

СТЕНОГРАММА

"круглого стола" Комитета Государственной Думы по транспорту на тему: "Оценка работы дорожных фондов за 2013 год. Совершенствование механизмов использования дорожных фондов"

**Здание Государственной Думы. Зал 706.
11 апреля 2014 года. 14 часов.**

Председательствует заместитель председателя Комитета по транспорту С.Ю.Тен.

Председательствующий. Добрый день, уважаемые коллеги! Мы с вами начинаем проведение нашего "круглого стола", который проводит Комитет по транспорту Государственной Думы. Спасибо вам большое за то, что вы все откликнулись на наше приглашение, приняли участие.

Тема нашего сегодняшнего разговора достаточно актуальная, дороги всегда вызывали большой, пристальный интерес со стороны нашего российского общества, прежде всего, со стороны пользователей автомобильных дорог.

Вы все хорошо знаете о том, что буквально несколько лет назад была возрождена система дорожных фондов в нашей стране. В 2011 году заработал Федеральный дорожный фонд, в 2012 году заработала система региональных дорожных фондов.

С текущего 2014 года федеральный законодатель обязал все субъекты Российской Федерации создать муниципальные дорожные фонды. И наш "круглый стол" на тему: "Оценка работы дорожных фондов за 2013 год. Совершенствование механизмов использования дорожных фондов" призван к тому, чтобы мы обсудили проблематику, эффективность работы дорожных фондов.

Безусловно, мы, уважаемые коллеги, все хорошо понимаем, что государство формирует такой финансовый каркас для дальнейшей работы, дальнейшего развития сети автомобильных дорог общего пользования как федерального, так и регионального, и местного значения. Однако, безусловно, проблем в отрасли достаточно много.

В связи с этим призываю всех участвующих быть активными в обсуждении. У нас запланирован ряд выступлений. В рамках двух с половиной часов мы планируем провести наше обсуждение.

Будет выделено время для дискуссии, для обмена мнениями. У вас, уважаемые коллеги, на руках имеется проект резолюции нашего "круглого стола". Безусловно, он не является как бы догмой. Мы можем с вами вносить дополнения, обсуждать те моменты, которые мы предлагаем к обсуждению вам.

И для начала такой нашей дискуссии хотел бы предоставить слово руководителю Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации - Игорю Владимировичу Костюченко. И, буквально, хотел бы представить ещё присутствующих здесь коллег в президиуме: заместителя руководителя Федерального дорожного агентства - Григория Владимировича Прокуронова и заместителя руководителя Главного управления безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации - Владимира Владимировича Швецова.

Мы будем вчетвером вести наш "круглый стол", ожидаем Александра Николаевича Васильева - депутата Государственной Думы, моего коллегу. Поэтому разрешите перейти непосредственно к докладам, к выступлениям.

Пожалуйста, Игорь Владимирович.

Костюченко И.В. Спасибо большое.

Уважаемый Сергей Юрьевич, уважаемые коллеги! В начале своего выступления хотел бы осветить ряд статистических данных по оценке работы дорожных фондов по итогам 2013 года.

Но о тех достоинствах, которые дорожная отрасль получила в рамках создания, воссоздания дорожных фондов, сегодня, наверное, говорить уже достаточно. Мы понимаем, что это и стабильные источники финансирования, прогноз финансовых потоков, что дало возможность формировать обеспеченных ресурсами, формирование долгосрочных целевых программ.

Увеличение по сравнению с 2011 годом по Федеральному дорожному фонду порядка, более 160 миллиардов рублей. Дорожные фонды субъектов Российской Федерации увеличились почти в два раза, составили 594 миллиарда рублей.

Финансовая база, как сказал уже Сергей Юрьевич, муниципальных дорожных фондов создаётся в этом году. При этом к настоящему моменту, по имеющейся у нас, по имеющимся данным она состоит исключительно из отчислений из региональных дорожных фондов. Поэтому сегодня хотел бы, чтобы мы обсудили о потенциале и о дальнейшем совершенствовании механизма целевого эффективного использования средств дорожных фондов не только с точки зрения финансовых потоков, но и с точки зрения применения техники, технологий и материалов при осуществлении дорожной деятельности.

В отношении Федерального дорожного фонда. В соответствии с законодательством Российской Федерации основная... более половины доходов Федерального дорожного фонда – это доходы общего покрытия. А вторая половина – часть акцизов на моторное топливо, иных источников.

Значит, если вначале при формировании дорожных фондов мы достаточно чётко понимали долгосрочную нашу перспективу, то в пределах, доведённых Минфином России предельных расходов, то сегодня есть ряд опасений по этому вопросу. В части региональных дорожных фондов, это 80

процентов – акциз, федеральный акциз на моторное топливо и порядка 20 процентов – это региональные дорожные... это транспортный налог.

Вместе с тем, хотел бы подчеркнуть, что ряд субъектов Российской Федерации: это Республика Татарстан, Коми, Республика Саха (Якутия), Белгородская, Нижегородская, Сахалинская области и Чукотский автономный округ дополнительно включают в доходную базу части... доходную базу дорожных фондов часть доходов общего покрытия.

Хотел бы обратить особое внимание, что ярким примером роли акцизов в формировании дорожных фондов явились 2012-й и 2013 годы. Значит, позволю себе напомнить, что при создании, воссоздании системы дорожных фондов Российской Федерации мы говорили о постепенном росте акцизов в 2011, 2012, 2013 годах на один рубль, когда на литр ежегодно, при этом, значит, 2011 год – это поступления Федерального дорожного фонда, 2012 год – это региональные дорожные фонды и 2013 год – в равных долях федеральный и региональные дорожные фонды.

2011 год: обязательства по формированию Федерального дорожного фонда были выполнены в полном объеме, при этом все мы прекрасно помним, что в середине 2012 года в рамках реализации регламента Таможенного союза ставки акцизов на бензин, дизтопливо классов четыре-пять были резко снижены.

Принятие в 2013 году изменений в Налоговый кодекс, предусматривающих увеличение акцизных ставок на топливо четвертого-пятого классов, в какой-то мере позволили изменить ситуацию на перспективы 2015-2016 годов. Вместе с тем, основная масса потерь, которые затронули в первую очередь региональные дорожные фонды, у нас осталась под большим вопросом.

И с точки зрения правоприменения уже целевого эффективного использования средств региональных дорожных фондов, это в первую очередь расходование имеющихся бюджетных ассигнований по целевому назначению.

Хотел бы подчеркнуть, что по итогам анализа материалов, представленных в 2012 году, более 20 субъектов Российской Федерации... средства, которые подлежали зачислению в региональные дорожные фонды, были направлены на цели, не связанные с финансированием дорожной деятельности.

В 2013 году по результатам мониторинга за целевым эффективным использованием средств региональных дорожных фондов общее число субъектов Российской Федерации, позволяющие себе отвлекать часть предусмотренных на формирование дорожных фондов средств, сократилось, вместе с тем, по ряду субъектов: Тверская, Псковская, Саратовская, Омская, Республика Калмыкия, этими субъектами Российской Федерации такая практика продолжается. При этом суммы средств, которые не были направлены в 2013 году в дорожный фонд, варьируются порядка от 700 миллионов до 4 миллиардов рублей.

По муниципальным дорожным фондам. Текущий год, как я уже сказал, явился основой формирования муниципальных дорожных фондов. В октябре на площадке Комитета Государственной Думы по транспорту, в октябре 2013 года, этот вопрос уже рассматривался, и хотел бы поблагодарить наших коллег-депутатов, что такое серьёзное и значимое внимание уделяется вопросам формирования и использования дорожных фондов.

Позволю себе напомнить, что когда... ещё раз напомнить, что, когда мы говорили о воссоздании дорожных фондов, то это в первую очередь прозрачность и открытость использования бюджетных средств, чтобы пользователь дорожные фонды не только для финансирования дорог, а в первую очередь для пользователей автомобильных дорог для надлежащего обеспечения надлежащего транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог и их последующего развития.

Хотел бы отметить в отношении ряд нюансов, которые позволили выявить аналитика по итогам правоприменения порядка формирования используемых муниципальных дорожных фондов. В соответствии с бюджетным законодательством и 131 законом "Об органах местного самоуправления", у нас местное самоуправление ограничивается по трем уровням: это городской округ, муниципальный район и городское или сельское поселение.

В этой связи по ряду субъектов Российской Федерации образовано, скажем так, минимальное и максимальное количество Ненецкий автономный округ - 20 муниципальных образований, Республика Татарстан - 959, то есть в среднем порядка 300-400 муниципальных образований, я говорю не районов, а в целом муниципальных образованиях по субъектам Российской Федерации.

Какое количество бюджетных ассигнований из региональных дорожных фондов в этой связи поступает на развитие автомобильных дорог местного значения? В среднем 15 процентов, напоминая, 10 процентов по части третьей 58 статьи Бюджетного кодекса, и 5 процентов по 178⁴, это автомобильные дороги, связывающие сельские населенные пункты. Значит, в среднем отчисления по региону порядка 800 миллионов рублей или 2-3 миллиона рублей в год на одно муниципальные образования.

Коллеги, это средневзвешенная цифра по субъектам Российской Федерации по всем. Если мы будем говорить применительно к каждому субъекту Российской Федерации, то эта цифра в ряде субъектов достаточно низка и обеспечить решение задачи по воссозданию и тем более развитию автомобильных дорог местного значения межмуниципального характера достаточно сложная задача.

Этот вопрос необходимо сегодня, наверное, обсудить, чтобы вы высказали свою позицию по этому поводу с точки зрения целесообразности, либо конкретных уже предложений по, виноват, по целесообразности и необходимости совершенствования норм бюджетного законодательства в

этой сфере, может быть, норм 131, либо 184 закона. Почему? Потому что управление бюджетным ассигнованием - это управленческая структура.

На прошлой неделе в Волгограде состоялось совещание под руководством Дмитрия Анатольевича Медведева и на "круглых столах" коллеги из сельских поселений выступали, делились своими проблемами в части, в том числе обеспечения транспортной доступности. Так вот муниципальные служащие в ряде муниципальных образований 2-3 человека.

Каким образом, коллеги, таким количеством муниципальных служащих можно решить весь комплекс задач, который на сегодняшний день находится на плечах муниципального управления? И тем более об обеспечении транспортной доступности, то есть реализации дорожных программ и проектов. Это и с точки зрения в первую очередь создания управленческого персонала.

Кроме вопросов управления здесь по муниципальным образованиям есть сложный вопрос, связанный с формированием перечня автомобильных дорог. У нас на сегодняшний день еще имеются и достаточные правовые пробелы с точки зрения урегулирования термина "уличная дорожная сеть".

Поэтому позволю себе напомнить, что муниципальные дорожные фонды созданы в соответствии с бюджетным законодательством и их расходование допускается исключительно на автомобильные дороги. Это и 59-я 178.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации.

Поэтому создание перечня автомобильных дорог местного значения межмуниципального характера, перечня автомобильных дорог субъектов Российской Федерации, то есть регионального и межмуниципального значения в части межмуниципального значения достаточно актуальная и серьезная, и значимая, виноват, значимая задача, которая перед нами на сегодняшний день стоит. Почему?

Потому что субъекты Российской Федерации эту задачу в отношении автомобильных дорог решают уже достаточно давно, а муниципальные образования в отношении местных дорог только приступили. Это и кадастровый учет, и оформление соответствующих прав собственности и иных вещных прав, и самое главное - это объем дорожных фондов муниципальных образований.

При этом позволю себе напомнить ещё раз нормы гражданского права Российской Федерации о том, что собственник несёт бремя содержания принадлежащего ему имущества. Перечень автомобильных дорог - это перечень имущества, продекларированный либо зарегистрированный в установленном порядке, отсюда вытекает в обязательном порядке обязательство по его надлежащему содержанию.

Вместе с тем Налоговым кодексом на сегодняшний день у нас установлены льготы по налогу на имущество и по налогу на землю в отношении организаций, в ведении которых находятся государственные автомобильные дороги. К государственным автомобильным дорогам

относятся автомобильные дороги в федеральной собственности и автомобильные дороги в собственности субъектов Российской Федерации.

В этой связи по ряду субъектов Российской Федерации у нас уплачивается налог на имущество, это, если я не ошибаюсь, на память, порядка 7 миллиардов рублей в год, а муниципальные дорожные фонды должны предусматривать расходы, связанные с оплатой налога на имущество и оплатой налога на землю.

В этой связи, наверное, нам с вами вместе необходимо будет подумать по формированию дорожных фондов уровня муниципальных образований, в том числе за счёт земельного налога. Почему? Потому что дотации дорожного фонда субъекта Российской Федерации, вернее так, субсидии, направляемые на дорожную деятельность, являются косвенным дотированием бюджета муниципального образования в части налога на землю, занятую автомобильными дорогами местного значения.

Коллеги, в части эффективного использования средств дорожных фондов хотел бы обратить ваше внимание на то, что кроме увеличения, как я уже вначале озвучил, объёмов дорожных фондов - федерального и регионального - перед нами стоит конкретная задача достижения определённых результатов. А именно это обеспечение с текущего года 100-процентного финансирования автомобильных дорог федерального значения по нормативу, и в соответствующий период мы должны обеспечить надлежащее их транспортное ... состояние.

Соответствующие задачи поставлены перед автомобильными дорогами субъектов Российской Федерации. И ещё раз напоминаю о поручении Президента Российской Федерации по обеспечению в ближайший период удвоения строительства и реконструкции автомобильных дорог.

В отношении федеральных автомобильных дорог задача понятна. В федеральной целевой программе и государственной программе Российской Федерации "Развитие транспортной системы на период 2013-2020 годов", и в финансовом эквиваленте, и в натуральном, то есть по километражу, поставленные президентом задачи мы выполним.

Вместе с тем по субъектам Российской Федерации это задача достаточно сложная, и поэтому сегодня тоже хотел бы, чтобы коллеги поделились своими предложениями по решению указанной задачи. Напоминаю, что министром транспорта Российской Федерации Максимом Юрьевичем Соколовым совместно с полпредами Президента Российской Федерации сегодня проводятся совещания по федеральным округам по урегулированию имеющихся вопросов, связанных с реализацией поставленной задачи.

Мы сегодня провели совещания в Приволжском, Сибирском, Уральском, Северо-Западном федеральных округах. На следующей неделе у нас планируется совещание в Дальневосточном федеральном округе, а через неделю - в Южном, Северокавказском и Центральном федеральном округе.

