



ДОРОГИ РОССИИ: ТЕРРИТОРИЯ ГАРАНТИРОВАННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Сегодня практически каждый житель страны остро ощущает потребность в качественном росте транспортной инфраструктуры. Для нас, жителей самого большого в мире государства, это означает, что мы получим новые возможности перемещаться по России, а значит, повысится и качество нашей жизни в целом.

Поэтому обновление и прорывное развитие транспортной инфраструктуры имеет принципиальное значение для государства. Мы все ждем появления эффективной, комфортной, безопасной и доступной транспортной инфраструктуры.

О том, как ее создать, шел разговор с 16 по 18 октября в Екатеринбурге, где в эти дни проходило важнейшее мероприятие года российской автодорожной отрасли – Международная выставка «Дорога 2019». Ее организатором выступило Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) совместно с Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ и Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» при поддержке Министерства транспорта РФ. В выставке приняли

участие около 150 государственных учреждений, свыше 200 российских и зарубежных отраслевых компаний, более 6000 представителей органов государственной власти, организаций в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и отраслевых учебных заведений. И, хотя темы многочисленных выступлений участников мероприятий, проводимых в рамках выставки, касались самых разных аспектов сегодняшней работы и перспектив развития автодорожной отрасли России, в одном среди них наблюдалось полное единство мнений: дороги нашей страны уже в самое ближайшее время должны соответствовать самым высоким в мире стандартам безопасности. Это должно быть главной, неоспариваемой целью.

СТАТЬ В РЯД МИРОВЫХ ЛИДЕРОВ

Ключевой темой события стало обсуждение реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД). Кроме того, в ходе «Дороги 2019» был проведен ряд «круглых столов», экспертных советов, дискуссий проектных команд и презентаций лучших разработок российских дорожников.

Выставку посетил Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев. Он осмотрел специализированную дорожно-строительную технику, посетил стенды участников выставки, а также провел совещание на тему реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

– Мы собрались для того, чтобы говорить о национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Сегодня в Екатеринбурге, в «Екатеринбург-Экспо», проходит форум-выставка, посвященная этим вопросам. И логично здесь обсудить еще раз, как идет реализация проекта, – сообщил Дмитрий Медведев.

– Масштабы дорожного хозяйства в России гигантские – это вы все прекрасно знаете как руководители регионов (здесь у нас представлены губернаторы регионов, участвующих в выставке). Напомню, что суммарная протяженность автомобильных дорог общего пользования в нашей стране – свыше полутора миллионов километров. Вдуматься просто в саму цифру: полтора миллиона километров.



Начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников, Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев, министр транспорта РФ Евгений Дитрих



И понятно, что они все очень разные. Тем не менее от их состояния прямо или косвенно зависит не только развитие экономики страны, экономики регионов, но и обычная, повседневная жизнь наших людей, включая вопросы их безопасности. До конца года, напомним, в бюджете предусмотрено на национальный проект почти 130 млрд рублей, – продолжил Председатель Правительства РФ.

– Ситуация на дорогах зависит от двух ключевых факторов. Первый – это надежность и качество строительства дорог и их последующей эксплуатации. Второй – насколько жестко, насколько эффективно соблюдаются правила безопасности дорожного движения, участниками которого являются все граждане нашей страны, – сказал Дмитрий Медведев.

