

## СТЕНОГРАММА

### **"круглого стола" Комитета Государственной Думы по земельным отношениям и строительству на тему: "Результаты проверки Генеральной прокуратурой состояния региональных дорог и меры по приведению региональных дорог в нормативное состояние"**

**Здание Государственной Думы. Зал 137.  
18 октября 2012 года. 15 часов.**

Председательствует председатель Комитета по земельным отношениям и строительству А.Ю.Русских

Председательствующий. Уважаемые коллеги, мы начинаем работу нашего "круглого стола", организованного Комитетом по земельным отношениям и строительству.

Повестка "круглого стола": "Результаты проверки Генеральной прокуратурой состояния региональных дорог и меры по приведению региональных дорог в нормативное состояние".

Вы все знаете, что автомобильные дороги являются важнейшими транспортными артериями нашей огромной страны, а развитая дорожная сеть является необходимым условием для развития экономики страны в целом. Для некоторых населённых пунктов России представляется возможным добраться только по автодорогам. К сожалению, большая часть автомобильных дорог России находится в плачевном состоянии. В последнее время ни дня не проходит без новости о каком-либо страшном ДТП, в котором гибнут люди. Во многих авариях виноваты сами люди, нарушающие правила дорожного движения.

Однако я подчеркиваю, что каждое пятое ДТП в той или иной степени происходит именно из-за неудовлетворительного состояния дорожного полотна. Это связано, прежде всего, с неудовлетворительным качеством строительства дорог, а также недостаточным финансированием работ по содержанию, эксплуатации и ремонту. На сегодняшний день эти работы обеспечены деньгами чуть более чем наполовину.

В 2011 году по инициативе Минтранса и при активной поддержке депутатского корпуса было изменено законодательство и дорожные фонды были вновь возрождены после их упразднения в 2005 году, однако при этом изменились источники их формирования. Теперь основными источниками стали акцизы, заложенные в цену топлива, и поступления от транспортного

налога. Законодательством Российской Федерации также установлена возможность привлечения неналоговых источников и базовый объём бюджетных ассигнований. Однако этих денег не хватает.

На заседании комитета, который прошёл 15 октября, представитель Росавтодора, который здесь присутствует, Алафинов Иннокентий Сергеевич - заместитель руководителя Росавтодора, одновременно является в Минфине замдиректора Департамента бюджетной политики в сфере транспорта, дорожного хозяйства, продовольствия и агропромышленного комплекса, привел такие цифры. В Федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы" заложено на 2013 год, 54 процента будут соответствовать нормативам, в 2015 году - 62 процента и только в 2018 году запланировано выйти на 100 процентов. И это только то, что запланировано. А состояние региональных дорог гораздо хуже и нуждается в принятии срочных мер, в том числе финансовых, с целью скорейшего приведения их в нормативное состояние.

Нам необходимо сегодня не только ознакомиться с результатами проверки, проведенной Генеральной прокуратурой, но и совместно продумать в рамках сегодняшнего "круглого стола" те меры, которые могли бы эффективно решить проблему необходимости приведения региональных автомобильных дорог в нормативное состояние.

Хочу предоставить слово первому заместителю председателя Комитета по земельным отношениям и строительству Шаккуму Мартину Люциановичу.

Шаккум М.Л. Спасибо, уважаемый Алексей Юрьевич.

Алексей Юрьевич, у меня к вам вообще просьба большая. Я прошу извинить всех, мы просто с вами перед заседанием не переговорили. Я думаю, что вообще будет правильно всё-таки после вашего вступительного слова предоставить слово Александру Евгеньевичу Русецкому. А у нас где Александр Евгеньевич? Вы вот. Потому что всё-таки мы посвятили "круглый стол" результатам проверки Генеральной прокуратуры. И я думаю, правильно будет заслушать сейчас Александра Евгеньевича, а потом бы я выступил с вашего разрешения.

Председательствующий. Александр Евгеньевич, не возражаете? Пожалуйста, вам слово.

Русецкий А.Е. Спасибо.

В настоящее время одним из актуальных направлений надзорной деятельности органов Прокуратуры Российской Федерации является прокурорский надзор за исполнением законодательства об автомобильных дорогах и дорожной деятельности.

Проверка, которая была проведена в этом году, показала, что органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления ненадлежащим образом исполняются обязанности по ремонту и содержанию автомобильных дорог, организации дорожного движения,

возложенных на них законами об автомобильных дорогах и дорожной деятельности и о безопасности дорожного движения.

В настоящее время нормативным требованиям не соответствует большинство дорог регионального и местного значения. Характерными недостатками являются: дефекты дорожного покрытия, отсутствие освещения проезжей части в темное время суток, обустроенных пешеходных переходов, конструктивно выделенных разделительных полос, дорожного ограждения, неправильная дорожная разметка.

По данным МВД России каждое пятое дорожно-транспортное происшествие на территории страны происходит из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог. При этом на федеральной дорожной сети количество погибших людей составляет более четверти от общего числа жертв ДТП. Свыше 80 процентов аварий совершается на участках федеральных трасс, проходящих через населённые пункты. В связи с этим особую актуальность приобретают вопросы соответствия автодорог нормативным требованиям и государственным стандартам, их своевременного и качественного ремонта.

Результаты надзорных мероприятий показали, что длительное время владельцами дорог не реализуются предложения органов Госавтоинспекций, направленные на предупреждение ДТП на аварийно опасных участках. Законом о безопасности дорожного движения определено, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Несмотря на это, власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления не обеспечивают разработку и утверждение проектов организации дорожного движения, а также их исполнение.

Не остаются без внимания прокуроров вопросы соблюдения бюджетного законодательства и законодательства о госзакупках при строительстве, реконструкции, эксплуатации автомобильных дорог. На региональном и местном уровнях отсутствуют утверждённые нормативы финансовых затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог, вследствие чего осуществление дорожной деятельности зачастую не обеспечено необходимыми финансовыми ресурсами.

В большинстве субъектов Российской Федерации и муниципальных образованиях не определён порядок создания и использования парковок и парковочных мест. На момент проверки в 16 субъектах Российской Федерации не были приняты законы, регламентирующие порядок перемещения транспортных средств на специализированные стоянки, что делает, в принципе, неработающими меры обеспечения, которые органы Госавтоинспекции должны применять к неправильно припаркованным транспортным средствам.

Прокурорами выявлены многочисленные нарушения в деятельности органов государственной власти субъектов Российской Федерации, местного

самоуправления, связанные с несоблюдением установленной законом процедуры торгов и определения их победителей. Вскрыты факты злоупотребления со стороны должностных лиц, ответственных за обеспечение своевременного и качественного проведения строительных и ремонтных работ, нецелевого расходования бюджетных средств, оплаты невыполненных работ. Немаловажную роль при осуществлении дорожной деятельности, в том числе при реконструкции и строительстве автомобильных дорог играют вопросы соблюдения гражданского и земельного законодательства.

Надлежащий учёт автомобильных дорог, оформление прав Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований на автомобильные дороги и земельные участки в границах полос отвода, должным образом не организованы.

Прокурорами были выявлены бесхозные автомобильные дороги, на которые отсутствуют какие-либо правоустанавливающие документы. Это Республика Адыгея, Коми, Амурская и Липецкая области.

Зачастую указанные нарушения закона являются причиной невыделения бюджетных средств на содержание и ремонт автомобильных дорог.

