



ИГОРЬ СТАРЫГИН О КАЧЕСТВЕННОМ РЫВКЕ В ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Беседовал Сергей ЗУБАРЕВ

ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕГИОНАХ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ОБСУЖДЕНИЕ ПРОБЛЕМ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БКАД» СЕГОДНЯ ТРУДНО ПРЕДСТАВИТЬ БЕЗ РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ «РАДОР». ПОДРОБНЕЕ ОБО ВСЕМ ЭТОМ РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АССОЦИАЦИИ «РАДОР» ИГОРЬ СТАРЫГИН.

— Игорь Иванович, вы сейчас часто выступаете на мероприятиях, посвященных реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Чем обусловлено активное участие Ассоциации «РАДОР» в решении вопросов, связанных с реализацией нацпроекта?

— Ассоциация «РАДОР» с 1993 года объединяет территориальные органы управления автомобильными дорогами. Сейчас в состав Ассоциации входят все субъекты РФ, за исключением городов федерального значения. Ассоциация представляет интересы территориальных органов управления дорожным хозяйством на всех уровнях законодательной и исполнительной власти и обеспечивает им обратную связь с органами государственной власти в части развития дорожного хозяйства.

Осуществляя постоянный мониторинг состояния дел в отрасли, мы имеем возможность составить максимально полную картину того, что происходит в дорожном хозяйстве регионов.

Если на федеральной сети автомобильных дорог благодаря своевременно принятому решению об обеспечении нормативного финансирования работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту за последние годы произошли серьезные изменения в лучшую сто-

рону, то о региональных автомобильных дорогах этого пока сказать нельзя. В нормативе находятся только 44% автодорог. И вот теперь главная задача — довести долю дорог регионального значения в нормативном состоянии до 50% к 2024 году и до 60% — к 2030-му. Именно эти цели и ставит перед регионами национальный проект. Поэтому мы и являемся активными участниками всех процессов, которые сегодня идут в рамках реализации БКАД.

— Что было предпринято руководством Ассоциации в период подготовки и реализации БКАД? Смог ли РАДОР выступить с собственными инициативами?

— Еще в рамках работы по приоритетному проекту «БКАД» в 2017-2018 гг., охватившему лишь 36 регионов, мы на всех экспертных площадках говорили о том, что те задачи, которые начали решать, абсолютно идентичны для всех субъектов РФ. И наша основная цель того периода была связана с расширением приоритетного проекта. Эти планы и реализуются успешно с 2019 года во всех регионах, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга, в рамках теперь уже национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

На всех этапах формирования паспорта нацпроекта мы принимали самое активное участие в разработке показателей оценки деятельности субъектов РФ и методик их расчета, методических рекомендаций и т. д. Мы входим в рабочую группу НП «БКАД». На старте проекта были еженедельные заседания, проводимые на тот момент первым заместителем министра транспорта И. С. Алафиновым и руководителем Росавтодора А. А. Костюком. Практически ежемесячно глава Минтранса России Е. И. Дитрих проводил совещания с представителями регионов. Функция Ассоциации «РАДОР» заключалась в том, чтобы выявлять, анализировать основные проблемные моменты, наблюдающиеся в субъектах РФ и представлять предложения по минимизации рисков реализации национального проекта с учетом мнения субъектов. Это и было сделано. Эта работа продолжается и сейчас.

Сегодня Ассоциация «РАДОР» является членом Рабочей группы Минтранса России по нацпроекту, членом Проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», возглавляемого вице-премьером Правительства РФ М. Ш. Хуснуллиным. На постоянной основе мы принимаем участие в разработке основных документов — от проектов федеральных нормативных актов до методических рекомендаций, согласно которым регионы выполняют свои проекты.

— Как вы оцениваете общие итоги 2020 года? На ваш взгляд, был ли он особо сложен для дорожников в реализации БКАД?