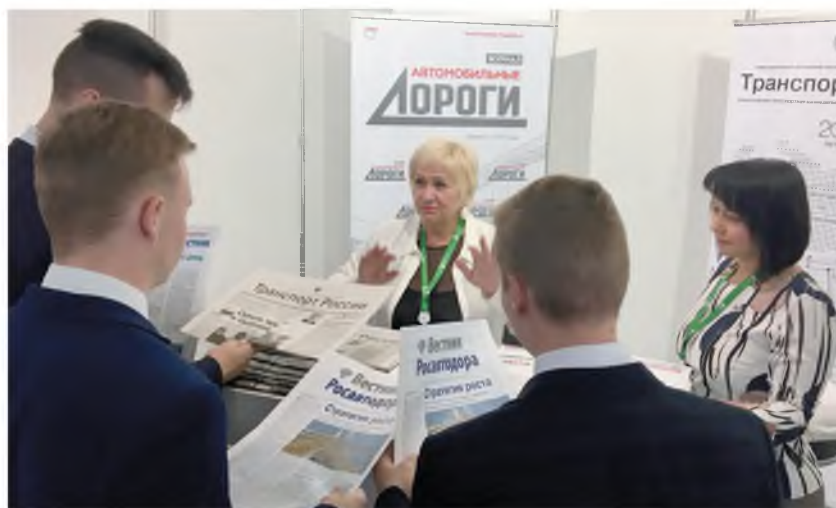
В первый день работы выставки состоялся всероссийский семинар-совещание «Нацпроект БКАД: горизонт задач на 2020 год», в ходе которого вице-премьер Правительства России Максим Акимов отметил, что выставка «Дорога 2019» традиционно не только ждет высоких гостей, но и является местом встречи лучших профессионалов и экспертов. Она собирает самые современные интеллектуальные решения, которые помогают двигать дорожную отрасль вперед.

– Центральное содержание нашего национального проекта (БКАД. – Прим. ред.) – сделать дорожную стройку технологически принципиально другой – от диагностики до интеллектуальных систем управления транспортом, – заявил Максим Акимов. – Через пять лет – с учетом того, что первый год завершен, важно получить инновационный, интеллектуальный, насыщенный лучшими мировыми практиками, самыми современными решениями дорожно-строительный комплекс, .

Акимов привел следующие данные: в 13 регионах дорожные работы по нацпроекту завершены полностью. Еще в 30 субъектах Федерации – близки к окончанию. В целом, как отметил заместитель Председателя Правительства, объем работ по устройству дорожного покрытия превышает 86%. Он отметил, что центральное содержание этого



Стенд Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» вызвал интерес у гостей выставки



У стенда АО «Издательство Дороги»

национального проекта – вывести дорожное строительство на принципиально новый технологический уровень. Тот путь по созданию максимально безопасных и комфортных дорог, который развитые страны, обладающие прекрасной технологической базой, высокой культурой дорожного строительства, равно как и поведения на дорогах самих водителей, преодолели за десятилетия, Россия должна пройти за считанные

годы и стать в один ряд с мировыми лидерами. Потому что, как подчеркнул Максим Акимов, дороги являются не только местом внедрения инноваций и передовых технологических решений. Прежде всего, дороги должны стать территориями обеспеченной безопасности. И какими бы сложными не были решения этой главной задачи, они должны быть найдены и реализованы теми людьми, кто создает дороги России.

Я верю в нашу команду и уверен, что нам вместе удастся добиться всего намеченного, – добавил Акимов.

Вице-премьер в ходе выставки «Дорога 2019» обратил внимание и на ситуацию с рациональным использованием средств, выделяемых на дорожные работы. Этот год был беспрецедентным по объему средств, выделенных государством дорожникам, но нельзя забывать и того, что просто деньгами, финансовым ресурсом российское бездорожье победить невозможно, отметил он. Акцент нужно делать на диагностику дорожного покрытия, применение инновационных технологий и привлечение компетентных кадров. При этом, как добавил Максим Акимов, успех или неудача в реализации программы ремонтов дорог не зависит от климатической зоны.

– Абсолютно сопоставимые регионы имеют абсолютно почему-то разный результат. Отсюда вывод: все зависит от управленческой команды, – сказал он.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих в ходе открытия выставки отметил, что в этом году она приобрела новый формат.

– Мы не просто традиционно собираемся, общаемся, а также обсуждаем

ход реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». У нас есть возможность поговорить о том, как идет реализация нацпроекта, что необходимо еще сделать, дабы придать ему дополнительное ускорение, – подчеркнул он.

Также министр обратил внимание участников выставки «Дорога 2019», на то, что в текущем году в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» будет отремонтирована почти половина российских автодорог.