В ходе проведённых прокурорских проверок установлено, что повсеместно отсутствуют установленные границы придорожных полос автомобильных дорог, что способствует многочисленным нарушениям режима их содержания и создаёт угрозу безопасности дорожного движения. Например, практически на всех автомобильных дорогах имеют место факты самовольного установления рекламных конструкций на участках, прилегающих к дорожному полотну.

Неудовлетворительное положение дел в дорожном хозяйстве усугубляется отсутствием контроля со стороны уполномоченных органов как за деятельностью дорожных организаций, осуществляющих ремонт, реконструкцию или строительство дорог, так и эксплуатирующих предприятий, в чьи обязанности входит обеспечение соответствия улиц и дорог нормативным требованиям и обеспечения безопасности движения по ним.

Так, несмотря на положение 257-го закона об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в настоящее время не установлен порядок осуществления государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог. Не всеми органами власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления приняты нормативно-правовые акты, регулирующие проведение государственного надзора и муниципального контроля за обеспечением сохранности региональных и местных автомобильных дорог.

При организации прокурорского надзора на данном направлении отдельное внимание уделялось соблюдению требований земельного законодательства. Проверки показали, что при организации деятельности по строительству автодорог органами государственной власти субъектов Российской Федерации повсеместно не исполняются требования земельного

законодательства. В ходе подготовки территорий к планируемому строительству автомобильных дорог не реализуются полномочия по резервированию земель в целях изъятия земельных участков для государственных и муниципальных нужд, что влечёт впоследствии увеличение стоимости изъятия таких участков и удорожание дорожного строительства. Несвоевременное осуществление мероприятий по изъятию земельных участков, оформлению прав на землю в ряде случаев приводит к тому, что участки автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения находятся в частной собственности физических и юридических лиц. Причинами подобной ситуации является отсутствие чёткой нормативно-правовой регламентации порядка принятия и реализации решений об изъятии земельных участков, несовершенстве процедуры выбора и предоставления земельных участков в целях строительства автодорог.

В настоящее время по предложению Генеральной прокуратуры Минтранс России разработан пакет нормативно-правовых документов, в том числе устраняющих пробелы, которые были выявлены в ходе этой проверки, в том числе определённые, я так понимаю, в проекте федерального закона "О внесении изменений в 257 ФЗ порядок введения государственного федерального и регионального надзора за сохранностью автомобильных дорог", что уже, в принципе, позволит некоторые вопросы закрыть.

Всего по результатам проверки, которая проходила почти во всех регионах Российской Федерации, было выявлено 40 тысяч нарушений, для устранения которых принесено 696 протестов, в суды направлено почти 8 тысяч исковых заявлений, внесено свыше 7 тысяч представлений, по результатам рассмотрения которых почти 2 тысячи должностных лиц привлечено к дисциплинарной ответственности, объявлено 290 предостережений, возбуждено 975 дел об административных правонарушениях. По материалам прокурорской проверки возбуждено больше 200 уголовных дел на сегодняшний день. Спасибо за внимание.

Председательствующий. Спасибо.

Мартин Люцианович, вам слово.

Шаккум М.Л. Спасибо, Алексей Юрьевич.

Уважаемые коллеги, наша тема сегодняшнего нашего "круглого стола", она выбрана неслучайно. Вы знаете, очень много мы почерпнули из этих документов, из представлений, из различных вариантов интерпретаций журналистских, которые появились в прессе по результатам проверки. Но для себя я сделал как бы один, может быть, вам покажется наивным, но несколько неожиданный вывод, что содержание дорог в нормативном состоянии - это обязанность государства и это обязанность всех чиновников, которые это государство представляют. Причём, святая обязанность. Я так понимаю, что нам надо ещё пойти дальше и, наверное, сделать ответственность за ненадлежащее состояние российских дорог, которое приводит у нас к колоссальному количеству погибших и раненых на дорогах. Потому что не

надо смотреть только на статистику погибших. Коллеги, я больше не завидую раненым. Не хочу дальше вот в это пространное объяснение по этому поводу, надеюсь, меня коллеги понимают, вот им я ещё больше не завидую.

Уважаемые коллеги, давайте, посмотрим и хотелось бы сегодняшний разговор построить вокруг того, а что, собственно говоря, мы с вами сможем сделать, чтобы это положение изменить.

Прежде чем опять к этому вопросу нам обратиться, что сможем сделать, давайте, немножко поговорим об истории, что, собственно говоря, привело дороги России к такому драматическому состоянию? Причём, я так понимаю, что в основном-то вопрос касался в части проверки федеральных дорог. По крайней мере, количественные характеристики здесь были приведены первоначально федеральные. Нет, потом я понимаю, что и региональные дороги тоже серьёзно проверялись. Так что всё-таки привело к этому состоянию российские дороги, просто драматическому, на мой взгляд, состоянию? Это, конечно, решение по ликвидации дорожных фондов в Российской Федерации.

Причём то, что мы эти дорожные фонды вместе с вами, сидящими в этом зале воссоздали, а здесь одни из основных фигурантов присутствуют, в воссоздании этих дорожных фондов, всё равно за 10 лет или сколько там лет, порядка 9 лет, когда эта система была разрушена, был нанесён, по сути дела, дорогам России был нанесён непоправимый урон. И та форма, в которой сегодня воссозданы дорожные фонды, это, конечно, решение паллиативное. Я не случайно об этом говорю, потому что, конечно, на этом останавливаться нельзя и необходимо идти дальше. Ну, об этом я, наверное, всё-таки в конце доклада скажу.

Что всё-таки произошло? Первое. Разрушилась система ответственности. При той системе дорожных фондов было ясно, если есть дорога, если она не частная, то за неё отвечает дорожный фонд, либо его центральная контора, либо территориальные отделения. И было ясно людям, куда по каждой выбоине идти судиться, если у него что-то там случилось, не говоря уж там о ДТП и так далее. Это первое.

Второе, что очень важно. Мы очень серьёзный удар нанесли по дорожно-строительному комплексу, потому что горизонт планирования неожиданно с десятилетий или уж, как минимум, нескольких лет снизился до уровня одного года, то есть до уровня принятия бюджета. И за этим горизонтом не было ничего, прекратились закупки техники или резко сократились, возникла чрезвычайная неритмичность, как финансирования, так и выполнения работ. Потому что финансирование реально открывалось только в середине года, затем к ноябрю-декабрю начинали поступать суммы лавинообразно, их начинали, как в старые добрые советские времена, осваивать, ну и со всеми вытекающими отсюда последствиями, с точки зрения эффективности, использования, качества, с точки зрения, вообще говоря, состава инженерно-технических, руководящих работников. Всему этому был нанесён, на мой

взгляд, трудно поправимый урон. Мы, конечно, оптимисты, надеемся на лучшее, думаем, что всё равно мы обязаны воссоздать этот комплекс. Тот урон, который был нанесён, я думаю, если бы враги старались, то, наверное, так много бы не сделали.

Теперь всё-таки возвратимся..., я хотел бы возвратиться к сегодняшнему дню. Та система дорожных фондов воссоздана, но какими она обладает недостатками? Первое, это недостаточность объёма тех фондов, которые есть. На наш взгляд, и по оценке экспертов, то, что сегодня выделяется, как территориально из дорожных фондов, так и в федеральном дорожном фонде этого сегодня не хватает. Не хватает ни для поддержания, ни для развития. Я уже не говорю о том недоремонте колоссальном, который сложился за эти годы.