Если мы посмотрим в ретроспективу за период 2012-2013 годов, было построено чуть больше 20 тысяч километров автомобильных дорог регионального и местного значения. Сегодня субъекты Российской Федерации, представляя информацию о поставленных ими задачах по решению данного вопроса, на 2014, 2015, 2016 год, если я не ошибаюсь, планируется ввод порядка 2,5 тысячи километров. При решении задачи удвоения - более 4 тысячи километров. Поэтому достаточно сложная задача, которую мы обсуждаем. И сегодня на площадке Государственной Думы хотелось бы, чтобы мы высказались по этому вопросу, с точки зрения не только финансовой обеспеченности, но и, с точки зрения технической возможности, технических задач, которые обеспечат решение поставленной задачи.

Наверное, это должно быть связано и с корректировкой программ и проектов в субъектах Российской Федерации, чтобы эти программы были скоррелированы с развитием автомобильных дорог местного значения, оптимизации стоимости строительства, применением долгосрочных комплексных контрактов, которые сегодня позволяет законодательство Российской Федерации, направлением в полном объёме средств, подлежащих зачислению в региональные дорожные фонды от соответствующих источников пополнения, развитием инструментария по привлечению дополнительных источников, предусмотренных законодательством Российской Федерации на формирование и развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального значения.

Ну, вот вкратце те задачи, то, что мы достигли в рамках формирования дорожного фонда, с точки зрения финансовой обеспеченности и возможности прогнозирования, и те задачи, которые, хотелось бы, чтобы мы сегодня с вами обсудили и выработали единую позицию по обеспечению надлежащего ... состояния автомобильных дорог, и при этом не забыв о развитии опорной сети дорог в Российской Федерации.

Спасибо за внимание.

Председательствующий. Спасибо, Игорь Владимирович.

Я, уважаемые коллеги, хотел бы тоже несколько слов добавить к прозвучавшему выступлению.

Если вы помните, многие из вас присутствовали, год назад мы проводили "круглый стол" здесь в Государственной Думе, именно анализируя, по сути, свежую такую задачу. Сегодня мы об этом говорим достаточно часто, год назад эта задача была такая внове как бы, и дорожники её осмыслили, то, что касается удвоения строительства автомобильных дорог в ближайшую десятилетку.

Так вот, прошёл год, я хочу сказать, что мы, безусловно, будем ситуацию эту мониторить со своей стороны, со стороны федерального парламента. Безусловно, по федеральной сети не то, чтобы сомнений у нас не вызывает, безусловно, есть как бы там определённые моменты, в том числе и связанные со строительством и реконструкцией автомобильных

дорог в Сибири, на Дальнем Востоке. В Европейской части России, на мой взгляд, этот процесс продвигается более интенсивно. Тем не менее Федеральное дорожное агентство достаточно амбициозные, на мой взгляд, планы формулирует на сегодняшний день по развитию сети автомобильных дорог на Дальнем Востоке, как бы в самом бездорожном, на мой взгляд, регионе нашей страны.

Но наибольшие опасения вызывает именно региональная дорожная сеть. Мы вот, многие здесь присутствующие были на коллегии Министерства транспорта, которая тоже несколько дней назад проходила, по итогам 2013 года. В докладе министра транспорта прозвучала эта обеспокоенность. Безусловно, вызвана обеспокоенность тем, что недостаточно средств для выполнения этой амбициозной задачи. Это, во-первых.

Вот Игорь Владимирович упомянул о той работе, которую проводит сейчас Минтранс совместно с полпредствами по федеральным округам. Мне удалось поучаствовать в одном из таких совещаний в Красноярске в отношении регионов Сибирского федерального округа. Вот могу сказать о том, что в тех планах, которые на сегодняшний день в совокупности по субъектам СФО имеются в наличии, то ввод, выполнение этой задачи будет обеспечено лишь на 30 процентов.

Поэтому, безусловно, отсутствие достаточного объема финансирования это серьезная проблема. Также могу вам сказать, уважаемые коллеги, что не менее серьезная проблема это отсутствие эффективной системы обеспечения сохранности автомобильных дорог и в отношении ситуации с весовым контролем. Это, безусловно, имеет отношение и к федеральной сети. И поскольку ситуация, она, что в регионах, что на федеральном уровне примерно одинаковая, вы все прекрасно это знаете, понятно, что основной объем региональной и местной сети 6 тонн на ось, как бы разрушается значительно быстрее, чем федеральная сеть. Но существуют разные оценки.

Если вы обратите внимание на предложения в рекомендациях "круглого стола", мы считаем, что есть необходимость такую серьезную как бы работу провести нашей дорожной наукой для того, чтобы нам всем, скажем так, договориться о тех цифрах, которые мы воспринимаем, я имею в виду размер ущерба, который наносится нашим автомобильным дорогам из-за отсутствия эффективной системы контроля за весогабаритными параметрами. Но я вполне допускаю, что цифра может равняться примерно тому объему бюджетных ассигнований, которые на сегодняшний день имеются во всей системе дорожных фондов. То есть близка к одному триллиону рублей. Вот представьте, статистика на самом деле может быть очень простой. То есть общий объем всей системы дорожных фондов составляет порядка одного триллиона рублей, и ежегодно ущерб автомобильным дорогам из-за отсутствия эффективной системы весогабаритного контроля составляет порядка одного триллиона рублей. То есть, то, что вкладывается на сегодня, то и в результате мы, по большому счету, и разрушаем.

При этом я могу сказать о том, что, ну, может быть не совсем парламентское выражение, но рыльце в пуху, в том числе, и у дорожников у самих, поскольку дорожники дороги строят и, соответственно, тяжеловесы с инертными материалами, щебнем и там и так далее, и так далее по этим же дорогам ездят, и эти же дороги и разбивают. Поэтому так же вот могу вас проинформировать о том, что на коллегии Минтранса в очередной раз прозвучала тема так называемого Тверского протокола. Многие из вас тоже понимают, о чем я говорю. Совещание, которое проходило под руководством тогда Председателя Правительства Российской Федерации Владимира Владимировича Путина в 2010 году, и я думаю, что это наиважнейшая в конечном итоге задача, не менее важная, чем удвоение ввода новых автомобильных дорог, наши дороги сохранить. Потому что то, что мы с вами построим в течение этих 10 лет, мы с вами же их и разрушим в течение 10 лет. В конечном итоге деньги будут потрачены, а дорог мы не получим. По бумагам, извините, информация вся пройдет, статистика будет, всё отмечено, Игорь Владимирович, при всем моем уважении, Министерство транспорта отчитается об этих всех цифрах, а в конечном итоге ни общество, ни государство, ни пользователи, ни страна в целом хороших дорог не получит. То есть в конечном итоге этот результат-то никто и не увидит.

Поэтому ещё раз хочу сказать, что эта обеспокоенность существует. И, конечно, совместными усилиями, не случайно здесь Владимир Владимирович Швецов присутствует, мы регулярно обсуждаем, ищем как бы варианты, как нам всё-таки наиболее эффективно, скажем так, решить эту задачу. И также призываю вас всех в этом процессе принимать участие, потому что, ещё раз повторяюсь, мы должны с вами не только об удвоении говорить, мы с вами должны говорить и о сохранности, и этот вопрос как бы эффективного использования "государевых" денег, на мой взгляд, не менее что ли важен.

Продолжаем дальше тогда. У нас присутствуют руководители и представители наших дорожных общественных организаций, руководство ассоциации "Родор", руководство ассоциации "Аспор". Поэтому хотел бы как представителю от регионов, от субъектов Российской Федерации, от дорожной, скажем так, общественности предоставить слово - руководителю, генеральному директору ассоциации "Родор" Игорю Ивановичу Старыгину. Пожалуйста, Игорь Иванович.

Старыгин И.И. Спасибо, Сергей Юрьевич.

Добрый день, уважаемые коллеги и уважаемые участники "круглого стола"! Андрей Анатольевич, презентацию запустите, пожалуйста.

Подведены итоги 2013 года. Игорь Владимирович уже назвал ряд показателей. Объединяя органы управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации, хотелось бы остановиться на состоянии на региональных автомобильных дорогах...

_____. Не срабатывает, да? Вы посмотрите там, пожалуйста, на презентацию если поставить.

Старыгин И.И. Назвать ряд цифр и внести ряд предложений по совершенствованию нормативных и законодательных актов в области дорожного хозяйства.

Председательствующий. Вам её надо было пораньше, конечно, включить, чтобы, когда... она не запускалась.

Ну, Игорь Иванович, продолжайте тогда, а тут заработает.

Старыгин И.И. Протяжённость автомобильных дорог регионального значения (следующий слайд, если можно) в Российской Федерации на 1 января текущего года составляет более 502 тысяч километров автомобильных дорог.

Следующий слайд.

К сожалению, их состояние, характеризующееся такими показателями, как доля автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, сегодня составляет 62,5 процента. И если вы посмотрите на изменения, на динамику этого показателя, то за два прошедших года, за два года (предыдущий слайд покажите) мы улучшили состояние наших дорог лишь на 0,8 процента.

Следующий слайд.

Вот созданные дорожные фонды, которые с 2012 года стали работать в субъектах Российской Федерации, позволили нам увеличить объёмы финансирования в 2012 году на 65 процентов по сравнению с предыдущим годом, в 2013-м - ещё на 16 процентов, а в целом рост составил почти в два раза. Но при этом плановые показатели 2013 года оказались не выполненными почти на 40 миллиардов рублей.

И, соответственно, (следующий слайд), и показатели объёмов дорожных работ, те, которые были запланированы, оказались меньшими.

По строительству и реконструкции автомобильных дорог, было введено в эксплуатацию лишь 1 528 километров вместо 1 741 запланировано.

Следующий слайд.

По ремонтам автомобильных дорог объём отремонтированных и капитально отремонтированных дорог остался на уровне 2012 года. При этом нужно отметить, что было отремонтировано всего лишь чуть более 2 процентов всей сети дорог. И межремонтный срок составил более 48 лет.

Следующий слайд.

В связи с этим у нас предложение. Внести в рекомендации обращение в адрес Правительства Российской Федерации всё-таки рассмотреть возможность компенсации выпадающих доходов дорожных фондов в связи с понижением ставок акцизов на топливо высоких классов до тех объёмов, которые были задекларированы при воссоздании дорожных фондов.

Следующий слайд.

Если посмотреть на структуру региональных дорожных фондов, то мы увидим, что часть средств дорожных фондов направляется на строительство подъездов к сельским населённым пунктам. В 2013 году выполнялись работы

по ремонту и капремонту автомобильных дорог в населённых пунктах, ремонтировались дворовые территории. Кроме этого выделялись субсидии муниципальным образованиям на иные цели, кроме перечисленных. Продолжалось погашение кредитов, которые ранее выдавались из федерального бюджета. И в итоге на региональные автомобильные дороги направлялись лишь три четверти от общего объёма дорожных фондов субъектов Российской Федерации.

Следующий слайд.

В итоге мы в 2013 году получили обеспеченность финансовыми ресурсами по содержанию автомобильных дорог чуть больше 30 процентов, по ремонту - 29 процентов. Работы по капитальному ремонту практически не проводились. И при потребности более 1,3 триллиона рублей на содержание, ремонт и капитальный ремонт субъектами было направлено лишь 185 миллиардов рублей, что составляет чуть более 14 процентов.

Следующий слайд.

В таких условиях главные стратегические задачи по-прежнему остаются для субъектов две. Первая - это реализация комплекса мер, направленных на приведение существующей сети автомобильных дорог регионального значения, нормативное состояние с 37-и сегодняшних процентов до 54-х процентов, как записано у нас в "Транспортной стратегии развития транспортного комплекса до 2030 года".

И вторая задача, это исполнение поручения Президента Российской Федерации по удвоению объемов строительства автомобильных дорог. Как обеспечено финансовыми ресурсами, первая задача была показана на предыдущих слайдах.

Следующий слайд.

Здесь мы видим, что мы должны с вами вместе сделать, для того, чтобы исполнить вторую задачу. Задача была поставлена и обозначена в 2012 году, 2013 год, когда мы прикидывали о тех объемах, которые мы должны выполнить для успешной реализации задачи президента, мы говорили, что необходимо ежегодно наращивать объемы строительства, как минимум на 14,5 процента.

К сожалению, 2013 год прошел, оптимистических цифр мы не увидели и не получили и на сегодняшний день для успешной реализации задачи по удвоению, мы должны ежегодно наращивать объемы с темпом роста в 20,5 процента, вот желтые столбцы на графике.

Следующий слайд.

В связи с этим у нас предложение в адрес Правительства Российской Федерации обратиться с просьбой, рассмотреть возможность внесения изменения в методику выделения субсидий на строительство автомобильных дорог в сельской местности, с тем, чтобы предоставить субъектам право по расширению полномочий по адресному распределению выделяемых финансовых ресурсов. Это частично смогло бы увеличить объемы строительства дорог в сельской местности.

Следующий слайд.

Но, как показывают расчеты, координально изменить ситуацию, к сожалению, сегодня субъектам не представляется возможным. Здесь не надо очень всматриваться в цифры, итог примерно следующий. Для того чтобы чуть-чуть улучшить состояние существующей сети автомобильных дорог вот за десять лет, к пятидесяти процентов привести ее к нормативу и для выполнения задач по удвоению объема строительства нам требуются дополнительные финансовые ресурсы примерно в размере трех сот миллиардов рублей ежегодно.

Следующий слайд.

В связи с этим обращение в адрес и Правительства Российской Федерации и депутатам Государственной Думы, рассмотреть возможность продолжить практику ежегодного, начиная с 2015 года увеличения размера акцизов в размере 1 рубль на литр стоимости ГСМ.

Когда мы поднимаем вопросы увеличения объема финансирования дорожного хозяйства здесь на федеральном уровне, наши оппоненты все время нам обращают внимание на те негативные моменты, которые сегодня в субъектах, к сожалению, существуют. Один из них, это то, что не все объемы акцизов и транспортного налога попадают в дорожный фонд, и, в конце концов, доходят до дорожных работ, не реализуются выполненные дорожные работы.

