

# Текущая жизнь отрасли — отработка путей развития

На очередном заседании Совета директоров Ассоциации РАДОР, состоявшемся в Москве прошедшим летом, были рассмотрены рабочие вопросы дорожной отрасли.

Темы были злободневными — специалисты получили консультации по изменениям в федеральном законе по бюджету 2007 г., по закону о федеральном бюджете на 2008 г. и на плановый период 2009 и 2010 гг. В соответствии с этими документами на дорожное хозяйство дополнительно выделяется 100 млрд руб., из которых 30 млрд предстоит освоить уже в следующем году. Кроме того, участникам совета директоров довели информацию о проекте закона «Об автомобильных дорогах», который прошел первое чтение в Государственной думе. Его положения во многом не устраивают дорожников, прежде всего в части системы финансирования, упорядочения взаимоотношений с владельцами инженерных коммуникаций и придорожных объектов, то есть как раз тех вопросов, которые можно решать только на основе закона. Ко времени рассмотрения проекта закона во втором чтении на осенней сессии Государственной Думы, этот номер журнала возможно уже выйдет из печати. Время покажет, насколько предложения по улучшению текста закона будут услышаны депутатами.

Но при этом и официальные лица, и бывалые дорожники — разработчики многих нормативных документов, такие как президент ассоциации «Родос» Олег Вячеславович Скворцов, предостерегали собравшихся от внесения поправок, кардинально меняющих положения разработанного проекта закона. В противном случае он может быть снова отложен на неопределенное время.

Из практических, прикладных методических документов были представлены нормативы денежных затрат на содержание автомобильных дорог федерального значения. Исходными в них стали суммы затрат на федеральные дороги пятой технической категории. Так, для выполнения капитального ремонта одного километра на них отводится 8580 тыс. руб. На ремонт планируется выделять 2715 тыс. руб., на содержание 695 тыс. руб. Для до-



рог других категорий установлены повышающие коэффициенты. Например, для третьей категории коэффициент на капитальный ремонт составляет 1,66, для первой — 3,67, на ремонт соответственно 1,46 и 2,91, на содержание 1,14 и 2,03. Кроме того, рассчитаны базовые территориальные коэффициенты. За единицу взята стоимость работ в Центральном округе. Понижающие ставки установлены для Южного и Приволжского округов, а самый высокий коэффициент (1,35 на ремонте и капремонте) приходится на Дальневосточный Федеральный округ.

Кроме этого, на Совете директоров был озвучен порядок распределения субсидий, а также проект федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)». Большой интерес собравшихся вызвал доклад о правоприменительной практике и совершенствовании законодательства о размещении заказов для государственных нужд. Особенно порадовало дорожников разъяснение заместителя директора Института по ресурсному обеспечению управления закупками и продажами для государственных и муниципальных нужд Татьяны Трефиловой о том, что торги, проведенные на территориальные объекты до выделения федеральных средств, на законных основаниях могут считаться действи-

тельными. По просьбе собравшихся в Росавтодор будет представлено официальное заключение по этому поводу.

В ходе совещания постоянные его участники легко могли заметить, что с каждым разом исполнительный комитет РАДОР ищет, находит и предлагает новые методы работы Совета директоров, используя при этом все возможные современные технические и электронные средства организации деятельности. Например, ушли в прошлое длинные отчетные доклады. Ведь сейчас не требуется с трибуны перечислять мероприятия, проведенные Ассоциацией РАДОР. С одной стороны вся информация рассылается по электронной почте и доводится до каждого участника в письменном виде. С другой — работа Ассоциации настолько заметна, что не только Совету директоров, но и всей отрасли известны десятки мероприятий, проведенных ассоциацией по разработке нормативно-технической базы, по нормативно правовому регулированию вопросов движения тяжеловесных транспортных средств, по информационному и аппаратно-программному обеспечению, по проблемам метеорологического обеспечения дорожного движения и зимнего содержания дорог, по содействию развитию отечественного машиностроения и многим другим аспектам.



На заседании было принято в Ассоциацию РАДОР Министерство градостроительства и развития общественной инфраструктуры Чувашской республики, а ее ассоциированными членами стали Корпорация «Автострада», Северо-западная лизинговая компания и страховая компания «Регион гарант».

Немало добрых слов в адрес РАДОРА было сказано руководителем Росавтодора Олегом Белозеровым, который акцентировал внимание собравшихся не только на выросшую в последние годы роль ассоциации, но и на то, что генеральный директор Ассоциации РАДОР избран председателем Координационного совета — постоянно действующего органа Общественного совета ФДА. Акцентировав внимание собравшихся на самых серьезных проблемах дорожной отрасли Олег Белозеров подчеркнул, что только совместное решение поставленных задач Росавтодором и регионами позволит существенно продвинуться в достижении главной цели, поставленной в Послании Президента: создании высококачественных трасс дорог и приведения существующей дорожной сети в состояние соответствующее потребностям пользователей и государства.