Поэтому, первое, то, что касается территориальных дорожных фондов. Здесь ситуация, на мой взгляд, с точки зрения финансирования, с точки зрения роста этих фондов, она всё-таки более благополучная, более благополучная: чётко зафиксированный источник, по сути дела, скажем так, из доминирующих один, акцизы на нефтепродукты, такой достаточно неплохо растущий источник финансирования. Что касается федерального дорожного фонда, то мы здесь видим, вообще говоря, ситуацию тупиковую, потому что он увеличивается только до 2014 года и то, на наш взгляд, очень недостаточно. То есть его сегодня не хватает, а то, что он фактически у нас после 2014 года вообще перестает реально расти даже на уровне инфляции.

Поэтому я думаю, что один из выводов наших, тех, которые мы должны сделать, это переход всё-таки к нормативному определению затрат в составе бюджета первоначально в процентах от валового внутреннего продукта и никак иначе. Если мы не закрепим конкретный расчётный процент от валового внутреннего продукта, вот всё остальное будет однозначного от лукавого.

Также, конечно, хотелось бы переходить и в региональных фондах дорожных к проценту от валового регионального продукта, и только тогда мы, ну, скажем так, можем что-то воссоздать.

И второе. Мне, конечно, сейчас, считаю, рановато замахиваться на то, чтобы этот фонд стал внебюджетным, но последовательно те законодательные инициативы, которые от нас будут исходить, они должны быть направлены на автономизацию этого фонда и управления этим фондом, и формирования этим фондом от волеизъявления чиновников Министерства финансов, депутатов Государственной Думы, кого угодно. Вот он должен существовать независимо. Необходимо его нормативно определить на долгие годы вперед. Мы четко должны, дорожники главное, не мы, а дорожники должны четко знать горизонты планирования и так далее.

Дальше, я считаю, что все вопросы уже, если мы решим этот вопрос, все остальные вопросы, они будут техническими. Я на этом, ну, скажем так, два слова еще скажу и закончил бы, а сказать еще хотел бы вот о чем, что вчера состоялось заседание бюджетного комитета, очень остро был поставлен вопрос

о реструктуризации бюджетных кредитов, это то, я говорю, о чем мы сегодня можем поставить вопрос, именно дорожных бюджетных кредитов. И принято решение, что в постановлении к третьему чтению этот вопрос будет записан, и сегодня мы рассматриваем возможность в поправках к бюджету 2012 года, вот сейчас осенью этот вопрос хотя бы частично решить, но мы постараемся его решить полностью. Вчера поставлен перед министром вопрос был очень и очень жестко. Но вот у меня, коллеги, все.

Хотелось бы, чтобы дискуссия наша, сегодня мы пригласили и руководителей дорожной отрасли, и специалистов, хотелось бы, чтобы дискуссия у нас не растекалась по древу, а, в общем-то, была направлена на обсуждение основной темы, которую мы сегодня в комитете заявили. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо большое, Мартин Люцианович.

Хочу предоставить слово заместителю министра транспорта Белозерову Олегу Валентиновичу.

Белозеров О.В. Спасибо большое.

Уважаемый Алексей Юрьевич! Уважаемые коллеги!

Прежде всего, хотел бы все-таки начать со слов благодарности, поскольку, во-первых, Генеральной прокуратурой проведена огромнейшая работа на территории нашей страны. Я хочу сказать, что работа очень важная и нужная, и, прежде всего, она нужна не только для страны, но и в том числе для дорожников, посмотреть другими глазами, глазами со стороны на то, каким образом мы развиваемся и куда мы движемся.

В принципе, весь отчет, естественно, составлен объективно, но вот выводы мы для себя действительно делаем, должны сделать и производственные, ну, во-первых, то есть мы можем путем мелких шагов устранить некие пробелы в законодательстве, но сделать более глобальные выводы, о чем сказал Мартин Люцианович, тоже обязаны. Вот как мы оказались в такой ситуации.

Полностью согласен, что существует, кроме субъективных факторов, прежде всего, объективная ситуация и объективная картина, которая привела наши дороги в такое состояние. Мы неоднократно обсуждали за этот промежуток времени тот объем средств, который мы могли направить на содержание дорог. Ну, если положено направить 100 процентов, ну, можно какой-то промежуток времени недоремонт терпеть, но когда регулярно в длительный период выделяется не более 30-40 процентов, понятно, что любое имущество придет в негодность. Соответственно такая ситуация произошла и с дорогами, и что технически подтверждается.

Во-первых, разрушение дорог идет не по линейному принципу, а какой-то промежуток времени дороги выдерживают недоремонт, а потом вот эта лавинообразно ситуация с разрушением обязательно должна прийти. Вот у нас ряд моментов и получилось так, что синхронизировано, и очень благодарен депутатам за то, что поддержали и идею, и воссоздали дорожные фонды. Важнейший ключевой момент - со всех позиций, о чем говорил Мартин



Люцианович, действительно ни один нормальный инвестор-строитель не пойдет, вообще, вот инвестор не пойдет в производство, если он не будет понимать, что в течение какого времени он вернет деньги. При годовом планировании абсолютно четко было отражено, что происходило с финансированием. Мартин Люцианович ещё недоговорил конечную стадию, что в конце года все неосвоенные деньги сгорали. То есть вот там существовал очень короткий промежуток времени, когда можно было осуществлять более или менее какие-то разумные процедуры, и при одногодичном бюджете всё это в конце года сгорало.

На сегодняшний момент есть горизонт планирования, достаточно долгий. Но здесь мы на сегодняшний момент тоже столкнулись с одной такой ситуацией, о которой информировали, это было принято решение по изменению акцизных ставок на бензин "Евро 5", и это привело, "Евро 4", "Евро 5" к выпадению серьезных сумм, начиная с 2014 года, в бюджете. Соответственно, просил бы при принятии решения обращать внимание на такой комплексный подход, то это не просто ставки, а это приводит к серьезным последствиям, в том числе и для формирования конкретных бюджетов конкретного дорожного фонда.

В отношении таких, опять же, текущих моментов огромное количество вопросов, которые абсолютно справедливо в своем докладе отразила прокуратура, вопросы, касающиеся земли. Вашим комитетом подготовлен законопроект, который многие из имеющихся проблем мог бы урегулировать.

Вот здесь прошу ещё раз вернуться к рассмотрению этого законопроекта, поскольку в законопроекте четко определен и круг участников, и сроки, и время, и, возможно, сейчас как раз то время, когда появляется возможность с учетом представления Генпрокуратурой, когда этот законопроект можно было бы достаточно быстро принять.

Действительно, у нас на сегодняшний момент, мы для себя понимаем, есть огромные проблемы с землей, с фиксацией прав на объекты. Если бы мы двигались в русле последовательных действий, то срок строительства у нас был бы не три года, а мы рассчитывали и предоставляли такую информацию, лет семь-десять, наверное. Особенно остро с этим столкнулась к нас госкомпания, где в обязанности заказчика входит предоставление земли, и проблемы определенно уже не очень большие, но до сих пор существуют. Там жестко концессионер требует предоставления земли. Соответственно, этим законопроектом можно было бы урегулировать очень серьезные вопросы.