Если посмотреть на 2013 год, то по оценке Министерства финансов объемы дорожных фондов только в размере акцизов и транспортного налога и те объемы, которые были предусмотрены в дорожных фондах, оказались меньшими. Если сделать некоторую погрешность на уровень прогнозирования субъектового, то у нас получается, что 19 субъектов занизили объемы дорожных фондов на сумму более 5 процентов, и в общем объеме это превысило 16 миллиардов рублей. Это было на начало года, но и как показала практика по данным федеральной налоговой службы по итогам года, также в 19 субъектах Российской Федерации объем финансовых ресурсов, которые были направлены в дорожные фонды, оказался меньше объема акцизов и транспортного налога на 12 миллиардов рублей.

Следующий слайд.

В связи с этим, у нас предложение обратиться в адрес субъектов Российской Федерации обеспечить безусловное направление в полном объеме в дорожные фонды акцизов и транспортного налога, а для того, чтобы в последующем таких казусов не происходило, обратиться в адрес депутатов Государственной Думы все-таки внести и принять ту поправку, которую мы в течение полутора лет уже озвучиваем, о необходимости в полном объеме направление акцизов и транспортного налога в дорожные фонды.

Далее. Следующий момент связан с уплатой налога на имущество в части автомобильных дорог общего пользования регионального значения.

Если опять же посмотреть на факты, то в 2013 году 50 субъектов предоставили льготы организациям, которые содержат и управляют

автомобильными дорогами. В 33 субъекта льготы не предоставлялись. И в 21 оплата налога на имущество производилась из дорожного фонда, в объём более 5 миллиардов рублей дорожники не получили. К сожалению, ситуация эта усугубляется. И в 2014 году уже, как мы видим на слайде, 7 субъектов отменили эти льготы, и уже объём налога увеличивается на 2 миллиарда рублей. Причём вот 29 субъектов планируют этот налог платить из средств дорожных фондов.

В связи с этим у нас также предложение к субъектам Российской Федерации предоставить льготы в соответствии с сегодняшним законодательством, предусматривающим освобождение от уплаты налога на имущество. А обращение к депутатам Государственной Думы всё-таки по аналогии с теми льготами, которые предоставлены федеральным автомобильным дорогам, внести изменения в Налоговый кодекс и освободить от уплаты налога на имущество в отношении автомобильных дорог регионального значения.

Следующий слайд.

Следующий можно?

Ещё одним из, скажем так, резервных источников пополнения дорожных фондов и в большей степени источником, который позволяет эффективнее расходовать те имеющиеся финансовые ресурсы, является решение задачи по обеспечению сохранности автомобильных дорог.

Как сегодня осуществляется система контроля весовых параметров транспортных средств показано на слайде о финансовых результатах этой деятельности.

В 2013 году в дорожные фонды субъектов было привлечено финансовых ресурсов в размере 1,5 триллиона рублей за счёт выдачи разрешений на перевозку тяжеловесных грузов, которых было выдано более 132 тысяч штук.

Но если дальше посмотреть на статистические данные, то из этих 1,5 триллиона 497 миллиардов рублей приходится на Ханты-Мансийский автономный округ и 493 миллиарда на Оренбургскую область. То есть это говорит о том, что у субъектов есть примеры положительные эффективной работы.

Следующие цифры говорят о том, как ведётся контроль за превышением нормативных нагрузок на постах весового контроля.

В 2013 году службами было составлено 46 тысяч актов на общую сумму 351 миллиард рублей.

Предыдущий слайд покажите, пожалуйста. Да.

Но если же мы опять посмотреть на эффективность этой работы, то примерно три четверти финансовых ресурсов были привлечены всего лишь семью субъектами Российской Федерации.

Следующий слайд.

На слайде показана работа и эффективность функционирования постов весового контроля на автомобильных дорогах регионального значения.

В 2013 году стационарные посты весового контроля работали в 44 субъектах Российской Федерации, и их работало на автомобильных дорогах в 500 тысяч километров всего 30 штук и 162 передвижных. Причём, если посмотрим, как они работают, то эффективной назвать эту работу нельзя.

Есть очень много причин, мы уже часто о них говорили, и связаны и с отсутствием нормального взаимодействия между органами управления дорожным хозяйством и органами ГИБДД в субъектах. И предложения у нас следующие.

В связи с тем, что приказ Министерства транспорта Российской Федерации по организации пунктов весового контроля многие работники ГИБДД в субъектах не воспринимают должным к руководству, всё-таки обратиться в Правительство Российской Федерации, с тем чтобы было поручено Министерству внутренних дел и Министерству транспорта Российской Федерации принять межведомственный нормативный акт по обеспечению взаимодействия на пунктах весового контроля для реализации полномочий по обеспечению безопасности дорожного движения и сохранности государственного имущества.

А также обратиться в адрес субъектов Российской Федерации с предложениями по усилению контроля за движением тяжеловесных транспортных средств с перегрузом, и всё-таки чтобы эти финансовые ресурсы, которые взимаются, попадали в дорожные фонды. Как показывают примеры, всё-таки эффективная работа в ряде субъектов у нас налажена по этому направлению.

Следующий слайд.

Ещё одним из возможных источников пополнения дорожных фондов и по уровню загрузки автомобильных дорог большегрузами могла бы стать, по нашему мнению, система взимания платы с транспортных средств общей массой более 12 тонн, которая сейчас реализуется на сети автомобильных дорог федерального значения. Мы обращались с соответствующими просьбами в Министерство транспорта, нам было поручено дополнительно проработать с субъектами возможность и целесообразность введения этой платы.

На сегодняшний день статистика такая. Почти 96 процентов субъектов считают обязательным и возможным введение этой платы, а по способу создания системы взимания платы абсолютное большинство субъектов считают, что эта система должна быть единой. В связи с этим предложение у нас в адрес Министерства транспорта и Федерального дорожного агентства.

Следующий слайд.

При разработке и создании системы предусмотреть возможность расширения её на сеть автомобильных дорог общего пользования регионального значения.

Следующий слайд.

И обращение к депутатам Государственной Думы и к Минтрансу. Сейчас готовятся поправки по изменению сроков введения этой системы в

действие. Сразу же одновременно с этими изменениями принять поправки в Бюджетный кодекс, которые бы предусматривали через год после введения этой системы на сети федеральных дорог обозначить начало функционирования такой же системы на региональной сети автомобильных дорог. Далее.

Ну и ближайшая перспектива. Вот плановые показатели по объёмам дорожных фондов в 2014 году. В связи с тем, что пополнения акцизов больше не предвидится, практически остались на уровне 2013 года, даже чуть меньше. Мы, конечно, безусловно, понимаем, что дорожникам и органам управления, и подрядчикам, всем необходимо максимально реализовывать все те внутренние возможности, которые есть сегодня у субъектов.

Следующий слайд.

Это и применение новых технологий, которые ведут и к сокращению сроков выполнения дорожных работ, и к продлению межремонтных сроков. И более широкое применение механизмов государственно-частного партнёрства, долгосрочных контрактов. Повышение качества выполняемых дорожных работ. Применение всех тех мер, которые сегодня предоставлены нам федеральным законодательством о контрактной системе, законодательством о саморегулировании и, конечно же, безусловно, исполнение гарантийных обязательств подрядчиками.

Вот сегодня уже говорилось о тех совещаниях, которые проводятся министром с губернаторами по исполнению поручений президента по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог. В начале апреля такое совещание было проведено в Северо-Западном федеральном округе. По окончании совещания, когда все там обменялись мнениями, как же у нас обстоят дела в дорожном хозяйстве и какие перспективы, полпред задал вопрос, я, говорит, что-то так и не понял, а дорожная отрасль, дорожники способны исполнять возложенные на них задачи?

Так вот сегодня хочется сказать, что дорожники способны, и для них не представит больших трудностей увеличить объёмы дорожных работ там на 15, 20, 25 процентов, если были бы соответствующие финансовые ресурсы. И нормальная обеспеченность финансовыми ресурсами, по нашему мнению, это один из главных вопросов, которые сегодня есть у абсолютного большинства субъектов по функционированию дорожных фондов. И я думаю, мои коллеги, которые сегодня здесь присутствуют, на примерах своих субъектов это вам покажут. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Игорь Иванович.

Ну, видите, чиновники, они люди такие конкретные. Поэтому вот нам, прежде чем всё это говорить, нужно сказать: дорожники готовы всё это выполнить, карьеры есть, асфальтоукладчики есть, людей хватит. И потом уже дальше всё остальное, наверно. Да, денег давайте.

Я буквально хотел бы несколько слов ещё сказать. Игорь Иванович, вы так много, достаточно широко охватили всю нашу проблематику

региональную. То, что касается 12-тонников. Безусловно, вот тоже у меня была возможность выступить на юбилейной коллегии Росавтодора, 10 лет Федеральному дорожному агентству в этом году исполнилось. И ещё раз хочу подчеркнуть, и там же многие об этом говорили, что вот эта вот задача по 12-тонникам это очень серьёзный, на мой взгляд, прорыв в системе контроля за весовыми параметрами, но тем не менее это не решение всех наших проблем опять-таки, если о габаритных. И мы прекрасно понимаем, что дополнительно это возможность без увеличения акцизов транспортного налога, других сборов, налогов для поступления в систему дорожных фондов, это дополнительное поступление десятков миллиардов рублей в дорожную инфраструктуру.

То, что касается региональной сети. Пока я, уважаемые коллеги, воздержался бы от таких вот резких движений в этом направлении, поскольку вот лично у меня, я могу сказать, есть обеспокоенность, не повлечёт ли это виток, рост цен на продукты питания и так далее, и так далее. Я не говорю, что я против, но здесь нам нужно очень чётко взвесить, чтобы и с политической точки зрения правильное решение в этом отношении принять. Потому что мы прекрасно же все понимаем, что дороги и политика, как бы это вещи такие очень близкие, взаимосвязанные, чтобы там революции у нас не началось в регионах в связи с этим. При этом опять-таки хорошо понимаю, что дополнительный приток финансовых ресурсов в региональные дорожные фонды нам для выполнения задачи по удвоению опять-таки крайне необходим.

Да, пожалуйста, Григорий Владимирович, добавьте.

Прокуронов Г.В. Да, в отношении системы 12-тонников, о том, что говорили, распространить действие системы. Дело в том, что эта система на сегодняшний день, проект, который вы упомянули и который находится в состоянии развития, он касается федеральной сети автодорог, то есть собственности Российской Федерации. Соответственно, на региональных дорогах аналогичную систему может развивать субъект Федерации, используя свои управленческие механизмы. Для понимания. Мы, безусловно, понимаем, что эта система федеральная, она должна, и на сегодняшний день документация сформирована таким образом, что она будет иметь возможность интегрироваться с иными системами, включая аналогичные системы на региональных дорогах.

По поводу возможного всплеска роста цен. Безусловно, я честно скажу, допускаю такую ситуацию, но мне она представляется... Мы в своё время анализировали эту ситуацию, потенциально возможную, когда ещё НИОКР проводили по этой истории, Министерство транспорта проводило. Безусловно, может со стороны перевозчиков, ритейлеров под этим благовидным предлогом, типа благовидным, увеличить цену конечного продукта, мы должны понимать, составляющая транспортная в розничной цене продукта это, по разным оценкам, от 1,4 до 1,7 процента. Соответственно, мы пока не видим хоть сколько-нибудь значимых поводов,

кроме, скажем так, спекуляций на тему роста цен, но при этом, конечно, допускаем такую возможность.

Председательствующий. Я, что предлагаю? Сейчас, Игорь Иванович. Буквально два слова скажу. Я предлагаю следующим образом по этому вопросу. То есть мы идею эту поддерживаем, но это опять-таки с точки зрения психологии федеральных чиновников, да, то есть "за" или "против" вот в момент, когда нужно кнопку нажать, нажимаем кнопку "за". Это первое.

Второе. Я все-таки предлагаю, когда Росавтодор, насколько я понимаю, в мае месяце должен уже каким-то более таким ощутимым что ли действиям перейти, то есть мы уже будем понимать, кто является концессионером в данном случае по данному серьезному проекту.

И давайте мы, может быть, соберемся отдельно, по этому вопросу отдельно поговорим, регионы пригласим, в первую очередь Родор выслушаем, пригласим коллег, которые будут непосредственно заниматься реализацией этого проекта, и отдельно этот вопрос пообсуждаем именно то, что касается привязки региональной.

Пожалуйста.

_____. Маленькая реплика. Говоря про рост акциза, про увеличение. Почему мы сразу говорим о росте транспортных услуг? Акцизы платят те, кто производят топливо, так.

Позавчера на коллегии Министерства транспорта Российской Федерации один из выступающих обозначил такую цифру, как чистая прибыль одной из нефтяных компаний Российской Федерации по результатам 2013 года составила 350 миллиардов рублей. Может быть, нефтяники поделились просто чуть-чуть и все.

Председательствующий. Знаете, видимо, для того, чтобы нам эффективно проводить наши "круглые столы" по дорожной тематике здесь надо собирать полстраны вообще и финансистов, и нефтяников, налоговиков и так далее. Но, может быть, и так. Спасибо.

Да, пожалуйста.

_____. Позвольте. Одна реплика по поводу 12-тонников.

Мы когда обсуждали с субъектами, с рядом субъектов Федерации целесообразность и возможность введения аналогичных систем, мы бы, наверное, рекомендовали действительно прямо завтра не принимать такие формальные решения, а посмотреть, каким образом будет работать эта система на федеральном уровне с точки зрения технологии и с точки зрения детских болезней, и потом уже, по сути, готовое в некотором смысле технологическое решение можно будет тиражировать, то есть сжимать по срокам возможность введения данных систем на конкретных территориях. Просто, я думаю, что это существенно упростит жизнь.

Председательствующий. За живое, видимо, зацепило.

_____. Я о другом живом. Игорь Иванович совершенно справедливо отметил по поводу нормативов денежных затрат на ремонт и

содержание автомобильных дорог регионального значения, и вот эти показатели, что в 2012 году 14 процентов, а в текущем году 37 процентов от норматива, да.

_____. Нет...

_____. Виноват. 37 процентов протяженности дорог в нормативном состоянии, а нормативы денежных затрат субъекта Российской Федерации по сравнению с федеральным нормативом. Мы же все-таки должны исходить не только, как, вернее, когда формировались нормативы денежных затрат на ремонт и содержание дорог субъектов, исходили из бюджетной обеспеченности, а не транспортно-эксплуатационного состояния дорог.

Поэтому вот этот момент мы финансовую сторону оцениваем, сколько это будет стоить нам при доведении сети дорог субъектов до 37 процентов, которые будут в нормативном состоянии. Это такой вопрос вслух.

А по поводу предоставления субсидий, методики предоставления субсидий на автомобильные дороги в сельской местности.

