



ИГОРЬ СТАРЫГИН: О ПРОБЛЕМАХ И ПЛАНАХ ТЕРРИТОРИАЛОВ

Вот уже более двадцати лет Ассоциация РАДОР объединяет в своих рядах территориальные органы управления российскими автомобильными дорогами общего пользования. На сегодняшний день в ее состав входят 77 действительных и 20 ассоциированных членов. О текущей работе Ассоциации и задачах на предстоящий год журналу «Дороги. Инновации в строительстве» рассказал ее генеральный директор Игорь Старыгин.

— Игорь Иванович, как вы оцениваете итоги уходящего 2014 года? Какие наиболее значимые события в дорожной отрасли могли бы отметить?

— Безусловно, главным событием 2014 года в дорожной отрасли стало заседание Президиума Государственного Совета РФ под председательством Президента РФ В.В. Путина. В этой связи, наиболее важным направлением работы нашей Ассоциации стала подготовка доклада и проекта поручений к этому мероприятию. Более полугода мы работали в качестве экспертов в составе рабочей группы под председательством Президента Татарстана Р.Н. Минниханова.

— В какой мере ваши предложения нашли отражение в перечне поручений Владимира Путина? Каковы, на ваш взгляд, главные препятствия на пути реализации этих поручений?

— По итогам заседания Президиума Госсовета РФ в перечне поручений Президента нашел свое отражение целый ряд предложений Ассоциации. В частности, предложение об увеличении с 2015 года на 1 рубль в 1 литре ставок акцизов на ГСМ и о направлении 100% акцизов на ГСМ в дорожные фонды субъектов РФ легли в основу разработанных по поручению Президента РФ 366-ФЗ от 24.11.2014 г. и 283-ФЗ от 04.10.2014 г.

Нашло поддержку и предложение Ассоциации, касающееся строительства автодорог с низкой интенсивностью движения по стандартам, предусматривающим меньшие геометрические параметры и облегченные конструкции дорожных одежд. Правительству совместно с органами исполнительной власти субъектов РФ поручено рассмотреть вопрос об уточнении требований к автодорогам общего пользования и улично-дорожной сети в зависимости от их функционального назначения (в том числе, в части, касающейся расчетных нагрузок, геометрических характеристик, используемых материалов). При необходимости — внести соответствующие изменения в нормативные документы.

В поручениях Президента РФ также нашли свое отражение и наши предложения о введении на автодорогах регионального и межмуниципального значения системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого дорогам транспортными средствами массой свыше 12 тонн; о наделении органов исполнительной власти субъектов РФ полномочиями по контролю над соблюдением установленных весогабаритных норм при перевозке тяжеловесных и крупногабаритных грузов и по принятию мер административного воздействия в отношении нарушителей. Кроме этого, Федеральным законом 311-ФЗ от

22.10.2014г. «О внесении изменений в БК РФ» внесены изменения в ст. 179.4 Бюджетного кодекса РФ, предусматривающие предоставление возможности использования средств в размере 5% объема бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ, направляемых на проектирование, строительство, реконструкцию автодорог общего пользования (за исключением автодорог федерального значения) с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью дорог общего пользования, на ремонт и капитальный ремонт автодорог общего пользования до сельских населенных пунктов.

Я перечислил лишь некоторые из предложений Ассоциации РАДОР, нашедших отражение в поручениях Президента РФ. Исполнение всех без исключения поручений сегодня является стратегической задачей органов управления автомобильными дорогами. Безусловно, нам предстоит столкнуться с определенными трудностями. Но перед дорожной отраслью поставлены конкретные цели, и сегодня мы видим, реальные возможности для решения поставленных задач.

— Каковы предварительные результаты функционирования региональных дорожных фондов в 2014 году? Насколько эффективно использовались средства? С каки-

ми проблемами в этой связи сталкиваются регионы?

