



Законодатели указали на разбитые дороги

Реализация нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) и комплексного плана расширения и модернизации дорожной инфраструктуры стали основными темами сибирского транспортного форума. Представители законодательного собрания Новосибирской области, принявшие участие в пленарной дискуссии, рассказали о проблемах исполнения задачи правительства на региональном уровне. Так, по словам парламентариев, препятствует развитию дорожной отрасли в Новосибирске глобальный недоремонт дорожного полотна, на ликвидацию которого необходимо единовременное привлечение государственных средств в объеме не менее 71 млрд руб.

— перспективы —

ДОРОГАМ НЕ ХВАТИЛО ФИНАНСИРОВАНИЯ

Ситуация с выполнением нацпроекта БКАД обсуждалась на Сибирском транспортном форуме 22 мая. В рамках этой программы до конца 2024 года планируется потратить 4,7 трлн руб. на приведение в порядок всей дорожной сети России. Доля отремонтированных региональных дорог должна вырасти с 43% (конец 2017 года) до 50,9%. Для каждого субъекта федерации утвержден пятилетний план. В 2019 году регионы получат из федерального бюджета 106 млрд руб., к 2024 году поступления должны прекратиться.

В отличие от большинства других нацпроектов основные расходы в рамках БКАД лягут на бюджеты субъектов РФ — на исполнение проекта они потратят 4,1 трлн руб. Затраты из госбюджета составят 441 млрд руб., из внебюджетных источников — 200 млрд руб.

По данным министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Льва Решетникова, в регионе по проекту БКАД на 2019 год запланированы 5,2 млрд руб. Из них средств федерального бюджета — 2,3 млрд руб., консолидированного областного — 2,9 млрд руб.

«Развитие транспортной инфраструктуры, не только в Сибирском регионе, но и во всей России, — одна из основных составляющих для того, чтобы совершить скачок в развитии экономики», — отметил полномочный представитель президента в Сибирском федеральном округе Сергей Меньяло на открытии форума.

Председатель заксобрания Новосибирской области Андрей Шимкив согласился, что нацпроект важен для региона, однако признал, что предусмотренной на исполнение нацпроекта БКАД суммы недостаточно и отремонтировать дороги региона только своими силами не получится. Парламентарий подчеркнул: в регионе глобальный недоремонт дорог, на ликвидацию которого необходима сумма, кратно превышающая объем, который может выделить область или готов предоставить федеральный центр. По его оценке, Новосибирску для приведения всех дорог в нормативное состояние необходимо не менее 71 млрд руб. «При увеличении ежегодной доли финансирования из средств федерального бюджета целевые показатели по росту протяженности региональных автомобильных дорог в нормативном состоянии могут быть достигнуты с опережением до 2024 года или с увеличением данного процента от обозначенного в региональном и федеральных проектах», — отметил господин Шимкив.

Увеличить финансирование, пояснил председатель заксобрания, необходимо еще и по причине перегруженности основных транспортных магистралей. В настоя-

щее время уровень автомобилистпользования в Новосибирской области близок к критическим отметкам и составляет 300 автомобилей на тысячу человек, что практически соответствует уровню автомобилистпользования в крупных европейских странах.

В 2018 году в режиме перегрузки находилось около 181 км автомобильных дорог регионального значения Новосибирской области, что составляет 1,42% от их общей протяженности, или 78,3% от общей протяженности автомобильных дорог регионального значения в пределах Новосибирской агломерации. «Снижение данного показателя требует в том числе капиталоемких работ по реконструкции и строительству участков автомобильных дорог-дублеров и других мероприятий, что также затруднительно при утвержденном финансовом обеспечении и требует дополнительного финансирования», — заявил парламентарий.

Как заметил заместитель председателя законодательного собрания Новосибирской области Валерий Ильенко, сегодня в основные цели и задачи национального проекта не входят и такие вопросы, как сохранность мостов. Тем не менее искусственные сооружения на автомобильных дорогах являются стратегическими объектами, при ненормативном состоянии которых существует реальная опасность техногенных катастроф и, как следствие, прекращение движения по соответствующим направлениям. Парламентарий предложил рассмотреть возможность дополнительно профинансировать и обеспечить соответствующими финансовыми ресурсами и это направление.