Коллеги, еще раз позволю себе в присутствии всех напомнить, почему все говорят о федеральной субсидии, это чуть более 7 миллиардов рублей. Вопрос, который я поднимал на "круглом столе" среди муниципальных образований, а про 20 миллиардов, почему никто не говорит? 20 миллиардов - это субсидии, которые предоставляются бюджетами субъектов Российской Федерации. Законодательно установлено не менее 5 процентов.

Докладываю вам. В среднем по стране - 3,7.

_____. Да, там никаких ограничений нет.

_____. Не менее 5 процентов. По факту в среднем по России 3,7. Я не буду говорить, как это варьируется по федеральным округам, но такие данные есть. При этом автомобильные дороги в сельской местности, это автомобильные дороги, в том числе и регионального значения, это 59-я статья Бюджетного кодекса.

Давайте законодательство, национальное наше законодательство применять по совокупности, а не выборочно. Потому что этот вопрос я тоже бы хотел отдельно обсудить при порядке целевого использования средств не только с точки зрения бюджетирования, а с точки зрения и реализации, что мы получим в конце концов.

Я думаю, вот на площадке Федерального дорожного агентства вот с Григорием Владимировичем эту тему обсудим и ближе к концу года либо в начале следующего года по итогам работы 2014 года посмотрим, что у нас получается, потому что все говорят: давайте федеральную субсидию. Изумительно. 20 миллиардов где? Какая методика предоставления этих денег?

_____. Как говорится, надо чаще встречаться.

_____. Игорь Владимирович, 3,7 процента, это касается федеральных денег, с той частью, с региональной, там нет вопросов, 100

миллиардов из дорожных фондов уходят в виде субсидий на федеральный уровень.

Председательствующий. Договорились. Давайте двигаться дальше.

У нас несколько выступлений от представителей регионов. Поэтому мы, уважаемые коллеги, где-то на 20 минут уже от графика выбиваемся. Я хотел бы попросить не более 7 минут, если можно, выступающих вот представителей регионов.

Пожалуйста, слово предоставляется заместителю министра строительства, жилищно-коммунального комплекса и транспорта Ульяновской области Тюрину Андрею Сергеевичу. Пожалуйста, Андрей Сергеевич.

Тюрин А.С. Добрый день, уважаемые коллеги. Я просил бы сразу включить шестой слайд для того, чтобы убрать историю, сколько километров у нас, я думаю, на сегодняшний день, наверное, это не особо всем интересно.

Ну, если говорить о проблеме, то на сегодняшний день по социальному накалу состояние автомобильных дорог находится на втором месте после сферы ЖКХ, и связано это в первую очередь с низким качеством дорожной инфраструктуры.

Сегодня на территории региона не соответствуют нормативным требованиям 60 процентов дорог регионального значения – это 2 тысячи 800 километров, из которых в очень плохом состоянии находится порядка тысячи километров. 187 километров требуют реконструкции для повышения пропускной способности. После ввода в эксплуатацию нового мостового перехода автомобильной дороги Ульяновск – Димитровград – Самара – Сурское – Алатырь с выходом на Нижний Новгород, значит, количество автомобилей, проезжающих по данной дороге, возросло до 15 тысяч автомобилей.

Выросшее финансирование дорожной отрасли в 2,5 раза позволяет решить только часть имеющихся проблем. В 2012 году нами был заключен трёхлетний контракт на содержание автодорог регионального и межмуниципального значения, и расходы на один километр составили 186 тысяч рублей.

Планируется в текущем году провести торги и заключить контракты на содержание дорог сроком уже на пять лет с финансированием не менее 6 миллиардов. При этом затраты на содержание одного километра дороги увеличатся до 320 тысяч рублей на километр при потребности в 450 тысяч рублей на километр.

Восстановление дорожных фондов позволяет охватить ежегодно ремонтом около 200 километров автодорог, то есть 4,5 процента от общей протяжённости. Конечно, это недостаточно. Потребность на сегодняшний день составляет 600 километров, то есть для соблюдения межремонтных сроков необходимо в три раза увеличить расходы на ремонт дорожной сети.

В текущем году был заключен контракт, двухлетний контракт, будет заключен двухлетний контракт на ремонт дорог, основным условием

которого будет выполнение работ за счёт привлечённых подрядной организацией кредитных ресурсов в 2014 году, а расчёт за выполненные работы будет произведён в счёт средств дорожного фонда в 2015 году по итогам весеннего осмотра состояния отремонтированных участков дорог. Такой опыт у нас уже есть: в прошлом году мы один такой контракт уже отработали.

Таким образом, мы рассчитываем привлечь дополнительно 530 миллионов рублей и отремонтировать плюс 60 километров дорог к тому состоянию дорожного фонда, которое у нас сегодня есть. Даже такое стабильное финансирование привело к тому, что с 2012 года в торгах на проведение дорожных работ стали принимать активное участие частные компании, обладающие современной техникой, асфальтобетонными заводами, другим оборудованием, необходимым в дорожном строительстве.

В настоящее время на территории региона 100 процентов дорожных работ выполняются силами компаний негосударственных форм собственности.

В этом году мы завершаем разработку проектов организации дорожного движения на всю сеть дорог в 100 процентов, паспортизируем все мостовые переходы, 367 в регионе, и в течение ближайших трёх лет планируем оформить все земельные участки под автомобильными дорогами на территории региона.

Немаловажную роль играет созданная в 2012 году с целью повышения уровня сохранности дорог региональная служба весового контроля. Функционирование службы осуществляется в круглосуточном режиме на двух стационарных постах, которые располагаются на подходах к новому мостовому переходу, а также тремя передвижными пунктами весового контроля на базе автомобилей "ГАЗель".

Отдельно необходимо обозначить вопросы повышения уровня безопасности дорожного движения. Нами принимаются всевозможные меры, направленные на уменьшение количества ДТП на наших автомобильных дорогах. В текущем году на реализацию мероприятий по данному направлению, нанесению разметки, установку знаков, барьерного ограждения направлено более 80 миллионов рублей.

В результате принятых в 2013 году мер на областных дорогах по сравнению с 2012-м сократилось количество ДТП на 4 процента, количество погибших сократилось на 22 процента.

Стратегия развития дорожной инфраструктуры Ульяновского региона неразрывно связана с федеральной и направлена на увеличение промышленного потенциала региона. Основной стратегией является проект "Волжский транзит". И на сегодняшний день мы уже имеем документации на объекты на сумму около 8 миллиардов рублей.

Продолжаются работы по разработке проектной документации на строительство обхода города Димитровграда. Завершить проектирование первого этапа планируем в следующем году.

Реализация этих задач, часть проекта "Волжский транзит" на территории региона вдоль автомобильной дороги Ульяновск-Димитровград-Самара, к примеру, создаваемые на базе международного аэропорта Ульяновск-восточный, портовая зона... портовая особая экономическая зона, в границе которой планируется развитие крайне востребованных на сегодняшний день видов деятельности, ремонт, техническое обслуживание, модернизация воздушных судов, производство авиатехники и авиакомплектующих.

Развитие промышленной зоны Заволжье в городе Ульяновске - это инвестплощадка, в границах которой уже сегодня реализуется 19 инвестпроектов российских и зарубежных компаний с общим объёмом инвестиций более 58 миллиардов рублей. Не менее важным является создаваемый в городе Димитровграде ядерно-инновационный кластер.

Необходимо отметить, что для выполнения указа президента об увеличении объёма строительства, реконструкции дорог в ближайшее десятилетие в два раза по сравнению с предыдущим необходимо ежегодно строить или реконструировать не менее 35 километров дорог. Для исполнения данной задачи, а также перехода в нормативное содержание нам необходимо увеличить дорожный фонд, как минимум, в два раза.

19-й, пожалуйста, слайд включите.

Вот здесь приведены наши доходные источники, основной, наверное, как и у всех - это транспортный налог, акцизы на нефтепродукты, который составляет 2 миллиарда 750 миллионов рублей. С учётом предлагаемых источников и сверхплановых поступлений такой дорожный фонд мог бы составлять 3 миллиарда 611 миллионов рублей.

Хочу высказать предложения, принятие которых оказало бы существенную поддержку дорожным фондам субъектов.

Во-первых, считаем необходимым в Бюджетном кодексе прописать обязательное перечисление в дорожные фонды субъектов сверхплановых поступлений.

На предыдущем графике было видно, что для нас это достаточно серьёзные суммы, то есть, 119 миллионов по транспортному налогу и 441 миллион по акцизам на нефтепродукты.

Второе. Необходимо в Бюджетном кодексе помимо акцизов на нефтепродукты и транспортного налога в обязательном порядке закрепить дополнительные источники формирования дорожных фондов. Но здесь может быть множество и на эту тему, наверное, каждый регион может поделиться своими предложениями. К примеру, это плата за счёт возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, которые осуществляют перевозку грузов, государственная пошлина за выдачу спецразрешений, плата за оказание услуг по присоединению объектов дорожного сервиса, штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных грузов, в общем, все те мероприятия, которые неразрывно связаны с дорожной деятельностью.

Кроме этого и, как я уже сказал, на примере в Ульяновской области, принятие данных мер позволило бы привлечь в этом году 861 миллион рублей дополнительно в дорожный фонд.

Также предлагаем рассмотреть возможность предания дорожным фондам статуса внебюджетных. И это уже частично решает все проблемы, о которых я говорил выше.

Одно из преимуществ создания внебюджетного дорожного фонда - это зачисление всех источников в полном объёме, в том числе и сверхплановых поступлений, привлечение кредитных ресурсов с последующим планированием по их погашению.

Все предложения, направленные на увеличение дорожных фондов, требуют срочного рассмотрения и принятия решения, чтобы это уже действовало в 2015 году.

Уважаемые коллеги, но я хотел бы обратить внимание и сказать следующие вещи. Наверное, более 80 процентов регионов Российской Федерации являются дотационными. И все вот эти меры, которые происходят в наших регионах, они делаются, наверное, наверняка сто процентов осознанно. Потому что кроме указов по удвоению строительства есть указы президента по увеличению заработной платы и ряд таких правительственных документов, которые требуют от правительств регионов изыскать дополнительные средства.

Поэтому мы, говоря об этом, прекрасно понимаем, что, наверное, и каждый губернатор, и каждый министр финансов в регионах, наверное, подобно нашему отдаёт себе отчёт, и наверняка без всяких вопросов отдал бы нам все сверхплановые поступления, все дополнительные источники, которые могли бы формировать бюджет региональный.

Здесь наверняка покопаться и решить только проблем за счёт перенаправления источников доходных региональных, которые сегодня пополняют общий бюджет региона, мы однозначно не решим эти проблемы, мы не выйдём на нормативное содержание, мы не увеличим количество дорог, которые необходимо построить или реконструировать в соответствии с указом президента.

Поэтому здесь хотел бы обратиться и к Государственной Думе, и к Росавтодору, к Министерству транспорта Российской Федерации. Без федеральной помощи, без дополнительных средств, которые будут направляться в регионы, считаю, что не только нам, но и многим своим коллегам с этой задачей однозначно не справится.

Но должен сказать, что даже в этом году, в 2013 году те средства, которые должны были поступить за счёт акцизов в дорожные фонды, они тоже не поступили в полном объёме. На примере региона скажу, что 180 миллионов рублей мы не досчитались от акцизов, которые планировали даже в своём бюджете, не говоря уже о том прогнозном плане, который планировал Минфин Российской Федерации.

Поэтому здесь налицо картина то, что да, мы, конечно, обеими руками за то, чтобы закрепить, пусть небольшие, но дополнительные источники в наши дорожные фонды, но общую задачу однозначно это не решит.

Ну и говоря о сохранности дорог, в планируемых новых введениях для большегрузных автомобилей, хочу поделиться тоже своей болью и своей проблемой.

Председательствующий. Андрей Сергеевич, я прошу прощения, вот у вас ровно одна минута. Заканчивайте, пожалуйста.

Тюрин А.С. Да, спасибо.

Ряд автомобильных дорог, которые стыкуются с федеральными, они имеют региональный статус. И когда федеральная дорога будет обладать определённым ограничением для такого транспорта, региональные дороги будут открыты для этих перевозчиков. И мы понимаем, что каждый считает свои деньги, и экономит транспортную доставку. Поэтому здесь решение одной проблемы влечёт, мне кажется, на мой взгляд, даже более глубокую в региональном.

Поэтому эти средства, которые Министерство транспорта и Росавтодор планируют направить в свой бюджет, хотелось бы увидеть, сколько от этих средств поступит и в регионы для решения дорожных проблем регионов.

Спасибо за внимание.

Председательствующий. Спасибо, Андрей Сергеевич.

Тоже, уважаемые коллеги, несколько слов хотел бы добавить по поводу выступления прозвучавшего.

То, что касается разницы между прогнозами Минфина и фактически поступившими средствами в дорожные фонды региональные, то мы внесли уже соответствующую законодательную инициативу. Мы внесли законопроект так называемый, мы на жаргоне так называем эту поправку: плюс - минус, в 179-ю статью Бюджетного кодекса по аналогии с федеральным дорожным фондом. То есть такая поправка внесена. Сейчас работаем. Соответственно, вы прекрасно знаете как бы взаимоотношения между дорожниками и Минфином, они всегда были очень такие непросты. Поэтому будем биться за эту поправку.

То, что касается дополнительных источников поступления средств в региональные дорожные фонды, понимаете, здесь вот мы несколькими словами с коллегами обменялись, есть чёткое понимание, что существует компетенция субъектов Федерации. И, конечно, на уровне регионального законодательства эти источники, их можно определять.

Федерация... Вы, многие, государственные служащие, и прекрасно понимаете, что федерация далеко не всегда горит желанием вмешиваться в компетенцию субъектов.

Поэтому мы готовы вас поддерживать на региональном уровне, в том числе. Но то, что касается, чтобы одним махом как бы с федерального уровня, с федерального законодателя решить всякие вопросы, здесь это тоже, я ещё раз говорю, нужно обсуждать.

Ну и то, что касается того, что после введения системы по контролю за 12-тонниками, что поток, транспортный поток хлынет на региональную сеть, мы, безусловно, понимаем эту ситуацию. Но при этом, я думаю, что нас тоже с вами не поймут, если мы закроем, условно говоря, региональную сеть, и понятно, что дороги строятся для того, чтобы по ним ездить. Поэтому ещё раз говорю, что мы обязательно к этому вопросу вернемся, отдельно его обсудим. Мы понимаем важность и принципиальность этого момента, но нам нужно дождаться, когда система заработает на федеральном уровне.