– В этом году в целом по России будет отремонтировано 27,5 тыс. км автомобильных дорог, и внутри этой цифры 11 тыс. км – это то, что мы делаем по национальному проекту. Практически половина дорог будет отремонтирована в рамках нацпроекта, – привел он данные по работе дорожников в рамках реализации БКАД.

Глава Минтранса России обозначил и приоритеты для дорожной отрасли как всей страны в целом, так и дорожников в регионах. Среди них – пристальное внимание к показателям повышения безопасности на российских дорогах, четкое планирование рабочих мероприятий, которое должно дать возможность в текущем году заключить контракты и приступить к

дорожным работам в следующем году, как только это позволят погодные условия.

– Необходимо смотреть на положительные практики, оценивать свои результаты – оглядываться назад и анализировать произошедшее, чтобы мы двигались вперед, – отметил он.

Евгений Дитрих в ходе выставки «Дорога 2019» обратил внимание собравшихся на то, что в деньгах у дорожной отрасли в этом году недостатка не было.

– Основная проблема – люди, которые могут выполнять работы квалифицированно, могут надолго планировать, те, кто умеет смотреть вперед. Это и подрядные организации, и заказчик, которому зачастую не хватает знаний и квалификации, – подчеркнул министр. – Должны быть сформированы региональные команды, которые смогут двигать этот проект вперед. Команды квалифицированные, которые понимают, что они делают, и являются и менеджерами, умеющими смотреть вперед, и дорожниками, которые знают, как устроен процесс. А задачи губернаторов – подобрать такие команды.

На совещании об исполнении нацпроекта БКАД, прошедшем в рамках выставки «Дорога 2019», Евгений Дитрих продолжил тему финансирования дорожной отрасли. Он обратился к главе правительства Дмитрию Медведеву с предложением предоставить Минтрансу возможность осуществлять контроль за выплатой авансов дорожникам «живыми деньгами».

– Хотел бы остановиться на одном проблемном вопросе, который мешает дальнейшему выполнению проекта, – это предоставление авансов на выполнение работ, как принято говорить, «живыми деньгами». Что происходит сегодня: подрядчик, заключив контракт, вынужден кредитоваться, чтобы начать закупать материалы и, собственно говоря, выстраивать отношения с субподрядчиками. Мы говорили про битум, который можно было бы купить в «не сезон», когда еще цена на него не так высока и когда он есть в наличии – в сезон его практически не достать. То есть никто не будет кредитоваться раньше времени. Просил бы вашего указания Минфи-



Серьезному мероприятию – серьезная техника

ну выполнить то поручение, которое было дано. Поручение по итогам Госсовета (состоялся 26 июня этого года. – Прим. ред.) было дано министерству финансов РФ: в процессе подготовки бюджетных документов на 2020–2022 годы вернуть выделение аванса, до 30%, заказчику «живыми деньгами», – отметил Евгений Дитрих в своем обращении к премьеру.

Также в своем выступлении в ходе совещания на «Дороге 2019» министр подчеркнул, что дорожные работы в рамках БКАД в 2019 году запланированы в 83 субъектах РФ на 6,9 тыс. объектах, на 650 из которых работы могут быть планомерно завершены в 2020 году.

– По данным, которые внесены регионами в системы оперативного управления нацпроектом «Эталон», все объекты сейчас в работе или практически закончены – 99,26%. По завершении года мы запланировали получить 6,5 тыс. км отремонтированных региональных дорог, – сказал глава Минтранса России.