Исполняющий обязанности директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков пояснил, что Общественный народный фронт разрабатывает проект «100 мостов», который подразумевает отдельное от нацпроекта БКАД финансирование на реконструкцию дорожных сооружений. «Мы посчитали: в целом по стране сегодня в аварийном состоянии находятся более 2 тыс. мостов. Если в этом году эту программу примут, то уже в 2020-м будет готова проектно-сметная документация и начнутся ремонтные работы на объектах, находящихся в критическом состоянии», — рассказал он.

БУДУЩЕЕ ЗА ПОПРАВКАМИ

Андрей Шимкив внес предложение, которое способно, по его словам, снизить себестоимость ремонта автомобильных дорог. Для этого необходимо внести на федеральном уровне изменения в действующие отраслевые нормативы и разработать региональные стандарты для автомобильных участков с низкой интенсивностью движения, предусмотрев в них более оптимизированные требования к конструкциям дорожных одежд и дру-



Председатель законодательного собрания Андрей Шимкив с заместителем председателя правительства Новосибирской области Владимиром Знатковым на Сибирском транспортном форуме

гих элементов. «Это позволит снизить стоимость проводимых работ и выполнить больший объем реконструкции», — пояснил он.

Спикер заксобрания также предложил внести изменения в федеральный закон от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ («О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»), дополнив его правом заказчика проводить предквалификационный отбор участников электронного аукциона, чтобы исключить риск невыполнения целевых показателей нацпроекта из-за допуска к работам неквалифицированных подрядных организаций. Кроме этого, парламентарий высказался за идею предоставить заказчикам право размещать государственные или муниципальные заказы на выполнение работ по строительству или реконструкции автомобильных дорог общей стоимостью более 150 млн руб. путем проведения конкурсов, а не аукционов, как это предусмотрено сегодня.

Кроме этого, парламентарии обратили внимание чиновников на то, что для полноценной реализации в 2019 году целевого показателя нацпроекта по увеличению доли контрактов на проведение работ по ремонту дорог с использованием новых технологий и материалов, разработан соответствующий реестр, который в настоящее время не утвержден.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ — НЕПРОСТОЕ РЕШЕНИЕ

Самой резонансной темой форума, которая вызвала массу споров участников, стали грузовые и пассажироперевозки. По словам модератора дискуссии, директора Института транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики, председателя общественного совета Минтранса России Михаила Бликина, проблема приобрела особую актуальность по ряду причин. «Грузоперевозки оказывают разрушающее

воздействие на конструкцию автодорог, поэтому предприятия этой отрасли обязали оплачивать проезд по федеральным дорогам. Однако, к сожалению, государственная система сбора платежей „Платон“ вызвала огромный социальный резонанс и не все согласились добровольно пройти в ней регистрацию», — рассказал участникам эксперт.

Тем не менее, отметил Григорий Волков, сегодня напряженность, возникающая из-за «Платона» снижается и все больше перевозчиков, ранее работавших на рынке нелегально, регистрируются в этой системе. «Конечно, все еще на рынке грузоперевозчиков доминируют частные владельцы транспортных средств, на долю которых приходится около 60%. Однако до „Платона“, который обелил рынок, нелегалы занимали до 75% рынка. При этом из 2,5 трлн руб. объема отрасли грузоперевозок государство видело только 1,5 трлн руб., остальное находилось в теневой экономике», — отметил и.о. директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ.

От разрушений дорожного покрытия должна защитить сеть автоматических постов весогабаритного контроля (АПВГК), однако, как указали представители транспортной отрасли, не все пункты в Новосибирской области сегодня работают корректно. Более того, по словам Валерия Ильенко, перевозчики жалуются, что штрафы назначаются некорректно, например, наливные грузы или насыпные легко могут показать перегруз на ось при взвешивании на ходу. Также на постах не хватает сотрудников ГИБДД, осуществляющих надзорную деятельность. Из-за отсутствия представителей правоохранительных органов на пунктах весогабаритного контроля зачастую, указал председатель комитета по вопросам топливно-энергетического комплекса, транспорта и дорожного хозяйства заксобрания Краснодарского края Владимир Чепель, грузоперевозчики скрывают номера и таким образом проезжают через рамки неопознанными.