Из высказываний участников Совета директоров:

**Виталий ЧАРЫКОВ, начальник Управления транспорта и автомобильных дорог Тамбовской области:** «К сожалению, в ходе совещания мы не услышали ответа на самый главный вопрос — когда пойдет финансирование — по субсидиям, по выделению средств городам, по новым поселениям. Строительный сезон в разгаре, в август входим, а денег

нет. Да еще и непонятно зачем усложняется процесс инвестирования. Кто это придумал — подтверждать все объекты строительства на уровне правительства России? Неужели правительство лучше видит, что надо делать в том или ином регионе? Мы на местах хорошо знаем, что надо делать в наших регионах и готовы вести работы, а вместо этого сидим в Москве и утверждаем конкретные объекты. Я считаю, что надо больше доверять субъектам. Следует разработать методику и в соответствии с ней отдать регионам то, что положено по субсидиям и дать им возможность распоряжаться и ремонтом, и стройкой, и содержанием. Это упростит процедуру выделения денег и повысит эффективность использования средств. Ведь финансирование ключевой момент в любом деле. Мы сейчас решаем вопрос оснащения дорожных подрядных организации современной техникой и технологиями, стремимся подготовить хороших специалистов, работаем над удешевлением стоимости объектов, над повышением качества работ, но без своевременного стабильного финансирования ничего не получится».

**Алексей СИМОНОВ, директор ОАО «Елецкое ДСУ №3»:** «В ходе заседания были рассмотрены очень актуальные вопросы, связанные с развитием дорожной отрасли. Мы почерпнули массу интересной информации по законодательным актам. Конечно, хотелось бы, чтобы законы России по максимуму учитывали специфику дорожного хозяйства. Но сложившаяся ситуация пока что показывает обратное, оставляя открытой многие наши проблемы. Остается неприкрытой и главная болевая точка — задержка с объявлением торгов и открытием финансирования. Вполне могла бы порадовать представленная информация по

нормативному содержанию. Очень хорошо, если она войдет в нашу жизнь. Проблема остается только в том, что на стопроцентное нормативное содержание планируется перейти лишь к 2011 году. Но до этого времени состояние дорог не улучшится, и я не вижу смысла в откладывании этого процесса на такой срок. Планировали переход на трехлетку с 2008 года, так и следовало сразу вводить стопроцентное финансирование содержания. Мы, подрядчики, готовы применить эти деньги по назначению с максимальной отдачей».

**Сергей ГАЛКИН, начальник дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа — Югры:** «Это заседание как никогда актуально. Деньги, которые должны были пойти как часть субсидий субъектам федерации задержались. Поэтому необходимо было обсудить, почему задерживается финансирование и как можно его ускорить. Это важно даже для наших, самодостаточных регионов, таких как Югра и Тюмень. К примеру, у нас в Ханты-Мансийском автономном округе всего 378 километров федеральных автодорог. Но две трети этой протяженности нуждаются в реконструкции и модернизации. Поэтому нам важно было услышать от руководителя «Росавтодора», что он думает о восстановлении федеральных дорог. Весьма полезно было узнать о новом в управлении госзакупками, о подготовке аукционов, о проведении конкурсов. Почти у всех в регионах одни проблемы. Пытаясь компенсировать задержку федерального финансирования многие провели конкурсы, и теперь с тревогой ждали информации от разработчиков законов. Профессиональное разъяснение расставило акценты и дало возможность надеяться на положительное решение вопроса».

**Сергей ТРУШКИН, заместитель министра строительства и дорожного хозяйства Астраханской области:** «Каждый примеряет происхождение на Совете директоров к своему региону. У нас в следующем году планируется празднование 450 лет Астрахани. Реализуется программа по подготовке к этой дате. В части приведения в порядок уличной автодорожной сети мы должны освоить миллиард сто миллионов федеральных и 150 миллионов областных средств. Сложность состоит в том что город никогда не получал таких инвестиций и очень важен начальный момент — проведение конкурсов, получение разрешительных документов на проведение работ. Плюс в этом году в рамках межправительственного соглашения заканчивается строительство моста через пограничную с Казахстаном реку Кигач. Он даст возможность беспрепятственного проезда по коридору Е40 в сторону Казахстана, Узбекистана и далее на Китай. Но при всем этом ситуация неоднозначна — на территориальную сеть астраханских дорог пойдет в лучшем случае четверть от средств, затрачиваемых на мост и город. Дело в том, что когда существовал территориальный дорожный фонд, объем инвестиций в рамках акцизов и транспортного налога составлял 800 миллионов рублей, а сейчас всего лишь 484 миллиона рублей, которых недостаточно даже для полноценного содержания и текущих ремонтов. О строительстве не говорю. Та малая часть, которую мы можем выделять, полностью уходит на финансирование федеральных объектов. В такой же ситуации находятся и многие другие регионы и ее надо менять, увеличивая территориальные дорожные бюджеты».