— 2020 год был непростым для всего мира — и, конечно, дорожная отрасль России не исключение. Начиная с апреля прошлого года, во взаимодействии с Росавтодором мы вели еженедельный мониторинг состояния дел в дорожном хозяйстве субъектов в условиях сложной

ПО ИТОГАМ 2020 ГОДА ОТРЕМОНТИРОВАНО СВЫШЕ 16 ТЫС. КМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ПОСТРОЕНО 1605 КМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И СВЫШЕ 7,6 ТЫС. ПОГ. М ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ. ТАКОЙ КЛЮЧЕВОЙ ПОКАЗАТЕЛЬ, КАК УСТРОЙСТВО ВЕРХНИХ СЛОЕВ ПОКРЫТИЙ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ДОСТИГНУТ НА 99,71%. РАБОТЫ ВЕЛИСЬ НА БОЛЕЕ ЧЕМ 7 ТЫС. ОБЪЕКТОВ. СЕЙЧАС УЖЕ МОЖНО УВЕРЕННО ГОВОРИТЬ, ЧТО ДОРОЖНИКИ С ЧЕСТЬЮ СПРАВИЛИСЬ С ВОЗНИКШИМИ ТРУДНОСТЯМИ.

эпидемиологической обстановки. В нашем мониторинге принимало участие порядка 900-950 организаций.

И подчеркиваем — ни одно дорожное предприятие не остановило свою деятельность, работы на дорожных объектах велись согласно установленным графикам. Проблемы, безусловно, были. Наши коллеги тоже болели. Приходилось организовывать работу в новых условиях. Часть сотрудников была переведена на удаленный режим. Тем не менее, все планы выполнены успешно.

В 2020 году дорожное хозяйство получило беспрецедентную поддержку со стороны государства — почти 300 млрд рублей было направлено на развитие дорожного хозяйства регионов, в том числе 106 млрд рублей — из Резервного фонда Правительства РФ. По итогам 2020 года отремонтировано свыше 16 тыс. км автомобильных дорог, построено 1605 км автомобильных дорог и свыше 7,6 тыс. пог. м искусственных сооружений. Такой ключевой показатель, как устройство верхних слоев покрытий автомобильных дорог, достигнут на 99,71%. Работы велись на более чем 7 тыс. объектов. Сейчас уже можно уверенно говорить, что дорожники с честью справились с возникшими трудностями.

Командная работа, тесное взаимодействие кураторов нацпроекта с регионами, поддержка с федерального уровня позволили добиться успеха даже в условиях эпидемиологических ограничений.

— Как вам в сегодняшних условиях видится судьба программы по приведению в нормативное состояние мостов и путепроводов в регионах, ранее предполагаемой как федеральный проект?

— Безусловно, всем, кто профессионально связан с транспортной инфраструктурой, абсолютно понятно, что не может быть дороги в нормативе, если на ней есть мосты и искусственные сооружения в ненадлежащем, а, тем более, в аварийном состоянии. Мы на это тоже обращали внимание при формировании подходов к нацпроекту, а губернаторы дополнительно поднимали вопрос на заседании Госсовета осенью 2019 года. Президентом РФ В. В. Путиным были даны соответствующие поручения — и началась конкретная совместная работа с участием и регионов, и Росавтодора, и, в том числе, Ассоциации «РАДОР» по формированию программы по приведению в нормативное состояние искусственных сооружений.

Надо отметить, что несколько последних лет производился сбор данных, какие и в каком состоянии находятся мосты и путепроводы в регионах. Государственной статистики по этому направлению не было. После Госсовета мы также вышли с инициативой ввести новые показатели и в статотчетность по состоянию искусственных



сооружений. Это и было сделано. Выпущены соответствующие приказы Росавтодора и Росстата. По состоянию на 1 января 2020 года уже имеется требуемая информация по техническому состоянию искусственных сооружений капитального типа.

Да, прорабатывались предложения сделать отдельный федеральный проект в рамках БКД, но позднее все-таки победила вполне обоснованная позиция, что не бывает мостов без дорог или дорог без мостов, они едины. В итоге в нацпроект был введен новый показатель по приведению в нормативное состояние искусственных сооружений в рамках расширяемого федерального проекта, который теперь именуется «Региональная и местная дорожная сеть».

Протяженность приведенных в нормативное состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального и местного значения должна составить 100 тыс. пог. м к 2024 году и 300 тыс. — к 2030-му.

И у нас нет сомнений, что поставленные задачи будут успешно решены. К концу реализации нацпроекта на наших дорогах не будет мостов в аварийном и предаварийном состоянии.