Так, продолжаем. Переходим к следующему выступлению. Пожалуйста, директор государственного казенного учреждения Кемеровской области дирекции автомобильных дорог Кузбасса Олег Иванович Шурыгин.

Шурыгин О.И. Добрый день, уважаемые коллеги!

То, что касается Кемеровской области, 68 процентов дорог наших не соответствуют нормативным требованиям. Казалось бы, уже хуже некуда, но мы на 46 месте. То есть ещё 47 регионов, показатели ещё хуже. В прошлом году мы всего отремонтировали 30 километров дорог из 5,5 тысяч. То есть практически ничего. Правда, построили 20 километров дороги первой технической категории. В связи с этим у нас, конечно, не было никаких ремонтов. Дорогу не достроили, то есть это ещё порядка 20 километров. В планах было ее построить в 2015 году. Сейчас приняли решение всё, прекратить строительство, все деньги направить на ремонт. Хотя дорога старая на сегодняшний день, там у нее интенсивность движения уже более 50 тысяч автомобилей в сутки. И мы говорим, что есть задача, президент которую поставил, об удвоении строительства, но здесь не то что строить, здесь ремонтировать дороги не на что. И те деньги, которые поступают в дорожный фонд, и дохода их никогда не хватит на территориальные дороги, чтобы выполнить все задачи на сегодняшний день, привести дороги в нормативное состояние, строить дороги.

Я не хочу жаловаться, но всё-таки надо смотреть именно об источниках наполнения территориальных дорожных фондов, потому что на сегодняшний день они очень низкие. То, что Григорий Владимирович говорил, всё-таки я считаю, 12-тонники должны всё-таки по всей территории России, и федеральные, и муниципальные, и областные дороги, то есть это должна быть одна система.

То есть вот то, что касается Кемеровской области, мы бы получили значительные доходы именно в дорожный фонд, если бы был закон на уровне всех дорог. Потому что Кемеровская область своеобразная. У нас там добывается 200 миллионов тонн угля, и порядка около 100 миллионов тонн перевозится этого угля по дорогам с разной интенсивностью. Это приводит к тому, что дороги разбиваются.

Мы на сегодняшний день пытаемся подписать с угольными предприятия договоры, ну это даже не мы, а администрация, о социально-экономическом партнерстве, и именно эти деньги направить на ремонт тех дорог, по которым они перевозят уголь. У нас эти подписывались в прошлом

году, и в этом году мы пытаемся. Но на сегодняшний день у угольщиков положение тоже трудное, там цена угля упала на 30 процентов на сегодняшний день, объемы добычи сократились. Поэтому довольно-таки тяжело. Но и не только угольщики же ездят по дорогам. И всё-таки вот этот закон, который бы мы приняли, если бы по всей территории России, я имею в виду, на все дороги, то есть он бы принес значительные доходы именно в территориальные дорожные фонды.

Ну есть и другие предложения всё-таки, что по наполнению, это, в том числе, и увеличение акцизов, как говорил Игорь Иванович. То, что касается себестоимости, как Сергей Юрьевич говорил, это продукт транспортного...

Вот на сегодняшний день я то, что говорил, мы построили в прошлом году, открыли движение 20 километров, всего построили 50 километров дороги. То есть раньше по этой дороге надо было ехать полтора часа, на сегодняшний день 20 минут. То есть вся логистика находится в Кемерово, едет транспорт на юг, но на сегодняшний день на юге не дешевле за счет того, что значительно сократилось время в пути, я не думаю, что хоть продукты, хоть топливо, хоть что, всё заводится, хоть что-то в связи с этим подешевело. Так что если бы наоборот, то, конечно бы, быстро подорожало. Так что здесь все, что касается удорожания, здесь вопрос такой спорный.

Ну вот, в принципе, у меня все. То есть ещё одно было одно предложение, я не хочу к нему возвращаться. Это, мы говорили, был "круглый стол" у нас в конце прошлого года, для того, чтобы всё-таки дорожные фонды перевести из бюджета и сделать, как они были раньше, там 2002 года внебюджетные... Но, к сожалению, не поддержали даже и большинство регионов. Именно вот это и Минфин не поддержал, мы обращались.

Но это было, во всяком случае, дало на сегодняшний день то, что все дорожные бы фонды использовались по назначению, и не было никакой бы возможности ... деньги из бюджета.

И второе. Мы всё-таки, ну главная цель-то была - привлечь кредиты в дорожную отрасль. А то, что касается кредитов - это тоже довольно таки выгодно, мы делали расчёты. Семилетние кредиты. То есть эффективность от них гораздо высокая.

Но, к сожалению, я не знаю, возвращаться к этой теме или нет - это мы с Игорем Ивановичем ещё советуемся. В принципе раз не поддерживает большинство коллег, значит, наверное, к этому вопросу возвращаться больше не надо.

Ну вот у меня всё. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Олег Иванович.

Ну я что вот хочу по этому поводу сказать. Вот у меня здесь десяток страниц - это информация о том, как работала система дорожных фондов до 2002 года. То есть в 2002 году у нас отменены были региональные дорожные фонды и в 2002-м, соответственно, федеральные.

Поэтому, конечно, что греха таить, вот с точки зрения дорожников, понятно, что это защищённые, это на самом деле меченые деньги, поскольку, получается, мы говорим о том, что вот эти деньги, которые поступают, акцизы, транспортный налог меченые, на самом деле не совсем так, да? То есть мы же понимаем, что вот на региональном уровне - это мы воду носим в решете.

Периодически мы затыкаем, как бы пытаемся там дырки эти затыкать, поэтому, конечно, это кардинальное решение вопроса. Но я думаю, что, там, безусловно, мы можем как бы вот в этом кругу эти вопросы обсуждать. Но, конечно, нужно, на мой взгляд, прежде всего, показать результат. То есть, даже если ты в отсутствии там вот такого, что ли, финансирования даёшь результат, то, соответственно, можно и дальше об этом разговаривать, что давайте сделаем на самом деле вот абсолютно защищённую такую систему, когда это внебюджетные фонды будут, ну вот мне так кажется.

Хорошо. Спасибо ещё раз, Олег Иванович за выступление, за предложение. Пожалуйста, хотел бы предоставить слово директору государственного казённого учреждения Республики Марий Эл "Марийскавтодор" Сальникову Александру Анатольевичу.

Сальников А.А. Спасибо. Будьте добры, слайд.

Сегодня мы обсуждаем о том, что противостояние между работниками Министерства финансов или ..., то есть финансовых работников и дорожников, вот это настоящее противостояние по разную сторону баррикад.

Мы анализируем и видим, что деньги не только мы не можем собрать в доходы дорожных фондов, мы ещё и видим способы, как эти деньги используются в разных регионах, на разные цели, потому что проблемы у финансистов тоже огромные.

Вот на этом слайде как раз показана розовая часть, а это 57 процентов - это деньги, которые направлены на финансирование мероприятий, которые нельзя отразить в виде километров, погонных метров, а левая разноцветная часть, из которой практически всё занимает зимнее содержание - это объёмы работ.

Вот по Республике Марий Эл мы в этом году не выполняем ни одного километра строительства и уже не выполняем ни одного километра ремонта, только содержание.

Зато способы и создания кредиторской задолженности на конец года, шесть способов, и ликвидация налога на имущество. Таким образом, за республиканское имущество, из республиканского бюджет, в республиканский бюджет платится сумма, но берётся она из дорожного фонда.

Таким образом, Минфин отыгрывает свои вещи. Секвестрование в середине года планов в связи с неисполнением доходов, общих доходов республиканского бюджета. И вот тут как раз появляется тот принцип, почему внебюджетные фонды нам не даются сдать? Потому что есть принцип общего покрытия расходов.

Вот этот принцип общего покрытия расходов в целом по республиканскому бюджету, забирается как из копилки деньги ... дорожного фонда. Объясняю, что детей надо учить, больных надо лечить, а дорога - неодушевлённый предмет. Ну мы сегодня это всё пожинаем, пожинаем.

Когда речь идёт о том, сколько процентов мы отдаём муниципалам? Вот на этом слайде мы можем увидеть, что Республика Марий Эл муниципалам отдала в этом году, в 2014 году (это данные 2014 года), 29 процентов, не 3,7, как у некоторых или в среднем, а 29. Почему? Ну вынуждены, наверное, уже вкладывать деньги в муниципалитеты, в города и посёлки, потому что там ситуация с финансами ещё хуже, а состояние дорог на порядок в некоторых районах хуже.

Поэтому я думаю, что когда темой сегодняшнего "круглого стола" является оценка работы дорожных фондов, вот мы как раз к этому и подходим. Я когда посмотрел рекомендацию, увидел, что два пункта, которые записаны правительства, они не о чём. А пункты, которые содержатся по Минтрансу, они не решают тему сегодняшнего "круглого стола". У меня ощущение такое, что мы сегодня собрались просто, как говорится, еще раз в очередной, в шестой, десятый раз обозначить проблемы, но не решить их.

Можно заглянуть еще и внутрь тех расходов, которые мы сегодня несем или будем нести и, причем за те расходы, которые мы силовым методом обязаны нести. Например, у меня по учреждению на столе лежат четыре решения суда, по которому прокуратура понуждает нас выполнить ремонт дороги.

Мы об этом не знаем, что надо дороги ремонтировать, она нас понуждает. Объяснение – у нас нет лимитов бюджетных обязательств, мы не можем ни планировать, не объявить торги, судом не принимается и суд обвиняет нас, то есть выносит обвинительной решение.

Точно такая же ситуация у нас назревает сейчас, пойдут административки, а там и уголовная ответственность по закону "О транспортной безопасности". И вот это обращение в Минтранс, которое мы делали, я пример, наверное, сначала приведу, потом вы оцените.

В Республике 192 моста было представлено на категорирование. Все 192 моста откатегорированы как четвертая и третья категория. То есть, даже тот мост, который находится сегодня в глухом лесном массиве, ведет к последней деревушке длиной 30 метров, интенсивность 54 машины в сутки, мы на него должны выставить пост, вести видеонаблюдение, ввести пропускную систему, держать ночами, круглосуточно, смену не менее 2-х человек и плюс к ним один человек работник МВД, это все законы транспортной безопасности.

Обращаемся в министерство, пересмотрите принципы категорирования, есть объекты, которые действительно надо охранять, которые не подлежат этому. Они подлежат по нашей оценке, мы посмотрели 68 мостов на дорогах с интенсивностью до 500 автомобилей в сутки.

Есть такое понятие "привлекательность для террориста" или "риск уязвимости", он нигде не учтен. Сегодня мы все с вами рискуем получить кирпичом по голове, но никто же нас в государстве не обязал выходить в касках. Мы понимаем, риск маловероятен. А этот закон предусматривает все.

Вот оценка следующая. Для того чтобы его реализовать, а мы сегодня вышли как раз на этап категорирования прошли, оценку уязвимости сделали по всем 192-м постам, требуется капитальных вложений миллиард триста и ежегодные текущие расходы 530 миллионов. При этом численность дежурных ничего не производящих мужиков полторы тысячи и в дорожной отрасли дорожных рабочих полторы тысячи.

Что же нам ответил Минтранс, когда мы обратились с этим вопросом по категорированию - не ваше дело. Наше это дело, это наши деньги. Я сегодня недаром спрашивал, будет здесь Фатхуллин, потому что этот вопрос надо именно на уровне депутатов и Минтранса ставить. Слава богу, он попал в рекомендации, государство несет уже неэффективные расходы, а завтра будут наказывать тех, кто будет сопротивляться этим неэффективным расходам.

Вот эта моя последняя просьба.

Председательствующий. Спасибо, Александр Анатольевич, вам за выступление. Вы совершенно справедливо отметили, что по нашей совместной работе с Ассоциацией "Родор", где вы являетесь активным участником, данный пункт включен, мы будем с Минтрансом добиваться его решения.

То, что касается поручений правительства, позвольте с вами не согласиться. Все-таки, мне кажется, то, что касается наших требований, вот коллеги из Министерства транспорта улыбаются, я вам хочу сказать, что это революционная на самом деле вещь. То есть, конечно, можно было тут написать еще жестче, забрать и поделить, но при этом, еще раз говорю, согласитесь, что таких прецедентов их на самом деле у нас в стране-то не очень много, мягко говоря. Сергей Юрьевич мне говорит, что нет таких.

_____. Сергей Юрьевич, Ассоциация "Родор" представила на слайдах предложения для правительства и внятные, в принципе, нормальные предложения, мы их понимаем и поддерживаем и вдруг в рекомендации не попадают, тогда ассоциация, мы пришли послушать просто, что ли! Я думаю, что надо их начать прорабатывать с правительством, я понимаю, мы можем не победить в первом бою, но в драку-то надо ввязаться.

Председательствующий. Я еще раз говорю, я не спорю, я просто хочу сказать, что реально надо на вещи смотреть, во-первых. Во-вторых, то, что касается рекомендаций, вы внимательно, пожалуйста, посмотрите, что, может быть, как говорится "те же яйца, только в профиль". Но, на самом деле здесь очень многое, если не все, то очень многое на самом деле.

Я предлагаю дальше все-таки продвигаться, пожалуйста, хотелось бы слово предоставить первому заместителю руководителя ... Дагестана "Автодор" Тагирову Магомеду Магомедовичу, пожалуйста.

Тагиров М.М. Добрый день, уважаемые коллеги. Тема моего доклада – это "Повышение эффективности использования средств дорожных фондов через наращивание темпов строительства".

Региональная сеть автомобильных дорог в Республике Дагестан составляет 7,5 тысяч километров дорог. из которых только 2 тысячи 600 километров имеют усовершенствованное дорожное покрытие.

Восемь районных центров муниципальных районов до настоящего времени не имеют асфальтобетонного покрытия. 48 населённых пунктов вообще не имеют подъездных дорог общей численностью населения более 15 тысяч человек. А 124 населённых пункта имеют сезонное закрытие, связанное с отсутствием твёрдого покрытия.

Тяжесть последствий ДТП самая высокая в Республике Дагестан, это 20 погибших на 100 пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Ну, как видим, региональные статистические данные по дорожному хозяйству не самые утешительные у нас.

Создание в стране региональных дорожных фондов практически совпало с приходом в Дагестан из стен как раз Государственной Думы руководителя Рамазана Гаджимурадовича Абдулатипова, которым был установлен курс на прорывные темпы экономического и социального развития региона. Планы достижения этих задач были сформулированы в 10 приоритетных направлений, которые были приняты к исполнению.

