

# Дороги... ВНЕ ЗАКОНА?

**О КАЧЕСТВЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ ПО РОССИИ ХОДЯТ ПОЧТИ ТАКИЕ ЖЕ ЛЕГЕНДЫ, КАК ОБ АВТОБАНАХ ГЕРМАНИИ. О НИХ РАССКАЗЫВАЮТ ДРУГ ДРУГУ АВТОТУРИСТЫ. О НИХ С ЗАВИСТЬЮ ВСПОМИНАЮТ ДОРОЖНИКИ, ПОБЫВАВШИЕ ЗДЕСЬ НА СОВЕЩАНИЯХ ИЛИ В ГОСТЯХ**

**К. Нехай,**  
генеральный  
директор  
Государственного  
учреждения  
«Краснодаравтодор»

И только специалисту-дорожнику известно, что автомобильные дороги Краснодарского края, как впрочем и всей России, находятся... вне закона. Если точнее, то вне Закона о дорогах, который мог бы скоро отметить свое десятилетие, если бы был своевременно принят.

Именно здесь, в курортном и дорожном российском раю, с каждым годом все более становится заметной слабость законодательной и нормативной базы дорожной отрасли. Ведь причины нынешнего благоденствия кроются совсем не в недостаточном

объеме выделяемых средств или в особых климатических условиях. Они, скорее, в способности администрации и руководителей дорожной отрасли края жертвовать будущим ради настоящего.

Так, еще в конце 80-х годов была принята концепция сохранения и обустройства автодорог Краснодарского края. Положительные тенденции появились быстро. Вслед за этим решением с каждым годом стала сокращаться необходимость ямочного ремонта. На перекрытых выравнивающими слоями и поверхностной обработкой дорогах заметно увеличивались межремонтные сроки, появлялся цивилизован-



**ДРУГАЯ ПРОГРАММА-«СЕВЕР» СВЯЗАНА  
С СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ РАЗВИТИЕМ СЕВЕРНЫХ  
РАЙОНОВ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ В 2004-2010 ГГ.  
ЕЕ РЕАЛИЗАЦИЯ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ РЕМОНТ  
ВНУТРИПОСЕЛКОВЫХ И ПОДЪЕЗДНЫХ ДОРОГ В 6 РАЙОНАХ  
КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ. СООТВЕТСТВУЮЩИЕ РАБОТЫ  
БЫЛИ ВЫПОЛНЕНЫ НА 144,96 КМ ДОРОГ**

ный вид, который дополнялся соответствующими знаками дорожной обстановки.

По сути дела первыми в России краснодарские дорожники в массовом порядке стали внедрять разметку. Старожилы вспоминают, что вначале ее устраивали с помощью битумной мастики, посыпанной дробленой фарфоровой крошкой - отходами производства фарфорового завода. Потом появились первые разметочные машины. Руководители местных администраций до хрипоты доказывали приоритет строительства новых дорог, но дорожники упрямо гнули свою линию - поверхностная обработка и разметка. В результате ощутимо сократилось количество ДТП. Сейчас уже местные власти в первую очередь требуют именно разметку.

Появлялись и другие новшества, связанные с эксплуатацией дорог. Можно назвать ту же систему метеообеспечения, охватившую практически весь Краснодарский край. В таких масштабах она тоже была здесь применена впервые в России.

Однако внимание к вопросам сохранности существующей сети дало и негативный эффект. Ведь новых дорог и новых значимых объектов на дорожной сети края практически не появлялось. Любопытный водитель, попавший сюда, заметит обилие кольцевых одноуровневых развязок. А во многих других регионах за последнее десятилетие выросли более практичные, удобные и дорогостоящие двухуровневые сооружения. Краснодарские дорожники обошлись без этого, рассчитывая, что в будущем появится возможность строить.