— Помимо очевидных достижений нацпроекта, отраслевым сообществом отмечался и ряд проблем в его реализации. Как вы считаете, есть ли у БКАД «узкие места»? Если да, то какие решения для их устранения могут быть целесообразны?

— Безусловно, еще на стадии формирования паспорта нацпроекта прорабатывался системный подход к решению возможных проблем. Было выявлено много различных нюансов. Хотелось бы обратить внимание на самое важное. С одной стороны, происходит рост цен на основные дорожно-строительные материалы, особенно с увеличением объема дорожных работ. С другой стороны, финансирование отрасли очень тесно связано с тем,

как живет в целом страна, что происходит в экономике.

В прошлом году в связи с ограничениями в рамках пандемии наблюдалось уменьшение объема перевозок грузов и пассажиров — как следствие, уменьшение потребления топлива и, соответственно, объема поступающих акцизов на ГСМ, которые являются основным источником формирования региональных дорожных фондов. Когда только начиналась пандемия, мы обращали на это внимание. Летом и в начале осени ситуация немного стабилизировалась и улучшилось состояние дел с перевозками. Тем не менее, 2020 год завершился с потерей для отрасли почти 54 млрд рублей по акцизам на ГСМ. Частично это было компенсировано за счет других источников формирования дорожных фондов. Например, транспортный налог, второй по значимости источник наполнения, поступил с превышением плановых значений.

Что касается роста цен. Хорошо известно, что пик дорожно-строительного сезона приходится на июль-сентябрь. К этому времени идут очень большие закупки битума и щебня, и цены приобретают пиковые значения. Так сложилось исторически. Поэтому в целях минимизации затрат и заказчиков, и подрядчиков ориентировали на своевременное проведение закупочных процедур и на заключение контрактов как можно раньше. Еще осенью 2019 года ставились задачи по контрактации на 2020 год с тем, чтобы подрядные организации четко представляли объемы предстоящих работ и могли заранее подготовиться к сезону, в том числе закупая битум и щебень по более низким ценам. Частично это удалось сделать. А на 2021 год контрактация осенью шла еще в больших объемах.

Тем не менее, сейчас, анализируя информацию, которая поступает из субъектов РФ, мы вынуждены констатировать, что имеет место существенный рост цен, в основном по битуму и металлопрокату.

Предложения в этой части уже неоднократно выдвигались. Если государство установило, что в рамках федерального закона о госзакупках контракты заключаются с твердыми фиксированными расценками, то необходимо искать какие-то механизмы, чтобы при реализации контрактов не происходило внепланового изменения цен на стройматериалы. Одно из наших предложений — это введение механизмов госрегулирования стоимости либо рентабельности по основным дорожно-строительным материалам. Речь ведь идет о государственных контрактах.

Еще одна проблема связана с ситуацией в дорожном хозяйстве муниципального уровня. Дело в том, что муниципалитеты только в рамках нацпроекта начали серьезно втягиваться в новые подходы к осуществлению дорожной деятельности, к заключению контрактов, к соблюдению требований нормативных документов.

Многие из них оказались не готовы к такому объему и режиму работы. Конечно, есть и обучающие семинары, и выезды специалистов в субъекты, проводится большое количество различных мероприятий, в том числе Ассоциацией «РАДОР», но кадровый голод и отсутствие опыта по-прежнему заметны. В связи с этим Минтранс России и Росавтодор сегодня ставят перед субъектами РФ следующую задачу: если нет возможности быстро повысить квалификацию госзаказчиков на муниципальном уровне, то необходимо создавать в регионах службы так называемого профессионального заказчика, которые вели бы организацию работ по объектам нацпроекта на местах.

— Проблему роста цен вы уже прокомментировали. Известно также, что дорожные подрядчики последние годы вообще испытывали сложности в связи с несовершенством системы ценообразования, было немало случаев банкротств. Нет ли подобного тормозящего фактора в реализации БКАД?

— В рамках введения в действие Технического регламента Таможенного союза Минтрансом России и Росавтодором проделана огромная работа по линии стандартизации, уточнения нормативных документов, применения новых технологий и материалов, с одной стороны, но с другой — разработка сметных нормативов, к сожалению, пока что отстает.