Второй вопрос, на который хотел бы обратить внимание, это использование тех подходов, которые у нас есть, бюджетных и оценочных. На сегодняшний момент у нас есть такая организация, как Госэкспертиза, и мы неоднократно обсуждали этот вопрос. Сейчас есть поручение президента в отношении того, чтобы разработать механизм привлечения лучших зарубежных фирм с лучшими управленческими компетенциями и лучшими технологиями. Погружаясь в изучение этого вопроса для того, чтобы создать действительно

только для таких организаций возможность прихода на наш рынок, пришли к интересному выводу. Мы встречались с руководством ФИДИК, это международная организация, и я знаю, что они здесь были, и в Госдуме тоже обсуждали вопрос, это объединение инженеров, входит 94 страны. И живут эти инженеры по определённым правилам. Прежде всего, они разрабатывают контрактные взаимоотношения между всеми участниками строительства: между заказчиком, инженером, который способен принять решение и нести за него ответственность, и подрядчиком, который обязан тоже действовать в строгом соответствии с контрактными правилами.

У нас идеология полностью разрушена. У нас инженер, принимая решение, передаёт его куда-то в госэкспертизу, где кто-то принимает за него какое-то решение, его утверждает и возвращает. То есть, смысл инженерной работы у нас на сегодняшний момент несколько извращён и приводит, как в процессе обсуждения было выявлено, к некой коллективной безответственности.

С другой стороны, мы создали определённый формат взаимной ответственности через контракты жизненного цикла. И здесь тоже должен поблагодарить Государственную Думу. В конце апреля был принят закон, в котором мы на сегодняшний момент даём возможность в рамках концессионных конкурсов проектировать, строить и содержать дорожные объекты одной организации. Вот тогда-то возникает ответственность у одного участника процесса, который заинтересован в том, чтобы и запроектировать лучше, и построить лучше, и потом содержать в соответствии именно с техническими требованиями.

Вот у нас опять получается, что госэкспертиза выбивается из этой ситуации. Поскольку, принимая определённые технические решения, всё равно есть некий арбитраж, который может привести к не самой хорошей ситуации. Вот просил бы ..., в вашем комитете, мы очень много говорили с Мартином Люциановичем и продвинулись в части независимых инженеров в понимании, но всё-таки эту работу возобновить. Она, мы считаем, что очень важная и дала бы лучшее качество.

Ну и в заключение, конечно же, хотел бы сказать в отношении дорожных фондов. Форма дорожных фондов приемлемая, где существует управление обществом, она существует и называется дорожными фондами третьего поколения, где государство участвует в формировании тех фондов некими грантами, выделением средств, делегирует своих представителей в управление фондом. Но фонд полностью отделён от государства и решения там принимаются не только государственными чиновниками, но и представителя пользователей, представителями регионов и автомобилистами, я имею в виду в широком смысле, те, кто ездит на легковых автомобилях, профессиональным автомобильным сообществом, но и в том числе другими интересантами.

Считаю, что, действительно, движение в этом направлении нам бы всем дало и большую прозрачность в рамках принятия решений, и в том числе и

более пристальный надзор, более чёткое распределение средств именно на те нужды, которые нужны.

Я бы из такого долгого выступления выделил бы три направления, которые могли бы реально дать возможность сделать широкие такие шаги в направлении движения.

Ключевой момент. Конечно, без достаточности средств мы можем говорить о любых технологиях, обо всём, чём угодно, но без достаточности средств ситуация не изменится. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Олег Валентинович, за пожелание. Я думаю, что мы совместно с Мартином Люциановичем приложим все усилия, зная, что Мартин Люцианович очень активно с вами работал и сейчас продолжает работать.

Что касается законов по изъятию и предоставлению земельных участков, к сожалению, они сейчас тормозятся. Мы ждём принятия Гражданского кодекса. Они в достаточной степени готовности, были организованы рабочие группы, мы несколько раз собирались. Но, к сожалению, сейчас вынуждены дожидаться, когда выйдет Гражданский кодекс, чтобы у нас все нормы соответствовали уже новому Гражданскому кодексу.

Уважаемые коллеги, кто желает выступить ещё?

Шаккум М.Л. У нас, наверное, слово Анатолию Михайловичу Чубунину. Готовы, Анатолий Михайлович?

Чубунин А.М. В принципе готов, хотя Олег Валентинович достаточно полно осветил всю проблематику. Мы с прокуратурой ежегодно встречаемся, ежегодно работаем. И у нас много чего сделано по замечаниям Генпрокуратуры. Но и на самом деле ещё много чего предстоит сделать, потому что и в части законодательной базы, и в справке это отмечено было, что есть некоторые вещи, неурегулированные на законодательном уровне, и позволяют вещи в ряде случаев принимать решения, которые могут показаться, что они там не вписываются в нормы.

Если вернуться ещё раз к земле, то у нас есть такой большой опыт уже по Сочи, где в рамках олимпийского закона есть другая процедура изъятия земли, и она себя оправдала и никакого риска теперь, я думаю, по этой процедуре уже можно не испытывать. Потому что в самом начале процедура шла тяжело, просто люди - владельцы этих земельных участков как бы настороженно относились к тому, что государство будет изымать землю и рассчитается ли, самая главная такая неуверенность была, и будет ли справедливая цена. После того, как мы начали реально изымать участки и рассчитываться с народом, то эти проблемы в основном ушли. И сегодня, на мой взгляд, в процедуре по изъятию есть достаточно, скажем так, большой зазор по сроку, когда владельцу земельного участка после того, как принимается решение об изъятии, дается год на раздумье. И только после года мы начинаем двигаться активно, то есть если он не согласен, мы тогда идем в суды, плюс судебные процедуры тоже достаточно длительные. И процедура изъятия земли уходит за все разумные

рамки. Поэтому мы в свое время предлагали уже и говорили о том, что, на наш взгляд, с теми владельцами, адрес которых известен и которые есть на самом деле живьем, эту процедуру можно сократить там о трех-двух месяцев. Потому что либо человек сразу согласен, что изымают и получить соответствующую компенсацию от государства, либо он не согласен и в любом случае надо идти в суд.

Мало того, в этой процедуре у нас ещё получается, что оценка земли всегда в течение года, то есть оценка независимого оценщика действительна три месяца, а на раздумье год. Вот мы пришли с одной оценкой, предупредили его, он год думает, через год мы опять платим деньги независимым оценщикам, по-новому оценивать участки и так далее. То есть вот здесь даже в ряде этих нестыковок сразу кроются и дополнительные затраты бюджетные на оценку, потому что каждый раз оценщики независимые бесплатно не работают, к сожалению. Поэтому вот эта законодательная неурегулированность позволяет эти вещи.

На наш взгляд, есть ещё одна достаточно несправедливая вещь, когда при изъятии земли, но это тоже так на раздумье, она относится больше, так сказать, не к нашей компетенции, а к компетенции, скорее всего, Минфина, это в части доходной базы, формирования. Смотрите, какая процедура. То есть мы, когда изымаем землю у землевладельца, оплачиваем ему по рыночной стоимости. При этом налог он весь этот промежуток времени платит по кадастровой оценке. И вот эти оценки - кадастровая и рыночная, они очень сильно разнятся между друг другом. На наш взгляд, было бы справедливо, наверное, когда государство изымает участок и компенсирует рыночную стоимость участка, чтобы землевладелец заплатил налог уже с новой рыночной стоимости хотя бы за предшествующий год или какой-то другой период. Тоже я думаю, это даст дополнительные источники в доход бюджета, плюс будет, наверное, меньше соблазна играть с ценой участка. Это что касается земельных участков.