ФОНДЫ И НОРМАТИВЫ

Генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин в своем выступлении на «круглом столе» «Дорожные фонды в Российской Федерации», организованном Ассоциацией «РАДОР» совместно с Федеральным дорожным агентством в рамках деловой программы выставки «Дорога 2019», затронул тему состояния дел в дорожном хозяйстве регионов и формирования региональных дорожных фондов. Он отметил, что сегодня в зоне ответственности региональных дорожных структур находится порядка 510 тыс. км автодорог. Согласно нацпроекту БКАД, по итогам его реализации доля региональных дорог, соответствующих нормативным показателям, должна составить не менее 50%. При этом региональные органы власти должны утвердить нормативы, соответствующие федеральным требованиям безопасности дорог. В текущем году согласно графику нацпроекта должны быть отремонтированы почти 15 тыс. км региональных дорог, что превысит показатели прошлого года на 19%. Новых региональных дорог с учетом реконструкций должно быть сдано в этом году порядка



Стенд «Московского транспорта» тоже не остался без внимания

1,4 тыс. км. Объемы работ напрямую связаны с объемами финансирования, и сегодня субъекты в этом отношении напрямую связывают свои надежды с реализацией нацпроекта БКАД. Он предусматривает в 2019–2024 годах финансирование в объеме почти 4,8 трлн рублей, из которых более 4,4 трлн рублей предусмотрены на реализацию федерального проекта «Дорожная сеть». Также будут реализованы еще два федеральных проекта – «Системные меры развития дорожного хозяйства» и «Безопасность дорожного движения». Проект «Дорожная сеть» должен получить из федерального бюджета порядка 300 млрд рублей, дополнительный объем финансирования должен быть получен за счет акцизов, собираемых в субъектах Федерации, объем поступления которых в региональные бюджеты планируется увеличить до почти триллиона рублей. В текущем году преодолен исторический рубеж: объем дорожных фондов превысил триллион рублей. Одна из тенденций, которая все больше проявляется в последние годы, – увеличение финансирования из региональных бюджетов. В текущем году из областных бюджетов на местный уровень планируется направить более 240 млрд рублей за счет выделения финансовой помощи муниципалитетам, и, кроме этого, часть акцизов напрямую направляется в муниципальные бюджеты. Два основных источника формирования региональных дорожных фондов – акцизы на ГСМ и

транспортный налог. План на текущий год по сбору акцизов составляет почти 360 млрд рублей, при этом есть все основания полагать, что реальный объем акцизных поступлений в региональные бюджеты превысит плановую цифру. Вторым источником средств, поступающих в дорожные фонды, – транспортный налог на сегодня является достаточно хорошо администрируемым и собираемым, с хорошей динамикой за последние годы. За восемь месяцев текущего года за счет этого налога получено около 60 млрд рублей, однако итоговая годовая сумма должна быть ощутимо выше, так как основные поступления приходятся на конец года.

Одно из направлений сокращения издержек и непродуктивных затрат дорожных фондов – регулирование взаимодействия с владельцами пересекаемых инженерных коммуникаций. Также в этом отношении важным является и решение задач по сохранности дорог регионального и местного значения. Нагрузка на них возросла после принятия в 2015 году решения о взимании платы с транспортных средств с осевой нагрузкой более 12 тонн, передвигающихся по федеральным трассам. Как результат водители таких машин стали активно пользоваться региональными и местными дорогами, разрушая их. Это дает основания говорить, что такая система взимания платы должна быть одинаково распространена на все дороги. И здесь уже сами регионы должны



Подписание соглашения о сотрудничестве между Ассоциацией «РАДОР» и некоммерческой организацией «Ассоциация по развитию дорожного цемента и цементобетонных покрытий».

Генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» Игорь Старыгин и президент Ассоциации по развитию дорожного цемента и цементобетонных покрытий Виктор Ушаков

определились, нужно ли им вводить такую оплату.

Еще один инструмент по обеспечению сохранности дорог – создание автоматических пунктов ВГК, которых согласно паспорту нацпроекта БКАД должно быть создано на федеральной сети 387 единиц и 366 – на региональных трассах. В работу по созданию таких пунктов должны включиться 75 субъектов Федерации, что по итогам работы позволит закрыть нарушителям весогабаритных параметров возможность избегать наказания за перегруз.