Мы, дорожники Дагестана, вызвались как бы стать локомотивом прорывных темпов развития региона. И, полагаю, что состояние дорожной отрасли - это фундамент экономических, социальных, культурных преобразований региона. Тем более что на данном историческом этапе задачи, установленные главой региона, чётко совпали с возможностями предоставления государственной политикой в виде создания региональных дорожных фондов. Кроме того, именно вот этот период совпал с тем, что дорожное хозяйство возглавил известный отраслевой специалист, состоявшийся как на государственном управлении, так и в науке, и на производстве Хучмаров Загид Гаджиевич.

Отраслевым ориентиром, включающим в себя приоритеты прорывного развития региона, нами был определён конкретный объект, на примере которого предстояло показать возможности реализации поставленных задач и проанализировать результаты. Таким объектом стал мостовой переход через реку Самур на автодороге ... Тагиркент и Алыма.

Из 10 установленных главой республики приоритетных направлений на данном объекте предстояло реализовать четыре. Это ..., в кавычках, экономики, эффективное государственное управление, эффективное территориальное развитие и новая индустриализация.

Первые два приоритета имеют прямое отношение к теме сегодняшнего совещания и оказывают значительное влияние на эффективность расходования средств дорожного фонда.

Теперь несколько слов о реализованном проекте и его результатах. 9 населённых пунктов, общей численностью населения более 30 тысяч человек, расположенных по территории самого южного муниципального образования России в Магарамкинском районе Республики Дагестан, оказались отрезанными от остальной части республики. Транспортное сообщение ограничивалось с одной стороны - река Самур с другой стороны - государственная граница с Республикой Азербайджан.

Подъездная дорога, устроенная по временной схеме в русле реки, в июне 2013 года оказалась разрушенной паводком и было принято решение организовать строительство капитально 18-пролётного моста через реку Самур по проекту, разработанному ещё в 2009 году. Сметная стоимость проекта составила 300 миллионов рублей.

На этапе определения подрядной организацией были поставлены следующие условия. Первое. Период строительства сократить до беспрецедентных трёх месяцев против нормативных 19, предусмотренных в проекте.

Второе. В связи с ограниченностью бюджетных возможностей финансирование работ в объёме 50 процентов переходит на следующий год.

И третье. Подрядная организация берёт на себя обязательства обеспечить уровень рентабельности не менее 20 процентов. При этом налоговая нагрузка на выполненный объём работ не менее 10 процентов.

Вопросы качества, конструктивной надёжности не обсуждались. Это уже был внутренний приоритет, установленный в системе "Дагавтодор" с приходом нового руководителя, Хучмарова.

Как видим, перед подрядной организацией стояла непростая задача. Но не менее сложная задача была установлена и перед заказчиком. Было необходимо организовать постоянный контроль за ходом строительства, а также безостановочный процесс освидетельствования скрытых работ.

Учитывая, что работа велась, практически, круглосуточно, технический надзор осуществлялся в напряжённом режиме. Кроме того, подрядной организации было поставлено условие, чтобы процесс строительства вёлся в режиме онлайн с трёх точек и сигнал выводился на официальный сайт "Дагавтодор". Но эти все обязательства на себя взяло предприятие "Дорстройотряд-99", а специализированные виды работ повышенной ответственности выполняло по субподрядному договору ОАО "Мостотряд-99".

В результате с 9 августа по 15 октября, почти на месяц с опережением даже установленного срока, был завершён весь комплекс работ по строительству 17-пролётного моста длиной 265 метров габаритом 11 метров. При этом освоено 30 миллионов рублей капитальных вложений, из которых в 2013 году профинансировано 166 миллионов, в 2014 году 134 миллиона рублей. Организация на объекте достигла следующего экономического результата. Уровень рентабельности был 24 процента достигнут. Налоговая

нагрузка на выполненный объем работ 12 процентов, средняя заработная плата 65 тысяч рублей.

Автодору, как заказчику работ, удалось модельно продемонстрировать эффект приоритетных направлений, установленных главой Республики Дагестан. В частности, средняя налоговая нагрузка от выполненного объема работ в сфере строительства по Дагестану составляет 6-8 процентов. На данном объекте было достигнуто 12 процентов. Тем самым была показана возможность реализации реального приоритета обеления экономики. Опережающие сроки ввода в эксплуатацию объекта по оптимальной сметной стоимости явились следствием созданных условий заказчиком и сформулированным техническим заданием. Здесь налицо реализация второго приоритетного направления эффективного государственного управления.

Третье приоритетное направление, связанное с эффективным территориальным развитием переоценить сложно для жителей этих населенных пунктов, которым был обеспечен устойчивый проезд, что за собой повлечет рывок в экономике, развитие этой территории.

И заключительное приоритетное направление, новая индустриализация была достигнута новейшими технологиями использования на объекте высокопроизводительной современной техники, а главное безупречной организации строительства замкнутым циклом от производства строительных материалов до возведения ответственных конструкций. Такие темпы под силу только установившимся на рынке предприятиям с диверсифицированным производством. Это предприятие, которое на рынке дорожно-мостовых работ, таким послужила организация, которая там работала, Мостоотряд-99. Это предприятие, которое более 15 лет находится на рынке, имеет собственные мощности по производству строительных материалов, металлических, железобетонных конструкций, имеет собственный парк современного транспорта и спецтехники, квалифицированный персонал, производящий собственными силами весь цикл специализированных мостовых работ как в регионе, так и далеко за его пределами.

Эксперимент, проведенный в Дагестане, стал очень показательным внутри республики, которая с приходом нового главы приняла курс на обновление. Это, видимо, тот случай, который Сергей Юрьевич говорил, когда политика оказалась рядом с дорогами, большой резонанс имел этот эксперимент внутри республики. Однако, практика повышения эффективности расходования средств дорожных фондов через увеличение темпов строительства более актуальна в регионах с короткими сроками строительного сезона. Поэтому результаты эксперимента считаем целесообразным изучить регионам центральной и северной частей России.

Вообще развитие дорог всегда являлось инструментом укрепления государственности. Поэтому в современных реалиях внешнеполитической обстановки темпы дорожного строительства в России необходимо выводить на адекватный уровень, в том числе, и путем рационального планирования, а

также через контрактные условия, требующие от подрядчика высокоэффективной организации строительства.

Председательствующий. Спасибо, Магомед Магомедович. Вы так подробно нам всё рассказали, что такое ощущение, что мы всем "круглым столом" побывали на станции ...

Тагиров М.М. Вот в дополнение две минуты, можно было бы ролик очень интересный посмотреть.

Председательствующий. К сожалению, давайте мы будем дальше двигаться потихоньку, потому что у нас очень плотный график. Нам обязательно нужно в 16.30 закончить. Поэтому извините.

Я что хотел сказать? На самом деле вот очень такое эффективное, на мой взгляд, средство, это наличие на мостах, туннелях, которые позволяют в режиме онлайн отслеживать вплоть до главы региона, который постоянно может, ну понятно, на дороге это сложно как бы передвигать постоянно, а вот на инженерных сооружениях, мне кажется, это достаточно эффективно. То есть непосредственно сам губернатор с учетом политических опять-таки задач в любое время дня и ночи может посмотреть, что там делает тот или иной мужик в оранжевой жилетке в этот момент.

Хорошо, спасибо большое, Магомед Магомедович.

Разрешите слово предоставить заместителю Министра транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Еремину Валерию Владимировичу, и подготовиться Алексееву Валерию Ивановичу.

Пожалуйста. Еремин Валерий Владимирович.

Еремин В.В. Спасибо.

Я как бы кратко скажу, что на территории Рязанской области 6,5 тысяч километров дорог. Дорожный фонд составляет 3 миллиарда 300 миллионов. В 2013 году было отремонтировано 154 километра региональных дорог, ввели в эксплуатацию 6,3 километра новых автомобильных дорог. Особое как бы значение в нашем регионе это обозначено ввод северного обхода города Рязани протяженностью 4,6 километра, построены две крупные развязки, километр 140 погонных метров было только искусственных сооружений, и в том числе был построен подъёмный мост через реку.

Значит, хотел бы остановиться на том, что действительно на содержание дорог регионального значения направляется миллиард 200, что составляет 35 процентов от потребности, на ремонт – 670 миллионов рублей, что составляет 23 процента от потребности, капитальный ремонт – 4,5 процента от потребности.

Особо хотел бы я вот поддержать коллегу из Мари-Эл, да? Это остановиться на транспортной безопасности. Вот в нашем регионе в прошлом году мы впервые направили, удалось направить денег на ремонт мостовых сооружений, а их у нас 450 единиц. Значит, 89 миллионов было направлено. Все эти 450 единиц были направлены на категорирование объектов, среди них и деревянные мосты и мосты с малой стоимостью, всем 450 мостам присвоены категории.

Сейчас вот делаем оценку уязвимости этих мостов, и только на охрану мостов, вот по нашим прикидкам, в следующем году потребуется около 700 миллионов, это деньги дорожного фонда, эти деньги, на которые мы должны отремонтировать дороги, значит, содержать дороги, строить дороги.

Поэтому вот я поддерживаю предложение, а ещё хотел бы обратить внимание, что приказом Минтранса, значит, определены критерии, по категорированию мостов критерии построены таким образом, что все мосты, любой мост, какой бы вы ни подали, он подпадает под четвёртую категорию. Ну, например, акты незаконного вмешательства, если не было актов незаконного вмешательства и не было предпосылок, то мост относится к четвёртой категории. Если стоимость на восстановление моста менее там 100 миллионов, то мост относится к четвёртой категории, даже рубль, два рубля, то есть всё равно он попадает в четвёртую категорию.

Поэтому я бы попросил включить в проект вот решения: Минтрансу пересмотреть категории, вернее, критерии по категориям, определить постройки категорий таким образом, чтобы те мосты с малой интенсивностью, где нет даже и предпосылок к совершению терактов, где мосты с малой стоимостью восстановительной этих мостов, значит, убрать их из категорированных объектов.

Следующее, значит, постановление правительства сейчас будет готовить требование к категорированным мостам. Поэтому то, что издал приказ Минтранс 42-й – это просто правильно, жёсткий приказ. И необходимо выделение больших людских ресурсов и финансовых средств из дорожного фонда.

Поэтому попросил бы при разработке сейчас нового постановления правительства к категорированным мостам, значит, учесть как бы льготные условия и меньшие требования к мостам третьей-четвёртой категории.

Мы понимаем, что есть мосты знаковые, у нас их порядка 30 таких мостов, которые надо в полном объёме выполнять там все мероприятия. Но на тех мостах, которые идут в маленькие населённые пункты, с малой интенсивностью, с малой стоимостью, наверное, выполнение этих мероприятий нецелесообразно, необходимо всё-таки направить эти деньги на строительство дорог. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Валерий Владимирович. Пожалуйста, Игорь Владимирович, добавить хотели.

Костюченко И.В. Уважаемые коллеги, вот после выступления Александра Анатольевича по транспортной безопасности я, к сожалению, не видел эту бумагу, это через коллег другого подразделения проходит, кстати, Фаткуллин, он в Росавтодоре работает, а не в Минтрансе, это так просто на всякий случай.

_____. Он ... занимается нормативным регулированием.

Костюченко И.В. Да, нормативным регулированием. Поэтому мы пока вот обсудили с Игорем Ивановичем, я попросил как раз Родор вот эту информацию обобщить, направить в Дорожный департамент, мы посмотрим,

потому что вот на слух я вижу, что вот есть в этом деле большие вопросы, которые необходимо регулировать, потому что под одну гребёнку всё мерить, наверное, нельзя. Вот поэтому попросил бы ...

_____. Я вот лично беседовал с Фаткуллиным, у него та же проблема, между прочим.

Костюченко И.В. Какая?

_____. Он тоже занимается, значит, транспортной безопасностью, откатегорированная, он сейчас производит восстановление 254 мостов, и на следующий год на охрану этих мостов миллиард 700 миллионов будет направлять.

_____. Это зафиксировали, да, в рекомендациях.

_____. Зафиксировали, поэтому...

Председательствующий. То есть у нас в рекомендациях есть эта тема и...

_____. (Микрофон отключён.)

Председательствующий. Давайте. Да, хорошо. Пожалуйста.

И, Магомед Магомедович, вот ещё раз. Сейчас подойдут к вам, а вы тогда прямо на экран выведете сайт, где можно посмотреть.

_____. Её можно в беззвучном режиме пустить, если слайда нет, чтобы посмотрели там.

Председательствующий. Давайте мы сайт напишем, и кому будет интересно, посмотрят, то есть зайдут и посмотрят.

_____. Ещё можно одну реплику по транспортной безопасности?

Председательствующий. Да, пожалуйста.

_____. Вот действительно в этот закон нужно вносить изменения, потому что дорожные сооружения искусственные, они вот после того случая известного трагического, был этот закон принят, связанный с автостанциями, вокзалами, такими вот аэропортами, к сооружениям привязать мосты, тоннели. Вот эти дорожные сооружения действительно это не совсем корректно, может быть. Как вот в этой части посмотреть и внести изменения.

Потому что, в частности, вот у нас в Республике Дагестан был случай, когда на отдаленном от населенного пункта патрулировали специальные службы, которая не охрана, а вооруженные, подготовленные, даже они подверглись нападению и там трагический случай был. Поэтому эта ситуация, наверное, тогда, когда надо бороться не с последствиями, а с причинами. И соответствующие службы должны этим заниматься.

Председательствующий. Хорошо. Спасибо.

Так, продолжаем, двигаемся дальше. Пожалуйста, хотел бы предоставить слово Алексееву Валерию Ивановичу - вице-президенту Российского автотранспортного союза. Так сказать, от пользователей...

Алексеев В.И. От потребителей дорог.

Председательствующий. Да, нашему коллеге, товарищу, с которым мы плотно взаимодействуем, работаем. Пожалуйста, Валерий Иванович, вам слово.

Алексеев В.И. Спасибо большое.

Добрый день, уважаемые участники "круглого стола".