Середина 90-х годов и принятие Закона о дорожных фондах, казалось, подтвердили правильность курса краснодарских дорожников. Но совсем скоро дорожные фонды стали сворачиваться,

и постепенно у дорожников всей России остался один путь - вслед за краснодарцами перейти на сохранность дорог. Но, как показывает опыт дорожников Кубани, вечно хранить однажды построенное не удастся. Время идет, и развитие автоперевозок заметно опережает развитие автомобильных дорог. Через десяток лет такого подхода автодороги придут в состояние развала и их будет недостаточно. Автомобилисты на практике и в огромных масштабах ощущают, что из-за неудовлетворительного состояния дорог, срок службы автомобилей сокращается на 30%, увеличиваются расходы на топливо, на ремонт...

Что же происходит с сетью дорог Краснодарского края? В последнее десятилетие она прирастала в основном за счет отремонтированных и принятых на баланс сельскохозяйственных дорог и увеличилась почти на 900 км. Всего же на долю региональных дорог приходится 9527 км. А общая протяженность автомобильных дорог Краснодарского края 40,5 тыс. км. И состояние их, за исключением еще 1400 км федеральных магистралей, далеко от идеального.

Да и что говорить о всех дорогах края, если даже тщательно ухоженная территориальная дорожная сеть действительно требует улучшения. По данным мониторинга, дорожникам необходимо не только значительно увеличить объемы ремонта и реконструкции автодорог, но также реконструировать с уширением 119 мостов и выполнить капитальный ремонт еще 114 мостов. Для обеспечения безопасности движения требуется построить 17 развязок в двух уровнях на пересечениях автомобильных дорог и более 30-на железнодорожных переездах. Кроме этого назрела необходимость в строитель-

стве 35 обходов городов и крупных населенных пунктов. А еще в планах дорожного комплекса - строительство подъездных дорог к портам Кавказ и Железный Рог, решение проблем транспортных узлов Краснодара, Новороссийска и Сочи.

На выполнение этих масштабных задач нужны громадные средства. Между тем, в 2004 г. инвестиции краевого бюджета в дорожное хозяйство составили 3 850 млн. рублей. Это почти на четверть меньше, чем в годы существования дорожных фондов. На эти средства дорожникам удалось выполнить восстановительный ремонт 570 км дорог, произвести капитальный ремонт 120 км дорог и 1,2 км мостов. Также можно отметить завершение строительства автодороги Кропоткин-Темижбекская-граница Ставропольского края протяженностью 8,1 км.

Часть средств - 554,2 млн. рублей - была направлена на финансирование краевых целевых программ. Среди них программа строительства подъездов к сельским населенным пунктам «Сельские дороги на 2004-2007 гг.», в результате выполнения которой было построено почти 60 км гравийных дорог в 18 районах края.

Другая программа-«Север» связана с социально-экономическим развитием северных районов Краснодарского края в 2004-2010 гг. Ее реализация предусматривает ремонт внутрипоселковых и подъездных дорог в 6 районах Краснодарского края. Соответствующие работы были выполнены на 144,96 км дорог.

Еще одна программа направлена на ремонт улично-дорожной сети муниципальных образований. За год было отремонтировано более 140 км улиц населенных пунктов.

Прошлый, 2005 г., профинансирован с незначительным увеличением и этих средств явно недостаточно для обеспечения полной потребности в ремонтных работах и решения всех задач развития сети дорог и безопасности движения. Более того, если объем финансирования работ по ремонту сохранится на существующем уровне, то к 2010 г. потребность в ремонте дорог составит 66% от всей протяженности сети дорог. По расчетам, сделанным на основе прогнозирования развития дефектов покрытия, каждый рубль, недоложенный в необ-



ходимый сегодня ремонт дорог, уже в будущем году приведет к дополнительным затратам в размере 21 копейка на рубль. Продолжая эти расчеты, можно сделать вывод, что если в этом году на ликвидацию недоремонта требуется 2,9 млрд. рублей, то к 2010 г. нужно будет уже 6 млрд. рублей. Но где взять денег?

