

15 Как отразилось открытие Крымского моста на экономике региона

15 Удастся ли снижать аварийность и смертность в ДТП на федеральных дорогах

16 Что изменилось в дорожной отрасли за 15 лет существования Федерального дорожного агентства

Дорожные ямы уходят в прошлое

В России реализуется рекордный по объему работы и финансированию нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», цель которого увеличение доли региональной дорожной сети, соответствующей нормативным показателям, до 50%, и автодорог городских агломераций до 85% к концу 2024 года. За год удалось привести в порядок значительную часть объектов: жители уже видят изменения невооруженным глазом. Выявился и ряд проблем, которые нужно решать в ближайшее время, среди них — нехватка региональных управленцев и опыта четкого планирования.

— стратегия —

«Эту проблему нужно решать»

Проблема недостаточного финансирования дорожной отрасли ощущалась еще с конца 1990-х годов. Но если на федеральной сети ситуация уже исправилась, то в регионах оставалась до недавних пор плачевной. Президент Владимир Путин поднял эту тему в сентябре 2016 года в ходе заседания совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам. «Многие из них даже в городах-миллионниках серьезно запущены, — говорил президент. — Эту проблему, безусловно, нужно решать — и гораздо большими темпами, чем это было до сих пор».

Минтранс предложил новую форму управления ремонтом с помощью приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Цель — довести до нормативного состояния дороги 36 агломераций с населением более 500 тыс. человек. В 2017–2018 годах на программу выделялось почти 130 млрд руб. из федерального бюджета. К концу 2018-го 62,6% дорог в агломерациях было приведено к нормативу.

В развитие приоритетного проекта был разработан национальный — «Безопасные и качественные автомобильные дороги», поставивший перед властями гораздо более сложную цель: не менее 50% всех региональных дорог и не менее 85% дорог агломераций должны соответствовать значению нормативности к концу 2024 года. Управлением и координацией работ занимаются Минтранс и Росавтодор — в части федерального проекта «Дорожная сеть». Объемы финансирования нацпроекта рекордны: на дорожный ремонт и строительство потратят 4,4 трлн руб., 4,1 трлн руб. из которых обеспечат субъекты федерации и около 300 млрд руб. поступят из федерального бюджета.

Управленческий провал

Первый год реализации нацпроекта оказался успешным: субъекты федерации получили 126 млрд руб., большая часть средств была направлена на ремонт, капитальный ремонт и капиталоемкие проекты. Некоторые регионы завершили плановые работы еще в августе. По данным аналитического центра НАФИ (провел социологический опрос в 50 субъектах федерации), 46% жителей агломераций заметили увеличение объемов ремонта.

Поскольку проект такого масштаба реализуется впервые, не удивительно, что вскрылись и проблемы. В апреле выяснилось, что в ряде регионов доля дорог, находящихся в нормативном состоянии, за год снизилась, хотя до того росла. К примеру, в Амурской области

в конце 2017-го было приведено к нормативу 75% сети, но через год оказалось всего 30%. В Магаданской области показатель упал в шесть раз — с 70,5% до 17%. Минтранс проводил проверку, эксперты говорили, что регионы подкручивали цифры, чтобы получить допфинансирование на ремонт. В августе на совещании в правительстве губернатор Магаданской области Сергей Носов признал «проблемы с отчетностью», пообещав исправиться.

В июне выяснилось, что некоторые субъекты даже не завершили торги по выбору подрядных организаций. Были регионы, которые провели конкурсы, но не смогли заключить контракты или заключили, но не приступали к работам. Объяснения звучали самые разные: от погодных катаклизмов до большого потока туристов на дорогах. В результате в некоторых регионах ремонт начался только в сентябре и, скорее всего, закончится к концу года.

Вице-премьер Максим Акимов на одном из совещаний назвал ситуацию «управленческим провалом». Ведь субъекты федерации утверждали планы на год вперед, заранее получали деньги, но выполнить намеченное не смогли. В правительстве нашли способ влияния на отстающих: срывающие планы регионы не могут претендовать на дополнительные 15,1 млрд руб., которые планируется распределить на капиталоемкие мероприятия.

В деньгах недостатка нет

В следующем году управленческие ошибки должны быть исключены. На это обратил внимание министр транспорта России Евгений Дитрих, выступая на конференции в рамках международной выставки «Дорога-2019» в Екатеринбурге. Он призвал регионы сделать

Министр транспорта России Евгений Дитрих: «Если финансовая система — это кровеносная система страны, по которой движутся деньги, то дороги — это скелет, который держит человека в положении прямо и в положении, в котором он может смотреть вперед»

все возможное, чтобы контракты для выполнения планов на 2020 год были заключены до конца 2019-го, чтобы выйти на объекты уже в апреле — мае. Очень важно научиться управлять нацпроектом в регионах именно сейчас, акцентировать внимание Евгения Дитриха.