Вопросы регулирования в области строительства возложены на Минстрой России. Сегодня Минтранс и Росавтодор вынуждены обращать внимание Минстроя на решение большого блока вопросов по ценообразованию в дорожном хозяйстве: требуется разработка новых сметных нормативов и т. д. То, что необходима корректировка цен, которые не стоят на месте, а растут, — это факт очевидный.

На уровне Минстроя была задекларирована необходимость создания единого ценового реестра по всей номенклатуре материалов, которые применяются в строительстве, в том числе в дорожном. Но, к сожалению, ввод в действие этой системы уже не один раз откладывался, начиная с 2016 года, и до сих пор дорожники не обладают актуальными расценками. Безусловно, некоторые меры принимаются: на уровень регионов передали и мониторинг цен, и утверждение их индексов. Между тем, на федеральном уровне проблема остается нерешенной.

Что касается состояния подрядных организаций, то в рамках реализации нацпроекта мы видим, что имеется необходимое количество подрядчиков, готовых к работе на объектах БКАД. Но проблемы есть, и мы о них знаем.

Напомню, что в прошлом году при подготовке к съезду Союза транспортников России мы были организатора-

ми общероссийского круглого стола по вопросам дорожного хозяйства. Выступали представители всех ведущих объединений и ассоциаций отрасли, и проектировщики, и подрядчики. Был подготовлен комплекс предложений по поддержке отрасли в условиях пандемии, а также по совершенствованию дорожной деятельности, которые вошли в резолюцию съезда, позднее направленную в Администрацию Президента РФ, Правительство РФ и Федеральное собрание РФ.

В числе основных вопросов, связанных с подрядной деятельностью, отмечались большие затраты при выходе на торги и обеспечении гарантийных обязательств. К примеру, когда на отдельные элементы дорог заказчик требует гарантии в 6-8 лет, банки не идут на такие долгие сроки. В результате закредитованность подрядчиков очень высока. На момент проведения круглого стола она оставляла около 345 млрд рублей у дорожников и еще 20 млрд — у мостовиков. Это треть от объема дорожных фондов.

Были предложения по замене банковских гарантий на выписку из реестра члена саморегулируемой организации, которая и брала бы на себя ответственность. Тогда подрядчики меньше тратились бы на оплату процентов. Были предложения и по 44-ФЗ о госзакупках в части ответственности генподрядчиков и субподрядчиков за своевременную оплату выполненных работ, предлагались и антидемпинговые решения, предложения по введению так называемой лестницы квалификаций. Мы считаем, что комплекс этих мер способен существенно помочь состоянию подрядных организаций и дорожной отрасли в целом, в том числе, при реализации нацпроекта «БКАД».

— Сейчас на слуху переформатирование национальных проектов в горизонте до 2030 года. По каким новым цифрам и показателям существует ясность на сегодняшний день? Что вы считаете наиболее ценным в расширении функционала и объемов БКАД?

— Сегодня БКАД является лидером по упоминанию в Интернете и СМИ среди национальных проектов, и наши граждане отмечают положительные изменения, происходящие на автомобильных дорогах. А переформатирование нацпроекта направлено как раз на расширение его зоны охвата, на развитие тех достижений, которые уже были зафиксированы за два года.

Что касается цифр. Если в план до 2024 года входили работы в агломерациях с населением от 200 тыс. человек, то при переформатировании с 2024 года в БКД включаются агломерации с численностью населения от 100 до 200 тыс. человек, а по субъектам Дальнего Востока — от 20 тыс. Таким образом, общее число агломераций-участников нацпроекта увеличивается почти в два раза — до 105.

Про искусственные сооружения мы уже говорили — в нацпроект добавляются отдельные показатели по ним.

Важным целевым показателем федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» становится «Удовлетворенность качеством и доступностью автомобильных дорог» граждан страны. Минтранс России в настоящее время работает над методикой оценки этого показателя.