Дополнительных поступлений в дорожный бюджет Краснодарского края не предвидится. По размерам помощи Федерального бюджета эта всероссийская здравница и житница находится на 51 месте среди субъектов Российской Федерации. Остаются внутренние резервы. Они при активной поддержке Администрации и Законодательного собрания края задействованы полностью. Об этом свидетельствует и закрепление целевого характера дорожного бюджета, и максимально возможная ставка транспортного налога, и действующий краевой Закон о дорогах.

Больше того, дорожники планируют привлечь средства зарубежных и отечествен-

ных частных инвесторов, чему способствует близость к традиционным международным торговым путям и рынкам сбыта, развитая транспортная и рыночная инфраструктура. Дорожный комитет Краснодарского края разработал и сопровождает несколько инвестиционных проектов общей стоимостью около 500 млн. евро. Наиболее крупные из них связаны со строительством платного участка автодороги Майкоп – Туапсе в районе Шаумянского перевала и строительством платной автодороги Абинск – Кабардинка. Есть проекты по развитию производств, связанных с дорожной отраслью.

Все это говорит о том, что резервы задействованы полностью, но ведь нуж-

но сделать намного больше. А это возможно только при существовании планомерной долгосрочной дорожной политики на федеральном уровне. Казалось бы, понимание ее необходимости есть у всех. Известно, например, что на дороге с интенсивностью в 1,5-2 тыс. автомобилей в сутки, один рубль, затраченный на ремонт и содержание дорог, дает пользователю до 3 рублей чистой прибыли. Об этом и о прочих аспектах важности дорог в последние два года говорилось с самых высоких трибун, но к конкретным результатам это пока не привело. До сих пор нет Закона о дорогах, упразднены дорожные фонды. Ука-

**ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ ПОСЛЕ ПЕРЕСТРОЕЧНЫХ РЕФОРМ  
ОКАЗАЛАСЬ САМОЙ СПЛОЧЕННОЙ, САМОЙ  
ДИСЦИПЛИНИРОВАННОЙ И СТОЙКОЙ. ЕЕ МОЖНО  
СРАВНИВАТЬ С БОЕСПОСОБНЫМ  
АРМЕЙСКИМ СОЕДИНЕНИЕМ**

**ИЗМЕНЕНИЙ В ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЕ ТРЕБУЕТ И СЕЗОННОСТЬ РАБОТ. МОЩНАЯ ДОРОЖНАЯ ТЕХНИКА, КОТОРАЯ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ЛИШЬ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ В ГОДУ, ПОДВЕРГАЕТСЯ НЕОПРАВДАННОМУ НАЛОГООБЛОЖЕНИЮ. ЭТОГО МОЖНО ИЗБЕЖАТЬ, ВКЛЮЧИВ ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО В ПЕРЕЧЕНЬ СЕЗОННЫХ ОТРАСЛЕЙ, ОПРЕДЕЛЕННЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ**

зы и постановления о том, что дорожники должны стать полноправными хозяевами дорог и придорожной полосы на деле оказались половинчатыми.

Больше того, продолжают опасные эксперименты с источниками формирования дорожных бюджетов. С 2003 г. был упразднен единственный источник, дававший реальную силу программам дорожного строительства – налог на пользователей автомобильных дорог и налог на владельцев транспортных средств. Вместо этого налоговым кодексом определена компенсация в виде транспортного налога, акцизов на нефтепродукты в размере 50% поступлений и земельного налога. Финансирование дорожной отрасли резко пошло вниз. В том же Краснодарском крае по сравнению с 2000 г. в сопоставимых ценах оно снизилось на 18%.

Дальше – больше. С прошлого года налог на землю передан в муниципальные бюджеты. Для дорожного бюджета Краснодарского края это потеря почти 500 млн. рублей. Эксперименты продолжит упразднение транспортного налога в 2006 г. Кроме того, часть дорог будет передана на муниципальный уровень. К чему это приведет – даже теоретики реформы представляют с трудом. Самый разумный шаг при этом делении – передать дороги в управление тем же территориальным дорожным органам с их устоявшейся структурой, с налаженными связями и управленческой вертикалью.