**Иван ПИВКИН, начальник ГУ «Управление капитального строительства и дорожного хозяйства Республики Мордовия»:** «Полезной информации на Совете директоров было представлено много. Она содержалась и в раздаточных материалах, и в информации Валерия Николаевича Мосалова о федеральных бюджетах, и в пояснениях Олега Валентиновича Белозерова о том, как будет жить дорожная отрасль дальше. Очень интересны сведения о разработке программы перспективного развития автомобильных дорог России. Кстати, мы в Республике Мордовии недавно тоже собирали всех дорожников, оценивали свои перспективы, знакомили подрядчиков с проектом региональной программы на 2010–2015 годы. Возможность общения дорожников на всех уровнях и обмен мнениями всегда дает много и в освоении новых техно-

логий и в применении современных материалов и в разрешении проблем. Вот, к примеру, вопрос с финансированием. Мы как заказчики объектов капитального строительства республики возводим ледовый дворец. Для этого в прошлом году были проведены региональные торги. А когда в текущем году Федеральное агентство по физкультуре и спорту выделило 60 миллионов рублей, то они без проблем были направлены на это строительство на основании региональных торгов. Аналогичная ситуация сложилась сейчас во многих регионах со строительством дорожных объектов и Федеральное дорожное агентство могло бы использовать этот опыт».

**Олеся ДМИТРОВА, начальник ГУ «Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области»:** «В ходе заседания мы уточнили перспективы получения федеральных денег и высказали свою позицию по финансированию в этом году. Благодаря участию в Совете директоров Белозерова и Мосалова наши проблемы были подняты на уровень «Росавтодора», который не должен ограничиваться заботой о федеральных дорогах. Есть общие вопросы развития дорожной отрасли, и решать их надо сообща. Особенно это касается разработки законов. От их качества зависит, как мы будем развиваться. Они не должны требовать столько поправок, как существующие, несвоевременная разработка которых привела к затяжкам проведения конкурсов. Следующий этап — переход к аукционам — также не проработан до конца. При существующем положении в их ходе могут быть отсеяны серьезные работоспособные предприятия, и объекты достанутся «варягам», играющим на безосновательном понижении цены. Эту ситуацию надо исправлять введением предквалификации. А в целом такое общение дает возможность вовремя узнать новое и применить это знание в своей работе. Например, на совещании я для себя отметила, что теперь задание на проектирование надо давать с учетом изменений в Федеральный закон №94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд». Это будет существенно сокращать время на рассмотрение документации, на проведение экспертиз, согласований, а, значит, можно будет быстрее выставить объект на торги. Это лишь один из позитивных моментов, а их много. Сейчас у нас, в Белгородской области, и у губернатора, и в правительстве, и в душе есть понимание того, что отчисления на до-

роги должны постоянно расти. Формируется такое понимание и на федеральном уровне. Так что будем надеяться на благоприятное разрешение ситуации с финансированием дорожной отрасли».

**Александр ГОНЧАРОВ, заместитель Председателя Кабинета Министров Чувашской Республики — министр градостроительства и развития общественной инфраструктуры:** «Я впервые принимаю участие в Совете директоров Ассоциации РАДОР и мне трудно оценить его ход. Могу отметить, что на нем был затронут ряд вопросов, которые волнуют все регионы. Прежде всего, это разработка Федерального закона об автомобильных дорогах. Очень важен прикладной вопрос о системе организации конкурсов. Из-за несоответствия, а также нестыковок различных нормативных документов страдает практическая организация работ в регионах, затягивается финансирование. У дорожников остаются опасения по поводу пересмотра результатов уже проведенных субъектами торгов. Из других вопросов, рассмотренных на Совете следует отметить серьезный подход по порядку оценки нормативов денежных затрат на содержание дорог. Субъектам очень нужна четкая нормативная база формирования затрат на эти цели, для того чтобы дорожники аргументировано могли работать с органами, которые верстают в регионах бюджет — с комитетами или министерствами экономического развития в регионах, финансовыми структурами. Очень важно, что все эти вопросы были озвучены руководителем Федерального дорожного агентства О.В. Белозеровым И конечно очень полезным был обмен мнениями с коллегами. Так что я лишней раз убедился в том, что не зря дорожники Чувашской Республики исправили недоработку прошлых лет и стали полноправными членами Ассоциации РАДОР. Кстати, у нас есть опыт работы по привлечению денег в дорожное хозяйство, и мы обязательно поделимся им с коллегами. Достаточно сказать, что общий объем средств, привлеченных из разных источников выделяемых в этом году на дороги, составляет около 20 процентов республиканского бюджета Чувашской Республики. Одним из вариантов привлечения финансирования стал заем в сумме 1,3 миллиарда рублей у Международной финансовой корпорации, который направлен на выполнение республиканской программы по завершению строительства автодорог с твердым покрытием до всех населенных пунктов». □