«С 2022 года все деньги от акцизов на топливо, которые мы передаем в субъекты в виде межбюджетных трансфертов, будут поступать к вам напрямую, — сказал министр. — Если кто-то не научится к этому времени эффективно управлять проектом,



К концу 2024 года половина всех региональных дорог будет приведена в нормативное состояние

то это станет провалом. Наши возможности влиять на процессы, помогать вам их устраивать будут исчерпаны».

Другие болевые точки обсуждались 16 октября и на совещании у главы правительства Дмитрия Медведева. Премьер обратил внимание на низкую долю госконтрактов на принципах жизненного цикла, когда компании несут ответственность не только за проектирование и строительство, но и за эксплуатацию дороги (к концу года на принципах жизненного цикла должен заключаться каждый десятый госконтракт). Премьер призвал активнее использовать эту практику.

Евгений Дитрих обратил внимание на капиталоемкие мероприятия. На эти цели выделено 20 млрд руб., но еще в середине октября по пяти объектам контракты не были

выданы компаниям казначейские аккредитивы, которые невозможно использовать для закупки оборудования и материалов. Это приводит к тому, что компании вынуждены кредитоваться. Дмитрий Медведев уже поручил найти решения. Минфин и Минтранс, в частности, разработают предложения по установлению «особенностей выплаты авансов» при исполнении контрактов по ремонту, Минтранс и Минэнерго позаботятся о создании битумных хранилищ в регионах, где концентрация объектов строительства и реконструкции дорог самая высокая.

Подготовку к сезону уже начали

«Конечно, сначала не все регионы понимали, как работать в таком непривычном для них режиме нацпроекта, — рассказывает гендиректор ассоциации РАДОР Игорь Старыгин. — Но уже к середине лета ситуация стабилизировалась». В большинстве регионов уже занимаются подготовкой к будущему сезону, отмечает эксперт, в соответствии с рекомендациями правительства и Минтранса. «В рамках БКАД вся программа работ, по сути, составлена на шесть лет вперед, что позволяет проводить подготовительные мероприятия заранее, — говорит он. — И это я считаю одним из самых больших плюсов: заказчики своевременно готовят проектно-сметную документацию, заранее запускают процедуры размещения госзаказа, а в сезон не тратят время на расквату». При этом, отмечает Игорь Старыгин, в каждом субъекте есть свои нюансы: где-то объект сложный, где-то из-за возросших объемов работ требуется наращивание мощностей подрядных организаций и т. п. «Нужно стремиться к заключению контрактов в декабре, при этом учитывать региональные особенности», — говорит он.

Для нацпроекта нужен мелкий и средний бизнес, который в последние годы находился по большому счету на голодном пайке, пояснил „Ъ“ глава общественного совета Минтранса РФ Михаил Блинкин: «Многие участники рынка обанкротились, и сейчас, когда регионы объявляют тендеры, выясняется, что жизнеспособных исполнителей и подрядчиков нет. Если в регионах будет четкое планирование работ и финансовое обеспечение, то на рынок автоматически придут новые игроки. Но компании должны понимать, что они могут взять технику в лизинг на несколько лет, нанять людей на хорошие и стабильные зарплаты. Нужно править законодательство: сейчас подрядчику, который выиграл конкурс в этом году, никто не дает гарантий, что он выиграет его в следующем».

Средний лот, который разыгрывается в регионах, — это ремонт 2,5–3 км дороги невысокой технической категории за 10–20 млн руб., продолжает Михаил Блинкин. «Но условия для проведения такого конкурса такие же сложные, как будто мы строим многомиллиардный Крымский мост, — поясняет он. — За рубежом все эти процессы существенно упрощены вплоть до того, что руководство местной администрации вправе самостоятельно выбирать подрядчиков из числа известных на местном рынке компаний». Нужно менять закон о госзакупках, упрощая конкурсные процедуры для небольших ремонтов, считает эксперт, при этом о контроле качества работ можно не беспокоиться. «В каждом регионе есть представители общественности, блогеры, которые сразу поднимают шум, если что-то не сделано, — говорит он. — Так что обман скрыть будет сложно. Прозрачность всех процессов — это один из важных плюсов национального проекта».

Иван Буранов

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» В 2019 ГОДУ



КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В 2019 ГОДУ