Григорий Волков рассказал, что эту проблему могут решить индивидуальные датчики весового контроля, которые в настоящее время разрабатываются. «В качестве задачи

видим, что к 2024 году транспортные средства, которые выпускаются на территории России, будут оборудованы подобными датчиками», — отметил он.

Однако, по мнению парламентариев, необходимо рассмотреть возможность предоставления субъектам РФ полномочий для охраны собственных дорог регионального значения. Андрей Шимкив считает, что нужно ускорить передачу данных полномочий в специализированные учреждения на уровне регионов.

«Вопрос непростой и связан не только с экономическими проблемами, но и с социальными. В настоящее время этот вопрос обсуждается, и, скорее всего, субъектам такое право предоставят», — пояснил господин Волков.

ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ ПОД УГРОЗОЙ

Как отметили во время пленарной дискуссии представители транспортной отрасли, большую угрозу рынку пассажироперевозок сегодня представляют различные агрегаторы, в том числе Blablacar (международный онлайн-сервис поиска автомобильных поездок).

«Официальных перевозчиков сегодня обложили со всех сторон ответственностью и обязанностью. А вот вопрос нелегальных перевозчиков практически не обсуждается. Между тем это убивает наш бизнес. К примеру, сегодня на сайте Blablacar из Новосибирска в Томск выложено 73 предложения о перевозке пассажиров. Я посчитал, что это примерно по 30 человек, которые могли бы уехать на автобусе. Причем таких нелегальных перевозчиков никто не обяывает ставить приборы контроля, ему не нужен механик, гараж и прочее, он не несет ответственности. Чем отличается 500 руб., которые я получил от пассажира, от тех, что получил нелегальный перевозчик с Blablacar?» — задал вопрос общественникам представитель отрасли из Новосибирска.

Заместитель председателя Общероссийского объединения пассажиров, член общественного совета Ространснадзора Илья Зотов рассказал, что в настоящее время создается портал для жалоб и замечаний пассажиров. Эту информацию смогут использовать надзорные службы. Также с помощью интерактивной карты в будущем планируется оценивать эффективность этой работы — будет уменьшаться количество жалоб или нет. Лучше всего освещены о работе нелегального рынка пассажиры, которые пользуются их услугами на свой страх и риск, поэтому разработчики надеются, что пассажиры и честные перевозчики поддержат проект.

В Еврейской автономной области рядом с автовокзалом органы власти отдели под парковку водителей транспорта менее 8 пассажирских мест, на которых не распространяется лицензирование, земельный участок. В результате всего за две недели после принятия это решение фактически уничтожило пригородных перевозчиков, рассказала председатель совета по предпринимательству и улучшению инвестиционного климата Хабаровского края Светлана Трemasова. «Поэтому я прошу ускорить решение этого вопроса, считаю, что идеально — запретить эти ресурсы на территории России», — высказалась представительница рынка пассажироперевозчиков.

Валерий Ильенко рассказал по окончании пленарной дискуссии, что в Новосибирске для решения проблемы с нелегальными перевозчиками будет создана межведомственная комиссия, в которую войдут представители МВД, ГИБДД, ФСБ, Федеральной налоговой инспекции и Ространснадзора. «На принятие федеральных законов, которые бы решили этот вопрос, необходимо много времени, поэтому сидеть и ждать мы не будем и займемся этим на региональном уровне. Кроме этого, одним из вариантов решения могла бы стать передача определенных полномочий субъекту, в том числе по контролю за передвижением габаритного транспорта», — заключил парламентарий.

Светлана Донская



Новосибирску для приведения всех дорог в нормативное состояние необходимо не менее 71 млрд руб.