Очень большая неурегулированность, на наш взгляд, вообще не регулируется ничем, это перенос коммуникаций. И мы с прокуратурой об этом общались. На сегодняшний день дорожники один на один с владельцами коммуникаций вообще с неурегулированностью, никакой методики нет. И владелец коммуникаций, будь то там канализационный какой-нибудь коллектор или труба нефтяная, газовая и так далее, выставляет любые технические условия, и мы вынуждены их выполнять, потому что никакого документа об ограничении аппетита у владельцев коммуникаций сегодня не существует. И это очень серьёзная статья "Затраты при строительстве". Мы, когда президенту докладывали по формированию цены от стоимости объектов, на это указывали. Иногда зачастую стоимость земли и переноса коммуникаций доходит до 50 процентов стоимости всего объекта.

Иногда у нас зачастую стоимость земли и переноса коммуникаций доходит до 50 процентов стоимости всего объекта. Особенно это наглядно можно увидеть в зоне притяжения Москвы и других крупных областных

центров, где нет свободных территорий вообще, в принципе, потому что все земельные участки насыщены различными коммуникациями. Поэтому здесь бы, наверное, тоже на законодательной базе надо посмотреть и подумать, каким образом этот вопрос урегулировать и, как минимум, государство, наверное, не должно при решении этих вопросов значительно улучшать имущество компании, которая владеет данными коммуникациями. В этом тоже, на наш взгляд, заключается такая несправедливость, поэтому есть над чем подумать, есть над чем поработать.

Тяжело у нас идёт процесс по рекламным конструкциям. Мы с прокуратурой тоже этот момент отработывали. И очень много возникает конфликтных ситуаций, когда разрешение на установку рекламы выдаёт муниципалитет, рекламная конструкция возникает в полосе отвода, зачастую, федеральной дороги, и уже по факту потом с владельцем незаконно установленной рекламы мы не можем действовать жёстко. Мы начинаем обращаться в прокуратуру, мы начинаем обращаться в Росимущество и так далее, процедура очень длительная и, зачастую, конца этого разбора полётов, его не видно. Пример приведу, у нас, по-моему, три года назад, по рекламе отдельно в проверке были отражены в акте прокуратуры эти вещи, мы везде, куда следует, написали, обратились, из всех незаконно установленных рекламных конструкций мы добились результата только порядка 30 процентов. Вот такой длительный срок занимает такая тяжба. Потому что, если мы сносим волевым порядком незаконно установленную конструкцию, к нам предъявляются, к Российской Федерации иски со всеми вытекающими последствиями. Поэтому этот вопрос тоже не очень урегулирован. Поэтому хотелось бы здесь ужесточить законодательство в части того, что если незаконно устанавливается на федеральной земле какая-то конструкция, безоговорочный снос, мало того, с привлечением к ответственности того, кто это делает.

Вот такие моменты, которые мы хотели отразить и донести до вас, вместе над ними работать. Мы готовы дать свои предложения в части нашего видения. Понятно, что у депутатов может быть несколько другая позиция, но двигаться в этом направлении надо. И я думаю, что эти меры, если мы отработаем, то, во-первых, значительно сократим сроки по строительству объектов, что тоже влияет на удорожание, как известно. А чем дольше мы строим, инфляция в стране всё-таки есть, и, к сожалению, зачастую, изменения эти очень значительные.

И, самое главное, мы добьёмся другой эффективности в части того, что ужесточить законодательство к недобросовестным участникам этого процесса.

Если коротко, то у меня всё. Спасибо.

Шаккум М.Л. Спасибо, Анатолий Михайлович.

Кстати, законопроект о переносе коммуникаций у нас тоже внесён в Государственную Думу, и я хотел обратить ваше внимание, Олег Валентинович, хотелось, чтобы Министерство транспорта активнее работало

как с правительством, так и с Государственно-правовым управлением. Тогда бы мы могли, честно сказать, сделать гораздо больше. Поэтому, надеюсь, сейчас есть такая объективная реальность, как поправки к Гражданскому кодексу, а так, в принципе, можно ускорять все вопросы, и вы это можете делать, давайте активнее работать в этом направлении.

Коллеги, я хотел бы обратить внимание на регламент. У нас сейчас выступающие до пяти минут.

Слово предоставляется Кельбуху Сергею Валентиновичу - председателю Управления государственной компании "Российские автомобильные дороги". Пожалуйста.

Кельбух С.В. Добрый день, уважаемые участники "круглого стола".

По сути дела, я могу только повторить практически то, о чём сказал и Олег Валентинович, и о чём сказал Анатолий Михайлович, проблематика вся та же, несмотря на то, что у нас несколько иная часть дорожной деятельности - это скоростные автомобильные дороги. Но весь тот спектр проблем, зачастую на нас даже больше отражается, особенно это связано было с двумя первыми концессионными соглашениями. Мы вынуждены были, будучи уполномоченным от государства, идти в рамках действующего законодательства, и загодя, за два года до начала реализации проекта, начать процедуру изъятия земельных участков. Действительно, ещё на сегодняшний день, а начали мы это в конце 2009 года, на сегодняшний день мы ещё в судах находимся по некоторым вопросам.

Поэтому та часть резолютивная "круглого стола", которая касается совершенствования законодательства в области земельных отношений в части резервирования полос отвода, она, безусловно, нами поддерживается. Это раз.

Второй очень важный момент - это, безусловно, Главгосэкспертиза. Опять-таки, находясь, что называется, на переднем крае, работая с компаниями зарубежными, несущими новые технологические решения, новые технические решения, мы столкнулись с тем, что те проекты, которые были разработаны нами и прошли горнило, по другому не назвать, Главгосэкспертизы с точки зрения тех технических решений, которые эксперты Главгосэкспертизы считали наиболее экономичными, не наиболее эффективными, а наиболее экономичными, они совершенно не устроили наших партнёров концессионеров. В одном случае это французские компании, в другом случае это австрийские, испанские компании и оба концессионера начали с того реализацию своих проектов, что полностью переработали проектную документацию, оптимизировав их, эти технические решения, получив экономию. Потому что порядка 50, в одном случае, и 55, в другом случае, средств в проект вкладывали они. И собственник не заинтересован нести излишние затраты. При этом процедура прохождения экспертизы, она заняла безумно длительное время. Она продолжалась почти полтора года, потому что потребовалось получение новых спецтехусловий, прохождение всех необходимых разрешительных шагов и

действий через Минрегион, то есть, установленным порядком пройти. Только после этого концессионеры в должной мере приступили к проекту.

Причём хочу отметить, что Главгосэкспертиза не рассматривает эффективность принятых решений на долгосрочный период, экономическую эффективность. Они рассматривают только объём капвложений на текущий момент времени. И более дешёвый на первый взгляд и при первой оценке, правильно сказать, допустим, сборные железобетонные конструкции со сроком службы в пределах 20 лет, оказываются значительно менее экономичны, чем монолитные бетонные конструкции со сроком службы свыше 50 лет, а при должной технологии и до 100 лет. И с этим мы каждодневно, постоянно работаем.