Одним из главных новых ориентиров является также появление показателя по приведению в нормативное состояние опорной сети автомобильных дорог. На сегодняшний день предполагается включение в нее всех федеральных и основных региональных автодорог. К числу последних будут отнесены дороги, отличающиеся высокой интенсивностью движения при перевозке грузов и пассажиров, обеспечивающие автодорожную связь между центрами экономического роста и агломерациями с населением 100 тыс. человек и больше, а также обходы крупных городов. Общая протяженность опорной сети, по предварительным оценкам, составит 170-200 тыс. км. Причем декларируется, что требования ко всей ее протяженности будут предъявляться точно такие же, как сейчас к федеральным трассам, и обеспечение финансовыми ресурсами предполагается соответствующее. Если эти планы удастся реализовать, то страна сделает очень большой рывок вперед в части развития дорожной инфраструктуры.

— А какие задачи ставит перед собой РАДОР в рамках дальнейшей реализации нацпроекта?

— Начну с того, что Правительство Российской Федерации ставит в целом перед отраслью достаточно серьезные и амбициозные задачи, и кураторы нацпроекта говорят о необходимости сдвига сроков «влево», то есть об ускорении строительных и ремонтных работ. Для этого изыскиваются финансовые ресурсы. Как я уже сказал, в прошлом году с федерального уровня регионам было дополнительно направлено 100 млрд рублей. Они выделялись с июня по декабрь. Как было отмечено заместителем председателя Правительства РФ М. Ш. Хуснуллиным, подходы к финансированию отрасли будут сохранены. Это, безусловно, положительно скажется на подготовке к строительному сезону, на возможности более ранней контрактации и выполнения работ в благоприятное время, что, соответственно, будет способствовать повышению их качества. Ресурсное обеспечение, которое закладывается в рамках нацпроекта, практически открыто, можно проводить торги и выходить на объекты.

С другой стороны, некоторые проблемы сохраняются. Так, пока не озвучено решений в отношении цен. В части регулирования движения тяжеловесных транспортных

средств тоже остаются вопросы. К сожалению, мосты продолжают рушиться из-за перегруза. Так, 15 марта текущего года произошло обрушение пролета моста через реку Аварское Койсу в Шамилком районе Дагестана, причиной которого стало превышение допустимой нагрузки проезжающим по нему тяжеловозом. На отдельных направлениях фиксируется очень большой процент большегрузных транспортных средств со значительным превышением нормативного веса. Соответственно, такие дороги разрушаются быстрее, чем предполагалось плановыми показателями, и достижения нацпроекта могут быть частично нивелированы недобросовестными действиями перевозчиков.

Подчеркну, что федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» включает в себя, в том числе, развитие системы весогабаритного контроля, внедрение автоматической фото- и видеofиксации нарушений правил перевозки грузов. Тем, не менее, остаются вопросы в области нормативного регулирования. Регуляторам дорожной отрасли эти проблемы, конечно, знакомы. В поиске решений проводятся и специализированные мероприятия, в том числе Ассоциацией «РАДОР». 17 марта при поддержке Минтранса России и Росавтодора проведен семинар по вопросам весогабаритного контроля, в котором приняли участие свыше 300 человек — представители территориальных органов управления автомобильными дорогами 64 субъектов РФ; компаний, занимающихся производством, поставкой и наладкой оборудования, интеграторов систем ВГК.

Сейчас мы ведем подготовку к 17-й ежегодной конференции по новым технологиям ремонта и содержания автомобильных дорог с участием Минтранса России, Росавтодора, субъектов РФ, а также подрядчиков, проектировщиков, представителей науки и образования. Вопросы будут обсуждаться разносторонне и комплексно.

Надо отметить, что отклик участников дорожной деятельности на мероприятия Ассоциации «РАДОР» стал еще более высоким. В декабре мы провели нашу традиционную конференцию по вопросам развития сети региональных автомобильных дорог, в январе организовали специализированный семинар по современным технологиям устройства дорожных покрытий, и в каждом из мероприятий принимало участие порядка 400-450 человек. Это, безусловно, свидетельствует о динамичном характере развития дорожного хозяйства, а значит и о необходимости для представителей отрасли «держатъ руку на пульсе» — знакомиться с передовым опытом, изучать и внедрять новые технологии, чтобы соответствовать высоким требованиям, предъявляемым сегодня к качеству и безопасности автомобильных дорог, оперативно реагировать на вызовы времени.■