Дорожная отрасль после перестроечных реформ оказалась самой сплоченной, самой дисциплинированной и стойкой. Ее можно сравнивать с боевым соединением. В Крас-

нодарском крае подтверждений этому особенно много. Например, можно вспомнить нашумевшее наводнение 2004 г. Дорожники оказались единственной структурой, которая смогла мобилизоваться в считанные дни и приступить к ликвидации последствий стихии. Почти вся дорожная техника была брошена на авральные работы. В результате за один месяц было вывезено 500 тыс. тонн мусора. А взять, к примеру, небезызвестную косу Тузла? Половина моря перегорожена с помощью дорожников в кратчайшие сроки. Опережая изворотливую дипломатию, они на практике доказали, что там решаются не политические или территориальные, а чисто экологические проблемы.

Примеры дорожного единства можно приводить бесконечно. Так, после Беслан-

ской трагедии уже через сутки краснодарские дорожники собрали 1 200 000 рублей, а еще через день - их представители доставили эти средства в Беслан, оказав адресную помощь пострадавшим. Каждый дорожник передал свой дневной заработок. И делалось это не по приказу. Ощущение единства, пожалуй, именно то, что не дает погибнуть отрасли в условиях последовательного развала системы ее финансирования, в условиях, когда на законодательном уровне не принимаются самые очевидные и не самые простые решения.

Большим вопросом по-прежнему для всех дорожников остается отвод земель под строительство дорог. Кроме того, что приходится оплачивать потери сельхозпроизводства и компенсировать убытки, за земли под дорогами, необходимо платить еще и земельный налог. Много лет дорожники безответно просят внести изменения в закон РФ «О плате за землю», определив льготу по взиманию платы на землю на региональные и муниципальные дороги общего пользования.

Изменений в законодательной базе требует и сезонность работ. Мощная дорожная техника, которая используется лишь несколько месяцев в году, подвергается неоправданному налогообложению. Этого можно избежать, включив дорожное хозяйство в перечень сезонных отраслей, определенных постановлением Правительства России.





Немало нерешенных вопросов и в организационной сфере. Взять ту же проблему сохранности дорог и как ее часть рассмотреть вопросы перевозки тяжеловесных грузов. Дорожники выдают согласование на этот вид деятельности. Но все ли хотят его получить? Большинство перевозчиков, особенно мелких, стремится обойти запреты и легко пользуется брешами в законодательной базе.

Сейчас дорожники перекрыли постами весового контроля все основные направления. Они вложили в это большие средства в расчете на высокий экономический эффект. Ожидания оправдались лишь частично. Почему? Из-за половинчатости решения. Остановить автомобиль дорожники по закону не имеют права. Приходится привлекать ГИБДД, которая не обязана заниматься этими вопросами. Но по договоренности зани-

мается. Что дальше? Остановлен автомобиль. Выписан акт не за ущерб, нанесенный дороге, а за нарушение правил перевозки. Добросовестный перевозчик оплатит его. А недобросовестный? Зачем ему платить, если мера ответственности очень расплывчата? Краснодарские дорожники в последние годы стали подавать документы в арбитражный суд. Но только на тех, у кого сумма штрафов доходит до 30 тыс. рублей и выше. Так в

их активе появился десяток с трудом выигранных процессов. Несколько перевозчиков оплатили штрафы и немалые судебные издержки. А большинство мелких нарушителей так и остаются безнаказанными, потому что отследить каждого не представляется возможным.

Все это происходит потому, что в сфере перевозок тяжеловесных грузов контроль распределен между четырьмя структурами. Причем РТИ, таможня, ГИБДД, облеченные правами карать и миловать, не заинтересованы в сохранности дорог. А дорожники обладают лишь правом увещевать.

Как выйти из положения? Об этом неоднократно говорилось в 90-е гг., в ходе обсуждения проекта Закона о дорогах. Нужна специализированная дорожная инспекция. Ей найдется немало дел.