Поэтому вопрос, связанный с Главгосэкспертизой, особенно с оценкой не капвложений, а экономики на период жизненного цикла объектов (дороги) - это крайне важно.

Мы по этому поводу тоже уже целый ряд предложений сделали. И Министерство транспорта поддержало нас. И, собственно говоря, Федеральное дорожное агентство на сегодняшний день активно работает как раз аналогично по контрактам жизненного цикла, потому что именно за этим будущее. Тогда мы можем уже говорить об ответственности за качество дорог, за качество услуг, которые мы оказываем пользователю. Спроектировал, построил, эксплуатируешь и отвечаешь за предоставленные услуги. Во всём остальном те же проблемы.

Шаккум М.Л. Понятно. Уважаемые коллеги, хотелось бы всё-таки вернуться к теме нашего сегодняшнего обсуждения. А то у нас получается так, где-нибудь в середине мы уже, у кого чего болит, тот про то и говорит.

Поэтому я хотел бы слово предоставить Игорю Ивановичу Старыгину - генеральному директору Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами "РАДОР".

Пожалуйста, Игорь Иванович.

Старыгин И.И. Спасибо, Мартин Люцианович.

Шаккум М.Л. У вас презентация, да?

Старыгин И.И. Несколько слайдов хотелось бы показать, если можно.

Олег Валентинович начал свое выступление с того, что поблагодарил работников Генпрокуратуры за результаты проверки. Мы бы хотели к этому тоже присоединиться, но лишь с тем, что прокуратура в очередной раз обратила внимание на проблемы, которые существуют в дорожном комплексе. Когда территориальные органы управления говорят об этом, когда Росавтодор, когда Минтранс, то чувствуется как бы ведомственная заинтересованность. Здесь несколько с другой стороны посмотрели на наши общие проблемы.

Но в то же время хочется процитировать несколько моментов. Например, что касается дорожно-транспортных происшествий. Там пару слайдов пролистайте. Из-за плохого состояния дорог, как подчеркивают в прокуратуре, в России происходит каждое пятое дорожно-транспортное происшествие.

Может быть, это на самом деле так, но когда работники ГИБДД составляют осмотр места происшествия и готовят акт, там есть такой термин "сопутствующие дорожные условия", это достаточно разные вещи, когда по вине дорожников и когда что-то там чему-то сопутствует. Когда водитель в нетрезвом состоянии превышает скорость и выезжает на полосу встречного движения, а работники ГИБДД при этом пишут: "Сопутствующие дорожные условия", условно там - обочина занижена на пять сантиметров, которая никакого отношения не имеет к самому факту ДТП, то, наверное, статистика не совсем верная. Или когда имеются рекомендации прокуратуры по результатам проверки, выписанные в адрес органа управления дорожным хозяйством отремонтировать, например, 46 километров дороги от пункта А до пункта Б, притом что в областном бюджете на эти цели заложено всего 4 километра там ремонта, что задачи совершенно невыполнимые, то, наверное, тоже оно ни оптимизма не прибавляет дорожникам, ни улучшает состояние дорог.

И практически все публикации, которые были в СМИ, связанные с этим вопросом, начинались с того, что более 50 процентов федеральных и региональных дорог не соответствуют нормативам. Но вот на слайде этом изображены проценты по регионам, где что соответствует, где что не соответствует. Но хочется сказать, что это обнаружено не по результатам проверки прокуратуры, а это государственная статистическая отчетность, которая есть в открытом доступе. Но это, как говорится, эмоции, но нам не хотелось бы, чтобы дорожники представлялись главными врагами дороги.

Теперь, находясь в стенах Государственной Думы, конечно, хочется посмотреть перспективы вперед, что мы получили с воссозданием дорожных фондов и что нас ждет впереди. Пожалуйста, пролистайте слайд. Но это финансирование за последние годы. Дальше. Ещё дальше. То, что субъекты поработали над источниками финансирования и наполняемости дорожных фондов, предложили ещё 34 дополнительных источника тоже. Вот это вот объёмы финансирования, которые мы в 2012 году получили в связи с воссозданием дорожных фондов. Объём финансирования в целом возрос почти на 80 процентов, но это замечательно по сравнению с тем, что было на региональных дорогах.

Далее. Вот здесь на слайде показано, какое увеличение финансирования произошло по субъектам. Вот мы видим такие субъекты, где увеличение финансирования произошло в два, три, четыре, даже там последняя строка не отображается - в семь раз. Но это говорит лишь о том, что в предыдущие годы обеспеченность финансовыми ресурсами дорожных работ была на крайне низком уровне.

Следующий слайд. Вот динамика ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог. Посмотрите, с 2002 года она практически в три раза упала, поэтому и состояние дорог такое. Следующий слайд. Вот в 2012 году мы всё-таки видим рост по сравнению с 2011-м почти на 2 тысячи километров. Дальше. Это ситуация со стройкой, примерно такая же динамика.



Но вот было сказано, что не во всех субъектах утверждаются нормативы финансовых затрат и не по этим нормативам идёт финансирование. На сегодняшний день в абсолютном большинстве субъектов нормативы утверждены и в соответствии с этими нормативами потребность только на работы по содержанию, ремонту и капитальному ремонту региональных только дорог составляет более 1 триллиона рублей. Если бы мы все средства дорожных фондов направили только на эти работы, мы бы получили обеспеченность порядка 30 процентов. То, что субъекты поработали над дополнительными источниками, это им дало ещё 53 миллиарда рублей, ну, вот почти на пять процентов обеспеченность поднимается, но это все равно очень далеко от потребностей.

Следующий слайд. Дорожные фонды региональные созданы. Но давайте посмотрим ещё раз на законодательство. Из этих же дорожных фондов сегодня идет финансирование строительства подъездов к сельским населенным пунктам, порядка четырех с половиной процента сегодня по факту должно быть к концу года, а у нас пять. Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог в населенных пунктах - должно быть не менее пяти процентов, там более семи. Капитальный ремонт дворовых территорий. Из региональных бюджетов выделяются субсидии ещё на другие цели в размере почти шесть процентов. Как уже было сказано, гасятся кредиты, которые ранее выдавались на финансирование дорожных работ. И получается, что только три четверти дорожных фондов идет непосредственно на региональные автомобильные дороги.

Если вспомнить ту картинку, которая была раньше, уровень обеспеченности финансирования, не листайте, просто там 2008 год - 206 миллиардов рублей. 2011 год - тоже 206 миллиардов рублей, то с учетом инфляции сегодня мы на региональных дорогах имеем практически такой же уровень финансирования, как он и был.

Дальше покажите. А вот это содержание, ремонт и капитальный ремонт, 2012 год, в соответствии с нормативной потребностью. Могут ли дорожники исполнить все свои обязательства в соответствии с тем, что им необходимо делать по нормативным документам? При 30-процентной обеспеченности по содержанию, при 27-процентной обеспеченности по ремонту и по капитальному ремонту - там четыре процента, практически ничто. Ответ, конечно, однозначный, что не могут, и что всем вместе необходимо нам как-то подумать над изменением отношения к объемам финансирования.

Дальше. Когда говорят, что субъекты не в полной мере используют свои возможности, то мы провели анализ - сколько же дорожные фонды составляют, какая их доля в объеме бюджетов России.

