулось строительство. Этому способствовало и то, что подрядчики знали о предстоящей работе, настраивались на нее, вели заготовку инертных материалов и битума, приобретали технику, комплектовали железобетонные изделия, водопропускные трубы, лотки.

Кроме открытого в мае по результатам проведенных торгов бюджетного финансирования, в качестве инвестиций были задействованы кредитные средства международной финансовой корпорации в размере 1,3 млрд руб. У Республики Чувашии есть хороший опыт работы с этой корпорацией. В 2003 г. действовал международный проект содействия субъектам Российской Федерации по программе реорганизации системы региональных финансов. Республика Чувашия участвовала в конкурсе Международной финансовой корпорации и стала победителем. Ей присужден специальный грант за реформирование региональных финансов от МФК.

Было признано, что система общественных финансов в республике одна из самых прозрачных и одна из самых прогрессивных. Поэтому когда возник вопрос о привлечении дополнительных средств на программу строительства дорог, минфин и правительство республики обратились к корпорации с предложением участвовать в этом проекте.

Корпорация откликнулась и, что очень важно, без гарантий федерации, только под гарантии субъекта, положительно рассмотрела вопрос предоставления займа. Вместе с их экспертами мы еще раз тщательно проанализировали наши объемы работ и приняли решение о привлечении дополнительных средств для программы строительства дорог к сельским населенным пунктам в размере одного миллиарда трехсот тысяч рублей. Параметры соглашения по условиям договора я раскрывать не могу, но скажу, что это «длинные» деньги под хорошие проценты. И естественно, что получить их было не просто. Эксперты МФК вместе с нашими специалистами в течение четырех месяцев обследовали дороги с выездом на место. Была составлена методика оценки объемов работ и их экономической эффективности. С учетом рекомендаций МФК выбирались и согласовывались параметры дорог до сельских населенных пунктов. Они различались в зависимости от количества проживающих, интенсив-

ности движения, наличия сельскохозяйственного производства, наличия общественных центров — школ больниц, ресурсных центров и прочего. В итоге пришли к соглашению и уже получили первый транш, который составил 700 млн руб. Для выхода на намеченные в этом году объемы больше не требовалось.

Кроме международного кредита поощрялись и кредиты подрядных организаций. Чтобы не сдерживать их, правительством было принято решение о субсидировании процентных ставок по тем кредитам, которые они сами привлекают для выполнения задачи.

Конечно, понятно, что любые кредиты нужно возвращать, и на первый взгляд строительство сельских дорог не может быть окупаемым. Но только на первый взгляд. Дело в том, что сегодня очень сложно оценить и выразить в конкретных цифрах экономическую отдачу от создания транспортной инфраструктуры, как и от любой другой инфраструктуры. Мы убедились в этом, когда проводили газификацию. Порой вели газ в бесперспективные даже на наш взгляд зоны, но оказалось, что после газификации многие населенные пункты ожили, выросло сельхозпроизводство, прекратился массовый отток населения, увеличилось производство продукции с собственных подсобных хозяйств. По крайней мере, деревни стали сами себя кормить. А переход на самообеспечение повлек за собой снижение социальной поддержки и напрямую, и через бюджеты. Это дало опосредованный эффект. Аналогичную цепочку можно проследить за внедрением программы по обеспечению населения Чувашской республики чистой питьевой водой, программы создания сети модельных библиотек и интернет-сети в каждом селе. Ведь люди идут, например, в интернет-библиотеку, чтобы узнать о способах повышения урожайности картофеля на личном подсобном участке. И в этом тоже присутствует экономический эффект. Кстати, создавая сеть дорог, мы дали мощный толчок развитию потребительской сельской кооперации. Сегодня нередко в двух-трех соседних селах создается сельхозкооператив. Владельцы личных подсобных хозяйств, которые прежде держали несколько голов скота для себя, теперь получили возможность наладить нормальный сбыт молока и по-



Сельчане привыкают к асфальтобетонным дорогам

сле централизованного кольцевого сбора вывозят его в ближайший райцентр. Как просчитать такой эффект? Как вычленив выгоду от прокладки сельских дорог, от которых зависит каждая из наших программ улучшения качества жизни? Например, программа реформирования системы образования. Закрываются малокомплектные школы, создаются опорные ресурсные центры с современным оборудованием. В них собираются лучшие учителя, которым предоставлены современные методические пособия. И вот, благодаря построенным дорогам, туда доставляются с помощью школьных автобусов дети из бывших малокомплектных школ. Экономический эффект очевиден — снижаются затраты бюджета на содержание этих школ, на зарплату учителей, штаты которых были в каждой школе. Вместе с тем повышается качество обучения. А экономический эффект, который дадут республике образованные хорошо подготовленные специалисты, невозможно выразить в реальных цифрах.