Как Сергей Юрьевич сказал, что мы являемся пользователями автомобильных дорог, но сначала я хотел бы вот всё равно остановиться на вопросах транспортной безопасности, потому что я участник рабочей группы, которая занималась изменением в закон "О транспортной безопасности", которое внесло изменения 3 февраля этого года в этот закон. И вся задача изменения закона была, чтобы убрать излишнее обременение. На перевозчиках мы, если постарались убрать, сделали отдельно объекты транспортной инфраструктуры (5 пункт 1 статьи), там остались мосты, тоннели, эстакады. Дороги у вас убрали, уже правительство будет определять, подходить будете вы по категории или нет. А вот по тоннелям, мостам, эстакадам есть там следующая статья, где должны определяться требования к обеспечению. Как уже было сказано, эти требования должны согласовываться с Минэкономразвития. Вот мы добивались того, чтобы ещё один орган государственной власти, который стоит на страже интересов субъектов предпринимательской деятельности, он участвовал в определении и утверждении требований. Поэтому я вас уверяю, что Минэкономразвития именно четко отслеживает излишнее обременение и не допустит, чтобы были требования финансовые именно излишние. Конечно, нам тоже хочется, чтобы денежные средства, которые поступают в дорожные фонды, они ими не тратились на строительство новых дорог, капитальный ремонт и содержание дорог.

И в связи с этим (уже отходим от транспортной безопасности) единственная просьба такая. Сейчас организуется рабочая группа, мы договаривались также с Минтрансом, ФСБ и МВД о том, что будет организована совместно рабочая группа для определения вот эти новых требований. Сейчас вот в комитете Государственной Думы оформляется эта рабочая группа, вот от дорожников господин Малов сейчас будет участвовать в ней. Если хочет, вот Игорь Иванович, тоже не отлынивайте, так сказать, от работы, вот вас все просят, то, что вы тоже участвовали в этой работе.

Хочется остановиться на сохранности автомобильных дорог, мы, конечно, понимаем, что мы - главные вредители, которые пользуются этими дорогами.

Председательствующий. В кавычках. "Вредители" - в кавычках.

Алексеев В.И. Да, в кавычках. И мы представляем перевозчиков, которые и нарушают, и не нарушают. И есть у нас такое понятие как "добросовестная конкуренция". И мы вот неоднократно и с дорожниками рассматривали все эти случаи, хочется сделать такой ряд предложений в изменение нормативно-правовых актов и в Административный кодекс. Хотелось бы это обсудить. Это необходимо всё-таки для того, чтобы снизить нагрузку на дорожные фонды, чтобы деньги не тратились на ремонт по восстановлению дорожного покрытия, это особое внимание уделить на

проведение контроля за превышением общей массы транспортных средств, которые используются для перевозки грузов. Почему именно таким образом? Потому что, первое, это легко администрировать общую массу, потому что можно по документам проверить, какой груз везётся. Наливные грузы не всегда можно взвешивать, а общая масса определяется по документам. То есть СТС, транспортное средство всегда присутствует и накладная.

И второе. Если транспортное средство не превышает разрешённую максимальную массу, то превышение именно нагрузок на ось не даёт такого ущерба дорожному покрытию, как превышение общей массы. Поэтому мы считаем, надо сначала всё-таки убрать самый важный фактор, который разрушает дороги, а потом уже переходить к другим.

Тем более неделю назад в этом зале как раз проходил Координационный совет по законодательству, который тоже при Комитете по транспорту, и дорожные вопросы рассматривались. Из Новосибирской области нам показали на слайдах такие данные о том, что при проверках весового контроля 93 процента это были перевозчики делимых грузов, то есть самосвалы, которые перевозят инертные материалы, всё остальное - 1-2 процента. Поэтому, как мы считаем, главный вред наносит именно перевозка именно таких грузов.

Поэтому хочется второе предложение выразить. Это накладывать штрафы не только на перевозчиков, но и на владельца, извиняюсь, правильно выразиться, на грузоотправителей за заключение договора перевозки, который предусматривает перевозку груза с превышением максимальной массы, которая тоже очень просто определяется, потому что согласно договору перевозки только договор перевозки заключается между грузоотправителем и перевозчиком, тоже легко администрировать.

Следующее предложение, это уравнивать ответственность между юридическими лицами за превышение весовых габаритных параметров и индивидуальными предпринимателями или, можно проще сказать, владельцами. Вот внести в Административный кодекс просто слово "владелец транспортного средства".

Следующее, это необходимо всё-таки на всех уровнях и власти, и общественным организациям, которые объединяют и перевозчиков, и владельцев груза, и грузоотправителей информировать о невозможности получения спецразрешения на перевозку делимых грузов, потому что многие глубоко ошибаются, пытаются нам доказать то, что у них есть трудности при получении таких разрешений. Таким образом, информирование всё-таки поможет избежать закупки таких транспортных средств для перевозки грузов по дорогам общего пользования.

И по 504-му постановлению, то, что сейчас здесь обсуждалось, это взимание платы за ущерб дорожного покрытия с 12-тонников. У нас есть одно предложение, я думаю, что оно хорошее. Нас больше всего волнует то, что эти денежные средства должны поступать в полном объёме для пополнения дорожных фондов, а не на содержание этой системы, где по

анализу половина этой суммы должна уходить при той системе, которую пытаются разработать, это на содержание этой системы.

Второе. То, что нас долго убеждали о необходимости применения тахографов российского производства с блоком СКЗИ. В этом блоке есть защита информации о прохождении маршрута. И в этом случае мы всегда сможем определить маршрут движения транспортного средства, по каким дорогам он движется, в том числе как вы сейчас вот обсуждали все о том, что необходимо в принципе и по дорогам регионального значения использовать эту процедуру. И, таким образом, мы сможем не делать, как перевозчики, предоплату, и в последующем, я думаю, на нас не будет возложено ещё дополнительное финансовое обременение по необходимости увеличения этих оплат в связи с тем, что очень огромная сумма будет уходить на содержание этой системы. И администрирование тоже очень простое, так как все эти тахографы, они регистрируются в Ространснадзоре, специальная программа. Единственное, что нам необходимы деньги будут на содержание системы выписки счетов для оплаты. Всё. Спасибо за внимание.

Спасибо за внимание.

Председательствующий. Спасибо, Валерий Иванович, за конкретные такие предложения.

Григорий Владимирович, пожалуйста, прокомментируйте.

Прокуронов Г.В. Да. Буквально пару слов по поводу системы 12-тонников и расходов на содержание.

Дело в том, что мы планируем, если все те критерии, которые мы закладывали по собираемости, выявляемости и так далее, транспортных средств массой 12 тонн и выше.

Мы предполагаем за 13 лет концессионного соглашения, по-моему, 13 лет, планируем собрать больше 600 миллиардов рублей в Федеральный дорожный фонд. Соответственно опять же расходы, связанные со сдачей, я прошу заметить не содержанием, а со сдачей и эксплуатацией системы и это есть предмет конкурсных предложений, которые в настоящее время готовятся участниками конкурса в максимальном исполнении это порядка 170-180 рублей, которые мы сегодня как бы закладывали в модель.

Но еще раз говорю, это расходы, связанные со сдачей с нуля этой системы и ее эксплуатацией в течение 13 лет.

_____. Знаете. Извините, пожалуйста, я вот самое главное вам сказал. Не надо будет денег тратить на производство трансбордеров, которые вы собираетесь потратить 400 миллионов евро, понимаете. И не надо собирать предоплату с нас за эти дороги. Я знаю просто некоторые критерии, которые, поэтому здесь суммы несоизмеримы. Приблизительно 70 миллионов евро вы хотите затратить на строительство вот этих рамок для фотофиксации и видеофиксации проезда транспорта, все остальные средства уйдут на изготовление трансбордеров, 200 евро за 2 миллиона трансбордеров. Понимаете. Поэтому мы все посчитали, поэтому у нас есть такое предложение.

Председательствующий. Понятно, Валерий Иванович. Я еще раз, то есть, чтобы это не получилось, как по принципу: "Без меня, меня женили". Я предлагаю все-таки нам отдельно по 12-тонникам, тема сегодня эта звучит, понятно, что она резонансная.

Отдельно давайте мы проведем в рамках нашего экспертного совета по дорожному хозяйству, соберемся, Валерий Иванович, тоже я вас персонально приглашаю и всех коллег, кто будет из регионов, кто будет находиться в это время в Москве, заранее уведомим. И опять-таки, то есть, наверное, во второй половине мая, я думаю, да, где-то во второй половине мая, когда уже как бы конкретика будет, и непосредственно с участниками концессионного соглашения непосредственно пообщаемся. Спасибо большое.

Уважаемые коллеги, два часа с вами так конструктивно, на мой взгляд, продуктивно работаем. У нас осталось запланированных два выступления и немножко будет время на обмен мнениями.

Поэтому разрешите предоставить слово представителю Генеральной прокуратуры прокурору отдела по надзору за исполнением законов о безопасности дорожного движения Генеральной прокуратуры Российской Федерации Виктору Владимировичу Арину. Пожалуйста, Виктор Владимирович. (Микрофон отключён.)

Договорились. То есть в любом случае здесь со стороны дорожного сообщества, что ли, необходимо какие-то превентивные действия во взаимоотношениях с Генеральной прокуратурой проявлять, поскольку, когда прокуратура приходит и приходит уже по факту как бы. Чтобы лишний раз не совершать каких-то, скажем так, непреднамеренных даже ошибок, неумышленных, давайте, по этому поводу будем взаимодействовать, общаться.

То есть вы видите, что присутствует достаточно большое количество представителей дорожного сообщества, а в данном зале присутствует представители более 20 регионов, как я уже говорил, руководители дорожных общественных организаций, представители Федерального дорожного агентства, Министерства транспорта.

То есть вот поэтому, коли вы отвечаете непосредственно за надзор в отношении безопасности дорожного движения, а понятно, что дорожники строят дороги для того, чтобы по ним, в том числе и безопасно можно было передвигаться.

Поэтому давайте будем взаимодействовать. Спасибо, что присутствуете на нашем "круглом столе". Так, ну а то, что касается Счётной палаты, готовы к выступлению? Да, пожалуйста. Может быть, присаживайтесь тогда.

Чернявский Олег Ильич, директор Департамента экспертно-аналитической и контрольной деятельности в области расходов федерального бюджета на топливно-энергетический комплекс, транспорт и дорожное хозяйство.

Чернявский О.И. Уважаемые коллеги, я понимаю, что все уже устали, поэтому минутку, если можно.

Спасибо, во-первых, за приглашение. Спасибо за подпитку той информацией, которая позволяет ощутить те насущные проблемы, которые сейчас существуют в дорожном хозяйстве.

Хотелось бы на что обратить ваше внимание. Ну, действительно, те ассигнования, которые выделяются сейчас на дорожное хозяйство, они не обеспечивают ту потребность реальную, которая существует особенно в регионах.

Вместе с тем, вот те проверки, которые мы проводим, а учитывая то, что дорожные фонды функционируют недолго и этих проверок немного, но вместе с тем они показывают, что те субсидии, которые выделяются из федерального бюджета субъектам Российской Федерации, не в полном объёме используются на софинансирование дорог общего пользования.

Проблема, она как бы обнажилась в 2014 году. Проанализировав данные нашего учёта, получилось, что на 1 января 2014 года образовалось остатков в субъектах Российской Федерации на 54 миллиарда рублей. Много это или мало? Конечно, много, учитывая то, что в 2013 году на эти цели из федерального бюджета было выделено всего лишь 69 миллиардов рублей и 54 миллиардов рублей у нас в остатках.

Поэтому учитывая то, что субсидия из федерального бюджета составляет 95 процентов годового финансирования, а регионы софинансировать должны всего лишь 5 процентов, я думаю, что, говоря об эффективном использовании средств, мы должны обратить внимание на реализацию этих проектов.

То ли, получается, сами проекты не готовы к приёму, будем говорить, денег и их реализацию, то ли организация нашей работы не совсем соответствует предъявляемым требованиям.

Поэтому я бы хотел бы обратить внимание коллег, особенно регионов вот на эту проблему, потому что она существует реально-то. Мы говорим о том, что денег мало, деньги нужны, они действительно нужны, но деньги у нас остаются в остатках и их нужно расходовать.

Углубляться не буду. Спасибо за внимание.

Прокуронов Г.В. Коллеги из Счётной палаты высказываются, не могу не сказать, точнее, должен сказать. Да, действительно, коллеги, есть такая проблема - взаимоотношение...

Председательствующий. Нажмите, пожалуйста, на кнопку.

Прокуронов Г.В. ...действительно, есть такая проблема - взаимоотношение федерального бюджета с региональными бюджетами в отношении объектов региональной и муниципальной собственности.

Дело в том, что федеральный бюджет может иметь возможность предоставлять соответствующие трансферты регионам в случае наличия документации, соответственно, по мере её подготовки.

Согласны, принимаем, на коллегии Счётной палаты этот вопрос обсуждался. Мы как со стороны Федерального дорожного агентства предпримем, наверное, ряд мер каких-то, направленных, на, скажем так, там повышение динамики, что ли работы дорожных отраслей регионов. Соответственно, наверное, сформулируем ряд мер, предложим Министерству транспорта, с точки зрения нормативного регулирования, в том числе взаимодействие с Министерством финансов, потому что там есть проблемы общего характера, относительно бюджетного законодательства. Ну то есть будем работать в этом направлении.

Председательствующий. Спасибо, Григорий Владимирович.

Уважаемые коллеги, у нас все выступающие. Олег Ильич, вам тоже спасибо за выступление. Пожалуйста, как говорится, свободный микрофон, у нас есть время ещё. Поэтому кто хотел бы высказаться? Предоставляю возможность высказываться. Пожалуйста, да. Руководитель Ассоциации "Аспор" Александр Сергеевич Малов.

Малов А.С. Да. Спасибо за предоставленное слово. Я постараюсь быть кратким.

Первое, что хотелось бы сказать. Я и по рекомендациям, и по выступлениям. Мы должны чётко и ясно ответить на вопрос, который поставлен президентом: мы удвоим или не удвоим объём, вернее, количество километров автомобильных дорог? Из того обсуждения, которое сегодня прошло, я оговорюсь, что мы его, это поручение президента, не выполним. Потому что теми темпами, которыми мы выполняем на сегодняшний день, оно выполнено быть не может. Поэтому нужны экстрамеры не те, которые здесь записаны в прекрасных наших рекомендациях, а нужны серьёзные меры, включая те, которые Игорь Иванович высказал и другие товарищи.