Вернемся на те же краснодарские дороги. Вандализм, хищение знаков процветают здесь, как и по всей России. Гигантские средства тратятся на замену обстановки. Дорожная инспекция могла бы успешно наладить контроль. И это подтверждается практикой. Так, в одном из местных ДРСУ нашли возможность выделить старенькие «Жигули» и штат из двух человек. Одетые в камуфляж, на машине с надписью «Дорожная инспекция» они патрулируют свою зону обслуживания. Вандализм и хищения резко снизились. Сведениями о положительном опыте работы в этом направлении можно поинтересоваться в Ханты-Мансийском автономном округе, определенный опыт был накоплен и в Вологодской области...

Проблемы дорожной отрасли можно перечислять и дальше, но решить их можно, только направив совместные усилия правительства, Думы и всех дорожников России на разработку дорожной политики, на принятие и четкое исполнение долгосрочных перспективных планов развития дорожной отрасли. Причем логичнее всего представить эти планы в виде «Закона о дорогах России».

**БОЛЬНЫМ ВОПРОСОМ ПО-ПРЕЖНЕМУ ДЛЯ ВСЕХ ДОРОЖНИКОВ ОСТАЕТСЯ ОТВОД ЗЕМЕЛЬ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ. КРОМЕ ТОГО ЧТО ПРИХОДИТСЯ ОПЛАЧИВАТЬ ПОТЕРИ СЕЛЬХОЗПРОИЗВОДСТВА И КОМПЕНСИРОВАТЬ УБЫТКИ ЗА ЗЕМЛИ ПОД ДОРОГАМИ, НЕОБХОДИМО ПЛАТИТЬ ЕЩЕ И ЗЕМЕЛЬНЫЙ НАЛОГ**

ОРГАНИЗАТОР:  
**КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

Всероссийская специализированная выставка  
**ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОЕ  
ХОЗЯЙСТВО - 2006:**

**ТЕХНОЛОГИИ, ИНВЕСТИЦИИ, НОВОЕ КАЧЕСТВО**

В рамках VII Всероссийского Форума "Развитие жилищно-коммунального хозяйства в свете задач Национального проекта "Доступное и комфортное жилье - гражданам России"



ОРГАНИЗАТОР:  
**КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

**Время работы выставки:**  
14 марта 2006 г. с 12:00 до 18:00  
с 15 по 16 марта 2006 г. с 10:00 до 18:00  
17 марта 2006 г. с 10:00 до 16:00

**ОСТАНОВКА БЕСПЛАТНЫХ АВТОБУСОВ ДЛЯ ПОСЕТИТЕЛЕЙ ВЫСТАВОК:**  
Ст. метро "Тушинская" (последний вагон из центра, ул. Волоколамское шоссе, д. 94)

МВЦ "Крокус Экспо"  
65-66 км Московской кольцевой автомобильной дороги  
Ст. метро "Тушинская",  
"Щукинская": автобусы, маршрутные такси 640, 631  
Ст. метро "Молодежная": маршрутные такси 10, 10А  
(до остановки "ул. Исаковского")  
Тел./факс: +7(495) 727-25-82, 727-26-31  
E-mail: ira@crocus-off.ru  
www.komhoz-expo.ru, www.crocus-expo.ru

**ПРИГЛАШЕНИЕ**

**14 - 17 марта 2006**

Всероссийская специализированная выставка  
**ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОЕ  
ХОЗЯЙСТВО - 2006:**

**ТЕХНОЛОГИИ, ИНВЕСТИЦИИ, НОВОЕ КАЧЕСТВО**

В рамках VII Всероссийского Форума "Развитие жилищно-коммунального хозяйства в свете задач Национального проекта "Доступное и комфортное жилье - гражданам России"



Генеральный партнер:



Официальный партнер:



Информационный партнер  
член оргкомитета выставки:



Информационный спонсор:



Информационный партнер:



Официально  
уполномоченное  
туристическое  
агентство:



Информационный спонсор:



Продаже не подлежит.