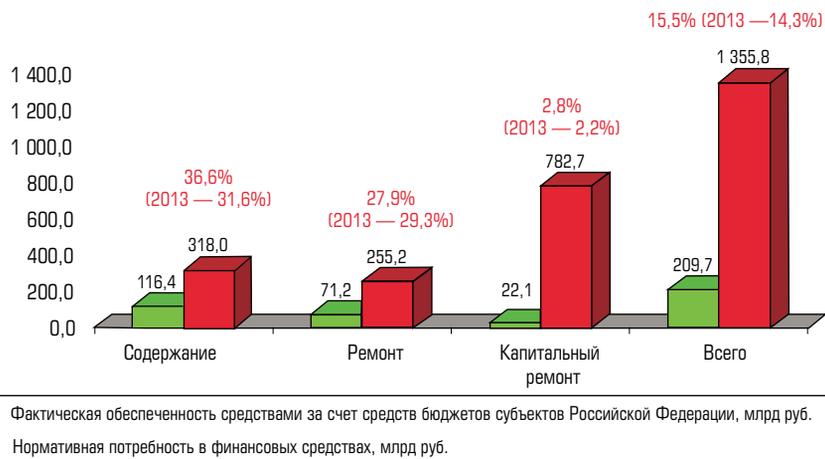
— Основная проблема, с которой столкнулись регионы в текущем году, — недосбор акцизов на нефтепродукты относительно запланированных показателей. Прогноз поступлений денежных средств от сбора акцизов оказался неточным, и по предварительным данным на конец 2014 года региональные дорожные фонды недосчитаются по этой статье доходов более 80 млрд. рублей. В результате возникают сложности с оплатой выполненных работ по ранее заключенным контрактам.

В качестве компенсации выпадающих доходов региональных дорожных фондов в федеральном бюджете на 2015 год предусмотрено направить в бюджеты субъектов Российской Федерации иные межбюджетные трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности в объеме 91,2 млрд. рублей. Кроме того, как уже было сказано выше, с 2015 года 100% акцизов на ГСМ будут направлены в региональные бюджеты (включая увеличение размера акцизов на 1 руб. в 1 л). Также для снижения финансовой нагрузки на региональные бюджеты предусмотрена реструктуризация и пролонгация ранее предоставленных бюджетом субъектов РФ бюджетных кредитов на реализацию проектов развития автомобильных дорог и мероприятий по поддержанию их состояния в соответствии с нормативными требованиями.

По итогам 2014 года практически во всех субъектах наблюдается несоответствие фактической обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах на содержание, ремонт и капитальный ремонт автодорог регионального значения.

— В каких регионах ведется наиболее активная работа по повышению качества автодорожной сети? Какие шаги по повышению эффективности работы территориальных органов управления автомобильными дорогами следует предпринять?

— Наша Ассоциация тесно взаимодействует со всеми территориальными органами управления автодорогами, что дает нам возможность говорить о том, что все регионы прикладывают большие усилия для сохранения и развития дорожной сети. Результат же зависит от их возможностей: финансирования, протяженности сети, ее износа и многих других объективных факторов.

**Соотношение фактической обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах в субъектах Российской Федерации в 2014 году на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения (без учета г. Москвы и г. Санкт-Петербурга), млрд. рублей (на 01.10.2014 г.)****Мост через реку Кама**

Одним из важнейших шагов, который сегодня необходимо предпринять территориальным органам управления автодорогами для повышения эффективности своей деятельности — обеспечение открытости и прозрачности работы. Многие регионы уже ведут активную работу в этом направлении: на плановой основе осуществляется взаимодействие со СМИ, информация размещается в сети Интернет, проводятся проверки качества дорожных работ с привлечением общественности. Между тем, некоторые территориальные органы находятся лишь в начале пути, им необходимо запланировать комплекс мероприятий в этом направлении как на краткосрочную, так и на долгосрочную перспективу. Ассоциация «РАДОР», безусловно, окажет им поддержку и в этом вопросе.

— Какие наиболее значимые инфраструктурные проекты в настоящее время реализуются в субъектах федерации?

— Сегодня дорожная отрасль является лидером по количеству запланированных проектов строительства дорог и мостовых сооружений. Большинство этих проектов планируется реализовать с использованием государственно-частного партнерства, то есть при участии бизнеса.