Следующий слайд. Вот у нас получается, что среднее значение среди субъектов Российской Федерации порядка 7,5 процента, ну и почти, первые две строки, 48 субъектов превышают этот показатель, а 12 субъектов даже, доля дорожного фонда в бюджете субъектов превышает 10 процентов. Из этого

можно сделать вывод, что всё-таки ресурсов и резервов внутри самих субъектов на увеличение объема финансирования дорожных работ нет.

Дальше. Ну и хотелось бы обозначить предложения, которые, может быть, уместно внести в резолюцию "круглого стола".

Во-первых, обратить внимание на обеспечение сохранности автомобильных дорог через упорядочение и развитие системы контроля за движением по нашим дорогам тяжеловесам. Если вот в Европе, в цивилизованных странах процент грузовых автомобилей, которые идут с перегрузом, составляет два процента, то у нас на отдельных направлениях, что показывает работа ... контроля, с превышением движутся 30-40 процентов грузовиков. Если одни дорожники будут строить и ремонтировать дороги, а другие их тут же рушить, то ни к какому новому качественному состоянию дорог мы не придем. И депутаты Государственной Думы в этом вопросе у нас присутствуют, поддерживают. По договоренности с Комитетом по транспорту на 8 ноября назначен "круглый стол" как раз вот по этим вопросам.

Далее, что касается законодательства о размещении заказов. Мы долго и с Комитетом по строительству и земельным отношениям обсуждали этот вопрос. Закон о ФКС, он где-то там есть, но хотелось бы, что те замечания, которые дорожники давали, скорейшим образом были учтены и приняты в виде документа.

Что касается системы финансирования, ее совершенствования. Хотелось бы обратить внимание на то, что финансовые органы субъектов Российской Федерации не совсем точно исполняют рекомендации федерального законодательства. Если по расчетам Министерства финансов Российской Федерации объем финансирования только за счет акцизов и транспортного налога мог бы быть в размере 390 миллиардов рублей, то сегодня мы имеем в размере 388 миллиарда, то есть порядка 10 миллиардов где-то у нас как-то пропали.

Обеспечение заявленных объёмов финансирования дорожного хозяйства в 2013 году. Нам в прошлом году было чётко сказано, что ежегодный объём акциза будет повышаться на 1 рубль и эти средства пойдут в дорожную отрасль. Сегодня же в связи с изменением ставок акцизов мы видим, что дорожная отрасль этих заявленных средств не получит. Может быть, ещё есть возможность подкорректировать как-то подходы к бюджету 2013 года? Всё-таки выпадающие доходы достаточно большие.

Ну и дальнейшие перспективы. На федеральных автомобильных дорогах с 2014 года вводятся сборы с большегрузов общей массой более 12 тонн. Мы думаем, что если эти транспортные средства двигаются и по региональной, и по муниципальной сети, то такие же сборы должны поступать и в региональный, и в муниципальный бюджеты.

Шаккум М.Л. Игорь Иванович, регламент.

Старыгин И.И. Ладно. Извините, я уже заканчиваю.

Продолжение практики увеличения размера акцизов на 1 рубль, может быть, уместно посмотреть и на следующий год за пределами вот этого трёхлетнего периода. Спасибо.

Председательствующий. Хорошо. Спасибо, Игорь Иванович.

А у меня вот вопрос. Александр Евгеньевич, подскажите, какие меры сегодня прокурорского реагирования в отношении чиновников, которые недостаточное количество средств выделяют на финансирование дорог? Или, может быть, прецеденты были по поводу депутатского корпуса? Нет, я серьёзно, кроме шуток.

Русецкий А.Е. Основные меры реагирования - это представление об устранении нарушения закона. Если, как сегодня было сказано, где-то там не хватает денег, то есть такие полномочия, как предъявление иска в суд. И, насколько я знаю, на сегодняшний день большинство судебных решений, которые принимаются по искам прокуроров, судами удовлетворяются в обязанности произвести ремонт.

Никто не говорит о том, что 42 километра нужно отремонтировать за один месяц. Безусловно, нужно разрабатывать, как это делает, например, грамотно Росавтодор, по нашим представлениям, план устранения недостатков и разрабатывает график проведения этих ремонтных работ.

Шаккум М.Л. Александр Евгеньевич, а вот подскажите, есть решение суда, а вот исполнительное производство по этому решению, каким образом ведётся? Так же, как и по имущественным спорам или как по административному?

Русецкий А.Е. Нет. Как по имущественным спорам.

Шаккум М.Л. То есть вы имеете право, скажем так, достаточно жёстко контролировать...

Русецкий А.Е. ...контролировать исполнение судебных решений.

Шаккум М.Л. Мне кажется, надо больше этим пользоваться. Реально вообще выносить на государственный уровень этот вопрос. Я думаю, что в отношении Министерства финансов надо подумать. И, мне представляется, что по этому поводу вообще сейчас, пока у нас руководство Росавтодора и Минтранса ещё нас не покинуло, у меня просьба Гусейнова Гаджимагомеда Гаджибутеевича высказаться, по крайней мере, сейчас предварительно по высказанным замечаниям, претензиям в ваш адрес. Пожалуйста.

Гусейнов Г.Г. Добрый день, уважаемые коллеги! В первую очередь хотелось бы сначала поздравить всех дорожников с прошедшим праздником, с наступающим, извиняюсь, с наступающим праздником.

Что в этой части хочу отметить? Если позволите, у меня будут просто некие комментарии к тому, что уже высказались. Проблема в том, что средств не хватает на дороги, это, по сути, аксиома. Мы с этим все согласны. Всё то, что сказал Мартин Люцианович, и Олег Валентинович, и другие коллеги - это всё имеет место быть. Здесь только остаётся подтвердить. Единственное,

хотелось бы всё-таки более такой позитивный тон в своём докладе добавить именно к тому, как мы пытаемся решить эти все задачи.

Мы, правительство понимает те проблемы, которые есть, на федеральном уровне, на региональном уровне, которые есть в дорожном хозяйстве. И мы с 2011 года, действительно, благодаря, в первую очередь, и поддержке депутатского корпуса, Минтранс вышел с инициативой, регионы, действительно, воссоздали дорожный фонд, что нам на секунду позволило одновременно с принятием поправок в Налоговый кодекс, позволяет с 2011 до 2013 года увеличить дополнительные расходы в отрасль 530, порядка 530 миллиардов рублей.

Мы можем спорить, это достаточная сумма или нет, но в целом сейчас за вот эти три года, уже 2011-й прошедший, текущий и вот плановый 2013 год мы намечаем всё-таки положительную динамику, и эта динамика в принципе позволяет нам, во-первых: а) с одной стороны, она поступательна и не приводит к резкому росту, в том числе и дорожного строительства. Но, действительно, справедливости надо отметить, вот как сказал Мартин Люцианович, эту динамику бы роста нужно было сохранить.

Единственное, в чём бы ни сколько возразил бы, а сколько бы просто предложил как решение. Вот вы в своем докладе озвучили то, что нужно повышать акцизы, нам кажется, что этот вопрос, он комплексно затрагивает большой спектр сферы деятельности, хозяйственной в том числе и так далее. Здесь нужно подходить очень выверено и расчетливо, потому что здесь затрагиваются и автомобилисты, здесь затрагивается село и так далее.