– На сегодня по данному направлению в 47 регионах уже создано 400 автоматических пунктов ВГК, то есть показатели паспорта нацпроекта уже перевыполнены. Теперь осталось достичь плановых параметров и по числу регионов, включившихся в эту работу, – добавил Игорь Старыгин.

В ходе выставки «Дорога 2019» состоялось подписание соглашения о сотрудничестве между Ассоциацией «РАДОР» и некоммерческой организацией «Ассоциация по развитию дорожного цемента и цементобетонных покрытий». По окончании

церемонии его подписания президент Ассоциации по развитию дорожного цемента и цементобетонных покрытий Виктор Ушаков отметил, что подписание такого договора создаст серьезные предпосылки для того, чтобы существенно повысился срок службы российских дорог.

– Хотелось бы, чтобы у нас появлялись такие трассы, которые могли бы обходиться без ремонтов по 12 лет. Вкладывать средства нужно в качественные, долговечные и не требующие значительных эксплуатационных затрат дороги. Сегодня многое делается для решения этой задачи, и одна из технологий, которая может в этом помочь, – это строительство дорог с цементобетонным покрытием. Мы в этом направлении несколько отстали от развитых стран, которые, как, например, в Европе, уже строят дороги минимальным сроком службы более чем 30 лет. А в США – до 60 лет. Нам на нашей территориальной сети дорог также нужно стремиться к таким показателям. Последние расчеты показывают, что сегодня асфальтобетонные



и цементобетонные дороги уже почти сравнялись по стоимости их строительства. Если цементобетонные покрытия строить качественно, то минимум 15 лет можно будет не выполнять на них никаких ремонтных работ.

– Национальным проектом поставлена задача достигнуть межремонтных периодов на наших дорогах сроком от 12 до 24 лет. Надеюсь, мы вместе сумеем найти ее решение, – отметил по окончании церемонии подписания соглашения Игорь Старыгин.

Член Комитета Государственной думы РФ по транспорту и строительству Сергей Тен в ходе «круглого стола» «Дорожные фонды в Российской Федерации» отметил, что реализация национальных проектов подталкивает законодателей к внесению в федеральное законодательство изменений, направленных на снятие имеющихся границ и барьеров развития. Он особо обратил внимание на то, что для эффективной реализации всех целевых показателей БКАД должно быть обеспечено четкое администрирование всех намеченных работ. Средства



по национальному проекту должны поступать в регионы в начале года, тогда у проектных команд появляется горизонт планирования. Сегодня в Государственной думе этот вопрос взят под жесткий контроль.

– Сегодня качество и безопасность дорожного движения – это основные ориентиры работы до 2024 года. С октября 2017-го в Госдуме находится законопроект об аудите безопасности дорожного движения. В январе 2018 года он принят в первом чтении. Сейчас готовится ко второму чтению, – сообщил в своем докладе Сергей Тен.

– Однако его активное рассмотрение в комитете постоянно откладывается из-за отсутствия проекта постановления правительства, предусмотренного нормативно-правовой нормой. Проблема в том, что сегодня в России нет четкого понимания, что такое аудит безопасности дорожного движения. За рубежом это понятие определено, а его осуществление – норма. В Комитете по транспорту и строительству на рассмотрении находятся также два законопроекта, которые ждут заключения правительства. Они направлены на совершенствование законо-



Член Комитета Государственной думы РФ по транспорту и строительству Сергей Тен

дательства в части использования специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения. Мы предлагаем упорядочить расстановку специальных средств в целях повышения именно безопасности дорожного движения, а не собираемости штрафов. И второй вопрос – передача полномочий ГИБДД субъектам РФ в части администрирования нарушений правил дорожного движения. Изменения будут вноситься в КоАП РФ.

Он добавил, что в настоящее время в Госдуме ведется активная работа по совершенствованию ключевого для всей дорожной отрасли нормативного документа – Федерального закона № 44 «О госзакупках». По этой тематике работает специальная комиссия, в которую вносятся соответствующие предложения от всех парламентских комитетов.