А разве можно недооценивать роль дорог и их экономический эффект в создании медицинской инфраструктуры? У нас в республике благодаря строительству дорог и обеспеченному транспортному сообщению становятся общедоступными базовые медицинские центры с великолепным оснащением. В крупных населенных пунктах открываются офисы семейного врача общей практики, оснащенные оборудованием для первичной физиотерапии, диагностики, интернет-

связью с республиканскими медицинскими центрами.

Все это вместе — газ, вода, образование, медицина и дороги, соединяющие социальную инфраструктуру в единое целое, дают тот мультипликативный эффект, который показывает, что все идет правильно, что в республике уверенно растет сельхозпроизводство, повышается уровень жизни. Благодаря развитию инфраструктуры Чувашия стала лидером в России по строительству жилья. Особенно активно идет этот процесс на селе и в малых городах. А это опять таки и занятость населения, и толчок к развитию отрасли стройматериалов. Все это в какой то мере было учтено и при работе с МФК, и при оценке ситуации нашим минэкономразвития и минсельхозом. У всех есть твердая уверенность, что направленные на дороги средства не зарыты в землю ради каких то политических моментов. Они пошли на развитие республики, на сближение села с городом, на достижение конституционного права людей пользоваться всеми благами цивилизации.

Развернув широкую программу работ по строительству сельской сети дорог мы не забыли о существующей сети дорог протяженностью 4636,8 км. В этом году в два раза больше чем в прошлом году выделено средств на проведение капитального ремонта. Заметно увеличился объем финансирования на содержание сети. Кроме того, по поручению президента мы начинаем работать над приведением в нормативное состояние и модерни-

зацией как республиканской сети дорог, так и улично-дорожной сети городских поселений республики. Впервые за много лет снизился объем недоремонта.

В целом работа ведется комплексно. Мало закрыть вечную проблему и сделать автодорожный подъезд к каждой деревне. Поставлена задача в ближайшие два-три года выйти на нормативное содержание дорог, и привести в порядок уличную сеть. Здесь мы отрабатываем ситуацию с главами сельских поселений и муниципальных районов. Кстати, мы увеличили субсидии всем муниципалитетам на содержание их муниципальной сети в два раза, чтобы они вплотную занимались программами приведения ее в надлежащее состояние. Пересматриваем мы и свои планы в том смысле, что быть может и недостаточно делать проезд только от существующей республиканской сети до центра населенного пункта, который условно находится у сельсовета. Есть ведь еще школа, больница, магазин. Да и как бросить дорогу посреди села, оставив непроезжим ее продолжение и параллельные улицы? Эти недостатки тоже будут устраняться после выполнения основной задачи.

Развернувшееся строительство ведет к росту производственного и интеллектуального потенциала, к увеличению квалификации людей. То, что построено с применением новых технологий, и обслуживать надо совершенной техникой. На современные машины — экскаватор, грейдер-скрепер, укладчик, кого попало не посадишь. Работа машиниста становится престижной. Освоив профессию, он получает возможность хорошо зарабатывать. А лучшим специалистам оказывается еще и почет. В райцентрах на громадных баннерах с лозунгом «Дороги объединяют Россию» вывешиваются портреты таких дорожников. Это очень стимулирует людей и подтягивает все население республики. Кроме того, оживление работы в дорожной отрасли привлекает в нее талантливых руководителей и бизнесменов, таких, как нынешний руководитель Чувашавтодора Владимир Михайлович Осипов. Энергию молодых специалистов направляют в нужное русло такие опытные профессионалы-дорожники, как заместитель министра транспорта Александр Иванович Лепилин. Все это позволяет развивать дорожную отрасль республики ускоренными темпами. □