Так в Республике Удмуртия уже реализуется проект ГЧП «Строительство и эксплуатация на платной основе мостовых переходов через реку Кама и реку Буй у города Камбарка». Уникальность проекта в том, что это первый в России опыт региональной концессии в дорожной отрасли. В рамках проекта предусматривается строительство моста через Каму протяженностью 1082 м, трех небольших мостовых переходов, 14 км подходов к мостам, а также пунктов взимания платы. Общая стоимость проекта — 14 млрд. рублей. В настоящее время достигнута договоренность, что 23% всех необходимых средств выделит феде-



ральный бюджет, 7% — региональный, а 70% — средства инвесторов. Срок реализации проекта — 3 года, срок окупаемости — 26 лет.

Разработка данного проекта ведется с 2001 года, подготовка концессионного соглашения началась еще в 2009 году. Инициатором проекта выступает правительство Удмуртской Республики. Проект реализуется в целях развития транспортной инфраструктуры Приволжского федерального округа и направлен на решение проблем как регионального, так и федерального уровня. Его реализация позволит сократить на 300–600 км пробег автотранспорта по направлениям Киров — Ижевск — Уфа — Оренбург и Нижний Новгород — Казань — Ижевск — Екатеринбург. Кроме того, круглогодичную связь с «большой землей» получают населенные пункты Камбарского муниципального района: сейчас здесь функционируют паромные и ледовые переправы через Каму, а в межсезонье район отрезан от остальной территории республики до 100 дней в году.

В Рязанской области уже реализован проект на основе государственно-частного партнерства — строительство платного путепровода над железнодорожными путями в районе поселка Соколовка взамен железнодорожного переезда. Проект был задуман в начале 2011 года, а уже в ноябре 2012 года было открыто движение по мосту. Год ушел на подготовку необходимой юридической базы для принятия решений и подготовку общественности к тому, что на территории области впервые будет постро-

ен платный участок дороги. Разработка проектно-сметной документации заняла 6 месяцев.

Длина путепровода составляет 24 м, его ширина — 19 м, два подхода по 300 метров, по 3 пункта взимания платы в каждую сторону движения. Плата для легкового транспорта — 15 рублей, для грузового — 30 рублей. Стоимость проекта составила 260 млн рублей. В качестве единственного инвестора выступил негосударственный пенсионный фонд «Норильский никель», региональное и муниципальное правительство осуществляло юридическую и техническую поддержку.

— В разработке каких нормативных актов принимала участие ассоциация «РАДОР» в 2014 году?

— Одно из основных направлений работы Ассоциации — экспертная оценка проектов нормативно-правовых актов. Так, в 2014 году проведена большая работа над рецензированием Межгосударственных стандартов Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (152 стандарта, закрепленных за Российской Федерацией).

— В составе Российской Федерации в этом году появился Крымский федеральный округ. Каким образом организована работа Ассоциации в этом регионе?

— Контакты с органами управления автомобильными дорогами Крымского федерального округа уже установлены. Представители региона в июне текущего года принимали участие в заседании Совета директоров Ассоциации, где в частности обсуждались

возможности нашего дальнейшего взаимодействия. В ближайшее время региону предстоит решить важную задачу — разработать и выпустить большой блок нормативных документов в сфере дорожного хозяйства. Мы, со своей стороны, оказываем руководителям дорожной отрасли Крымского округа методологическую поддержку и обеспечиваем их информационно-аналитическими материалами по всем аспектам дорожной деятельности и в дальнейшем представители Крымского федерального округа будут принимать участие в мероприятиях Ассоциации «РАДОР».

— Какие основные мероприятия Ассоциации запланированы на 2015 год?

— Ассоциацией уже разработан проект Программы, утвердить которую предстоит на внеочередном заседании Совета директоров Ассоциации 27 января 2015 года. Пока можно сказать, что мы запланировали мероприятия (семинары, совещания, круглые столы и конференции) по темам, актуальным для работы территориальных органов управления автодорогами: размещение госзаказа, обеспечение сохранности автодорог и организация весового контроля транспортных средств, применение механизма государственно-частного партнерства, внедрение новых технологий, информационное обеспечение и другим. Надеюсь, что, несмотря на непростой период для нашей страны, мы в полном объеме выполним намеченное, окажем максимальное содействие и поддержку всем членам нашей Ассоциации.