– Развитию контрактов жизненного цикла уделяется особое внимание, и об этом мы говорим с 2013 года, когда был принят ФЗ №44. Пятый год обсуждаем только само понятие контрактов жизненного цикла (КЦЖ). Во исполнение поручения Президента РФ Минтрансом России сегодня подготовлен законопроект, направленный на расширение практики применения КЦЖ в дорожной отрасли, в котором будет предусмотрено право Прави-

тельства РФ устанавливать порядок заключения контрактов жизненного цикла, моменты, связанные с ценообразованием и гарантийными обязательствами, – подчеркнул Сергей Тен. – Ждем законопроект в парламенте. Не решены с 2014 года также вопросы по освобождению от налога на имущество автомобильных дорог регионального значения. Это оставляет для субъектов Федерации возможность вывода средств дорожных фондов в общий бюджет субъекта. Считаю, что этот вопрос необходимо довести до его логического завершения, как и вопрос по переносу или переустройству инженерных коммуникаций, который пока также находится в стадии законодательной инициативы.

СКОРОСТЬ ПОД КОНТРОЛЕМ

Первый замглавы Минтранса России Иннокентий Алафинов на выставке «Дорога 2019» отметил, что ведомство поддерживает снижение ненаказуемого лимита скорости для водителей до 10 км в час. Однако это имеет смысл делать при условии, если на федеральных трассах одновременно будет повышена максимально допустимая скорость.

– Мы в данном случае с ГИБДД для целей национального проекта это поддерживаем, но при том что мы на федеральных дорогах одновременно где-то этот режим повысим. Мы считаем, что с точки зрения безопасности дорожного движения это шаг правильный, но здесь есть очень важный нюанс, – сказал он.

Иннокентий Алафинов в ходе вещания на выставке «Дорога 2019» предоставил ее участникам и такую информацию: Министерством транспорта РФ разработана новая методика размещения камер фиксации нарушений правил дорожного движения (ПДД), которая, как ожидают ее создатели, должна снизить аварийность на дорогах России. Суть методики, обратил внимание заместитель главы транспортного ведомства, в том, что теперь на дорогах будут работать не только стационарные средства фото- и видеофиксации, но и передвижные.

– Там есть несколько тезисов. Первый – ни одного комплекса фото- и

видеофиксации на дороге без согласования владельца дороги и при участии ГИБДД появиться не может. Ни передвижного, ни стационарного. Есть четкое описание, когда и при каких обстоятельствах устанавливаются передвижные средства фото- и видеофиксации. Это очаги аварийности, места производства работ, но в случае если есть потенциал возникновения очага аварийности. В ближайшее время разработанная методика будет вынесена на рассмотрение проектного комитета нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги. Дорога – это не средство для зарабатывания денег теми людьми, которые этим занимаются. Наша задача при фотовидеофиксации – безопасность, – подчеркнул Иннокентий Алафинов.

Начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников в ходе выставки «Дорога 2019» рассказал о планах возглавляемой им структуры по совершенствованию работы по контролю за соблюдением скоростного режима на российских дорогах. Во многом они совпадают с планами Минтранса – будут внедряться новые комплексы видеофиксации нарушений ПДД на патрульных автомобилях, которые заменят переносные камеры.

– В первую очередь это, конечно же, контроль скорости в транспортном потоке. На стендах представлены новые способы автоматической фотовидеофиксации, в том числе движения в транспортном потоке. Замещение передвижных комплексов на дорогах комплексами в транспортном потоке, находящихся в патрульных автомобилях, поставленных нам по нацпроекту. Это эффективно минимизирует недоверие со стороны населения подвижным комплексам, таких претензий со стороны населения мы будем видеть меньше. Оборудование устанавливается на рамку патрульного автомобиля, камеры размещены спереди и сзади, то есть могут снимать и фиксировать на 360 градусов, – рассказал Черников о том, что может дать внедрение новых систем по контролю за скоростью автомобилей.

Григорий Резанов, Леонид Григорьев
Фото Григория Резанова