И вот тут Минтранс попытался объяснить по поводу того, что не можем освоить средства. Но средства-то не осваиваются за счёт того, что эти средства не только от федерального бюджета, господа, и ..., это средства непосредственно областей, которые не в состоянии вовремя провести торги. Мы неоднократно ставили вопрос: давайте торги проводить в сентябре. Почему мы их проводим в мае, а иногда в июне месяце, иногда в августе? Отсюда 66 миллиардов или 67 миллиардов, о чём говорила Счётная палата. Понимаете? И теми темпами, о которых мы говорим, мы не решим этой задачи.

Вот 8 числа исполнилось 100 лет со дня рождения нашего первого министра. Мы широко это мероприятие отмечали. Вводилось 13 тысяч километров. От 13... Послушайте, господа. От 13 до 14 тысяч километров автомобильных дорог. Приблизительно столько же и сейчас нужно вводить. Вот, как надо ставить вопрос. И поэтому, когда я соглашаюсь с Ульяновском о том, что есть дополнительные ресурсы в областях, так, давайте, их использовать. Почему мы их не используем? Не говорим о тех средствах, которые можно было бы привлечь? Ничего нового, ничего

экстраординарного я сегодня не услышал. А те меры - это похлопывание, так сказать, друг друга по плечу. И ведь придётся отвечать. Президент-то останется у нас тот же, и он спросит с нас, почему мы эту задачу не решили? В ходе сегодняшнего обсуждения, я считаю, мы даже не приблизились и на толику к решению этой задачи. Поэтому, мне кажется, что надо проработать с учётом предложений Игоря Ивановича, он серьёзно там занимался и территориальными дорожными фондами, регионы выступили, надо всё это учесть.

А что касается пунктов, которые здесь, я полностью согласен, что ряд пунктов решения, рекомендаций, вообще, так сказать, например, подготовить и внести в федеральный... "О недрах", можно ..., о лесах ещё надо внести. Тоже проблема существенная, комментировать выпадающие...

Вопрос заключается в источниках. Мы на сегодняшний день не можем наполнить бюджет. И наполнять бюджет за счёт акцизов исключительно на сегодняшний день невозможно. И измышления по поводу того, что рост цен на горючее не влияет на стоимость жизни - это абсурдное рассуждение. Понимаете? Никаким экономическим... Они, обратите внимание, никто ничего не говорил, что за ростом объёмов финансирования нет совершенно роста объёмов выполняемых работ. Поскольку мы увеличиваем объёмы финансирования на 2 процента, а цены на строительные материалы увеличиваются до 10-15, а, зачастую, и до 30 процентов - эта тема вообще оказалась опущенной в наших обсуждениях.

Поэтому в целом поддерживая идею постановки этого вопроса, хочу сказать, что на сегодняшний день, конечно, вот таких принципиальных предложений не родилось, к сожалению, за исключением предложений, с которыми согласен Игорь Иванович.

Я хочу сказать, надо чётко понять, что наши внебюджетные средства должны быть "окрашены" однозначно. Если мы этого не добьёмся, это... Вот как раз к 100-летию, почему вернулся? Николай в своё время это сделал. Не надо путать бюджетные средства с дорожными фондами. Понимаете? Это совершенно разные средства. И почему при регионах до 25-30, а зачастую и до 40 процентов уходит? Да, преподаватели, да, врачи, всё это нужно, но если мы не создадим нормальную опорную сеть автомобильных дорог, экономика России захлебнётся и не решит тех задач, которые президент поставил.

И, в частности, хочу сказать. Дорожная подрядная организация в плачевном состоянии, господа, находится. В плачевном. Невыплаты. Есть факты, ещё за прошлый год даже средства не получены. По Крымску мы не получили ещё за два года, когда там наводнение было. Понимаете? Все силы туда были брошены. Не надо на это закрывать глаза. А удвоение производительности труда возможно только тогда, когда дорожные организации будут получать средства в необходимых объёмах и хотя бы получать средства за выполненные работы. Вот, о чём я хотел сказать.

Поэтому в целом ещё раз, Сергей Юрьевич, оценивая положительно постановку этого вопроса, хочу сказать, что, конечно, вот эти все пункты, которые есть, наверное, нужно ещё раз к ним вернуться.

Может быть, создать какую-то рабочую группу, которая доработала бы эти рекомендации. Я считаю, на сегодняшний день эти рекомендации использовать нельзя. Они носят декларативный характер. Я хотел сказать "косметический". Проблему не решаем, а ее нужно решать. С нас спросят.

Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Александр Сергеевич, за выступление.

Малов А.С. Я забыл Олега Ивановича Шурыгина поздравить с днем рождения и вручить...

Председательствующий. Он уехал.

Малов А.С. Ушел? Он уже пошел выпивать. Я хотел ему журнал "Дороги и бизнес" подарить, который мы выпускаем. Но я вам передам.

Председательствующий. Договорились. Я думаю, что он часто бывает в Москве, регулярно бывает. Передадим. Так надо было с этого и начинать, что такой праздник, день рождения, Шурыгина.

Пожалуйста, коллеги, кто ещё хотел бы выступить? Да, пожалуйста. Владимир Владимирович Швецов.

Швецов В.В. Спасибо, Сергей Юрьевич. Я постараюсь покороче, потому что, в принципе был готов к определенному докладу, но поговорить хочу больше, поддержать Валерия Ивановича и в принципе сказать, что он очень много сказал, о перевозке тяжеловесных транспортных средств, о контроле за этой перевозкой. У нас вот анализ показывает, что 20 процентов грузовых транспортных средств, осуществляющих движение по автомобильным дорогам, перевозку, допускает превышение весовых и габаритных параметров. То есть 20 процентов грузовых транспортных средств движется с превышением параметров.

В прошлом году Госавтоинспекцией было согласовано более 486 тысяч маршрутов перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов. А за перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов без специального разрешения и специального пропуска у нас возбуждено 96 тысяч дел об административных правонарушениях. Это по части 1-й статьи 12.21.1 кодекса. Она предусматривает на водителя накладывать от 2 тысяч до 2,5 тысяч рублей. На должностное лицо 15-20 тысяч, на юридическое лицо - 400-500 тысяч рублей. Такая большая разница, поэтому у нас все сейчас грузовые и транспортные средства, что творится. 50 процентов грузовых автомобилей находится за частными лицами, это 802 тысячи, которые разрешают максимальную массу более 12 тонн. Свыше 50 процентов, это 181 тысяча прицепов и полуприцепов, имеющих разрешенную максимальную массу более 10 тонн. Почти 40 процентов, 12 тысяч грузовых автомобилей оборудованы для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Свыше 50 процентов, 6,5 тысяч прицепов и почти 40 процентов

полуприцепов оборудованы для перевозки крупногабаритных тяжеловесных грузов, находятся в собственности вот данных физических лиц. Поэтому мы полагаем, что для достижения основных целей административного наказания, предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителям, так и другим лицам необходимо установить равную административную ответственность как юридических лиц, так и индивидуальных предпринимателей, а также и для физических лиц, которые осуществляют перевозки грузов без государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя.

Кроме того, в целях повышения безопасности дорожного движения считаем необходимым ввести запрет для грузоотправителей на выпуск на дорогу общего пользования транспортных средств с превышением установленных весовых параметров. Установить обязанности грузоотправителя при загрузке транспортного средства контролировать наличие у перевозчика в установленном случае специального разрешения, а если это сыпучий груз, то вообще не допускать такой перевес, карьеры, порты, вокзалы, аэропорты. У нас этих мест... Закрепить там требование в создании весовых пунктов именно в местах отправления грузов. Возложить как на юридических, так и на физических лиц, являющихся владельцами транспортных средств, обязанности соблюдать в части, касающейся положений и правил перевозки грузов при осуществлении таких перевозок и для своих собственных нужд. Потому что многие перевозчики уходят и говорят, они везут для себя, а на самом деле осуществляют перевозки.

Необходимо ввести прямой запрет на движение крупногабаритный и тяжеловесных транспортных средств, что сейчас в настоящее время нет, и постоянно мы с Минтрансом спорим, по дорогам общего пользования без специального разрешения, для чего необходимо внести в 257 Федеральный закон дополнение. Потому что у нас там предусмотрены крупногабаритные и тяжеловесные понятия груза, а транспортные средства ... у нас иногда выпускаются тяжеловесные и крупногабаритные.

Создать единую систему контроля весогабаритных параметров, для чего потребуется обеспечить доступ к единой базе выданных специальных разрешений. Ввести сертификаты взвешивания транспортных средств на внутренние сообщения по примеру, как это делается на международных ... перевозках. Обеспечить контроль параметра весогабаритных при надзоре за дорожным движением, для чего может быть оснащение необходимых контрольных подразделений блокирующими устройствами. Создать сеть площадок и стоянок для размещения заблокированных и задержанных транспортных средств, которых у нас пока ещё недостаток. Разрешить использовать передвижные пункты контроля, передвижные весы для того, чтобы мерить параметры транспортных средств. Вот эти вопросы, я считаю, нужно урегулировать и ещё добавить сюда использование средств в систему ГЛОНАСС.

Я не буду, чтобы не задерживать, больше не буду дальше говорить.

Председательствующий. Спасибо, Владимир Владимирович.

Уважаемые коллеги, кто ещё хотел бы? Да, пожалуйста. Вы представьтесь, пожалуйста.

Титов И.В. Титов Игорь Вадимович - Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта.

Я бы хотел озвучить проблему и одновременно предложить её решение с возможным пополнением дорожных фондов.

Мы знаем, что с 1 апреля вводятся поэтапно санкции за неустановку приборов за контролем режима труда и отдыха водителя. Поэтапно это будет вводиться, но это будет. И, контролируя водителей, мы должны всё-таки думать о том, а где же они будут останавливаться для этого самого отдыха.

Поэтому предложение отсюда. При проектировании, при строительстве дорог закладывать площадки соответствующие для грузовиков, может быть, какую-то предварительную подготовку территорий делать. Но, на наш взгляд, это очень интересное предложение для бизнеса. Он может туда прийти для того, чтобы развить соответствующую инфраструктуру по техническому обслуживанию, отдыху водителей с компенсацией затраченных средств и какой-то там долгосрочной арендой.

Спасибо.

Председательствующий. Спасибо за предложение.

Пожалуйста, Игорь Иванович. Да, вы хотели.

И.И. Владимир Владимирович, можно вопрос один?

Я вот абсолютно поддерживаю все те предложения, которые вы озвучивали. Но сколько бы мы нормативные документы красивые ни принимали, всё равно если не будет контроля на дороге, они не будут реализовываться. Сегодня главная причина в том, что посты весового контроля, пункты работают неэффективно, отсутствие работников ГИБДД, потому что только они сегодня на региональных дорогах имеют право останавливать транспортные средства.

Один из выходов, который предлагался, - это введение системы ВИМ, то есть взвешивание в автоматическом режиме. Как вы оцениваете перспективы и возможности введения этих систем в Российской Федерации?

_____ . Дело в том, что вот эта система взвешивания транспортная, она хороша, например, для 12-тонников, проверки 12-тонных. А когда идёт 100-тонный, так его надо всё равно задержать в любом случае, он не должен ехать дальше по дороге. Да, система возможна, так сказать, фото, видеофиксация, но для серьезных транспортных средств в любом случае нужна информация, нужно задержание, нужна постановка на стоянку, чтобы он больше не выезжал и не ехал, дороги не портил. А иначе тогда эти посты просто фиксируют и... Ну да, но собирают деньги - это хорошо для Дорожного фонда.

Председательствующий. Да, пожалуйста.

_____ . Просто не люблю, что называется, если уж в дискуссии участвую, надо что-то сказать дельное.

Один из пунктов, который у нас на федеральном уровне предусмотрен, источник пополнения Дорожного фонда, это использование поступлений платы за использование земельных участков, в том числе арендная плата и за сервитуты. Насколько вот ситуацию, ну, на уровне опять же генеральной мы отслеживаем, ну и все прекрасно это понимают, что значительное количество земельных участков используется незаконно для установки рекламных конструкций, как на федеральных дорогах, так и на региональных и так далее. Вот мне кажется, если бы этому направлению уделялось дополнительное внимание и на федеральном уровне, на региональном и на местном, то вот один из источников таких, достаточно существенных, мог бы (уже реализованных законодательно) фактически заработать. А вот сейчас, насколько я понимаю, насколько знаю Федеральное дорожное агентство ещё только собирается проводить конкурсы на предоставление этих участков, но я думаю, в регионах ситуация не лучше. Вот то, что я хотел отметить ещё.

Председательствующий. Да, как говорится, спасение утопающих - дело рук самих утопающих. То есть здесь понятно, что там увеличением акциза можно решить в гораздо большем как бы объёме эту задачу, чем вот такие точечные вещи, но точечными вещами тоже надо заниматься. То есть лишние там 2-3 миллиарда рублей, они никогда лишними не бывают опять-таки. Спасибо.

Уважаемые коллеги, я предлагаю начинать закругляться уже. Мы достаточно, на мой взгляд, конструктивно пообщались, многие выступили с конкретными конструктивными предложениями. Александр Сергеевич Малов, я поддерживаю ваши предложения. Поэтому я предлагаю вот каким образом решение принять.

Рекомендации, ещё раз повторяю, коллеги, есть. На мой взгляд, они достаточно такие конкретные, предметные и существенные что ли. То есть я бы не сказал, что это такое поглаживание по плечу, но тем не менее я предлагаю вот какое решение нам принять по итогам нашего "круглого стола".

То есть с учётом того, что мы находимся в стенах высшего законодательного органа страны, поэтому вот я предлагаю в первом чтении принять за основу и соответственно работать над поправками. И на следующей неделе тогда предлагаю собраться, может быть, без...

_____ . (Не слышно.)

Председательствующий. Мы обсуждали уже эту тему, Игорь Иванович, да, извиняюсь.

Поэтому собраться и точки окончательно поставить, прежде чем мы вот этот текст рекомендаций вынесем на обсуждение Комитета Государственной Думы по транспорту.

То есть мы тогда, наверное, беспокоить не будем, а с учётом того, что руководство ассоциации "Родор" присутствует здесь, поэтому предлагаю коллегам из регионов доверить представителям ассоциации, руководству ассоциации "Родор" отработать те предложения, которые сегодня

прозвучали. Ну и соответственно и пользователи, также Минтранс, Федеральное дорожное агентство, Генеральная прокуратура, пригласим, мы договоримся о времени и месте и доработаем. Договорились?

Хорошо. Ещё кто-то хотел бы выступить перед тем, как мы закончим? Если нет, спасибо всем большое за участие. Всего хорошего, удачи, хороших всем выходных.