Естественно, у нас в Дорожном фонде источники, основной источник акцизы, но и ещё базовый размер ассигнований. И есть у нас некие допращения, поскольку Дорожный фонд, он формируется в силу бюджетного законодательства и определены источники в объеме не менее поступления от акцизов и базового размера и других там доходов, которые поименованы в Бюджетном кодексе. Но правительству нет ограничений увеличивать расходы на дорожное хозяйство за счёт иных источников покрытия, поэтому здесь нужно ещё раз рассматривать вопрос комплексно о том, либо надо увеличивать акцизы, либо же просто за счёт других доходов перераспределять на дорожную отрасль. В общем, мы согласны, что этот вопрос острый, но его надо решать.

Что касается планирования, то действительно проблема, надеюсь, что мы уже безвозвратно ушли от проблемы годового планирования. У нас сейчас должны быть приняты до конца года основные государственные программы, у которых горизонт до 2020 года. В этой части мы тоже наблюдаем положительную динамику.

Кроме того, нужно отметить, что вот за последние годы мы приняли такие решения по содержанию дорог, когда мы можем заключать контракты, выходящие даже за трехлетний плановый период, чтобы как раз-таки обязать те организации, которые обеспечивают содержание, эксплуатацию дорог, их

участие не только в трехлетнем периоде, а вот на всем сроке, межремонтном сроке содержания дорог.

Что ещё? Единственное, хотелось бы обратить внимание, вот коллеги из "РАДОРа" сказали, что есть проблема в части региональных дорожных фондов. По нашей оценке, региональный бюджет, именно их финансисты, у них оказывается, такая же проблема с финансистами, как и на федеральном уровне. То финансисты, по нашей оценке, у них занижен прогноз по сравнению с тем прогнозом, который мы предусматриваем по 2012 году уточненному, на 53 миллиарда рублей. То есть мы можем смело сказать, что региональная дорожная сеть недополучила 53 миллиарда рублей. Дело в том, что в бюджетном законодательстве есть норма, согласно которой в отличие от федерального, на федеральном уровне региональный уровень, они формируют свои дорожные фонды исходя из прогнозных данных по акцизам. Но они и происходят зачастую, некоторые субъекты, они просто занижают свой прогноз как по акцизу, так и по транспортному налогу. И, соответственно, если в федеральном дорожном фонде мы в очередном году учитываем эту разницу между фактом и прогнозом, на региональном уровне такого решения нет. И это тоже требует обсуждения. Потому что действительно те средства, которые дополнительно решениями направляются на дорожную отрасль, они действительно должны направляться на дорожную отрасль и решать вот эти первоочередные проблемы.

В целом, наверное, из того, что я... И ещё хотел сказать, что помимо того, что вот здесь тоже прозвучал тезис о том, что с учётом изменения ставок акцизов на нефтепродукты исходя из экологического класса, но есть ещё одна проблема. Помимо того, что у нас ставки меняются, и я уже как бы об этом говорил, есть ещё проблема, что у нас снизился именно от прогнозного значения порядка на 2 миллиона тонн объём реализации на территории страны, что это тоже в свою очередь мы недосчитались по 2012 году порядка 18 миллиардов рублей, то есть это не вот в 2013-м, в 2014 году, я ещё хочу раз обратить внимание коллег, что в основном падает от прогнозного значения, которое ранее мы предполагали, объём акцизов, ну, и не меньше здесь влияет фактор именно снижения именно физического объёма реализации нефтепродуктов. Спасибо.

Шаккум М.Л. Спасибо, Гаджимагомед Гаджибутеевич.

Я вот хотел по вашему выступлению тут несколько буквально слов сказать. Обратить внимание, во-первых, Александра Евгеньевича Русецкого, представителя Генпрокуратуры, на то, что у нас существует коллизия в законодательстве. Ну, раньше знали, и особенно подчеркнул Гаджимагомед Гаджибутеевич, что расчеты как бы Дорожного фонда мы ведем в зависимости от, в первую очередь, объёма поступающих акцизов. В то же время требования законодательства к власти - поддерживать дороги в нормативном состоянии. А это уже другой размер Дорожного фонда, мы должны определять расчетно, как говорит Игорь Иванович Старыгин, исходя из потребности, а, не исходя из

того, сколько акцизов мы соберем. Поэтому и в моем выступлении вы, Гаджимагомед Гаджибутеевич, не всё услышали. Я говорил, что к переходу нормативного определения размеры дорожного фонда в зависимости от валового внутреннего продукта или валового регионального продукта. В итоге к этому должны прийти.

Кстати, я хотел бы Гаджимагомеда Гаджибутеевича поблагодарить, он замдиректора департамента развития дорожной и транспортной инфраструктуры, и вместе со своим руководителем они большую поддержку оказали, когда мы принимали решение по дорожным фондам, и просьба, конечно, прислушаться и довести до руководства, сегодня должен был быть замминистра Иванов Андрей Юрьевич, но, к сожалению, сейчас бюджет, горячая пора, он не смог, но мы договорились, что отдельно и Гаджимагомед Гаджибутеевич донесет, и мы отдельно встретимся, переговорим, потому что вопрос действительно у нас очень важный и очень острый.

И в связи с этим я хочу слово предоставить нашему коллеге из Комитета по транспорту. Вопрос, который мы сегодня рассматриваем, находится в нашем совместном ведении.

Пожалуйста, Сергей Юрьевич Тен - заместитель председателя Комитета по транспорту.

Тен С.Ю. Добрый день, уважаемый коллеги!

Ну, я также хотел бы свое короткое выступление начать с поздравления с приближающимся профессиональным праздником всех дорожников, присутствующих здесь, и всех коллег, сочувствующих дорожной отрасли.

Многое было сегодня уже озвучено. На самом деле тема достаточно широкая, и мы обсуждаем достаточно много, как бы такой плат целый проблем, которые в отрасли у нас существуют. Я хотел бы коротко очень остановиться на двух моментах, ан мой взгляд, это очень важно. ну, вот мы с коллегами, и с Мартином Люциановичем, и с Олегом Валентиновичем, и с Анатолием Михайловичем, и с другими коллегами присутствовали вчера на заседании наблюдательного совета госкомпании "Автодор", где мы очень активно, вот Сергей Валентинович Кельбах докладывал, обсуждали тему по поводу развития госкомпании там во многих направлениях, и инновационное направление, и непосредственно сам как бы производственный процесс, там лимиты финансирования и так далее, на долгосрочный период. Так вот, мне кажется, то, что касается отрасли, нам необходимо как бы и в законотворческом процессе примерно из этого же подхода что ли подходить к этому вопросу. То есть вот Государственная Дума будет у нас работать ещё четыре года. Ну, наверное, есть смысл совместно с Минздравом, с Росавтодором, с госкомпанией, ну, как-то сесть и четко проговорить, что мы хотим сделать в течение этих четырех лет. Безусловно, с ведущими в этом направлении комитетами, Комитетом по земельным отношениям и строительству, с Комитетом по транспорту, сегодня у нас, скажем так, новый министр регионального развития, который самое непосредственное отношение имел и имеет к дорожной отрасли, поэтому я

думаю, что достаточно много ключевых фигур у нас и в исполнительной, и в законодательной власти, которые могут как бы некий такой, скажем так, программно-целевой подход разработать. Мы постоянно про него говорим. Так вот, на мой взгляд, этот программно-целевой подход должен иметь место не только как бы с точки зрения какого-то финансового планирования, но и с точки зрения ещё и законодательного планирования. Это первый момент.

И второй момент. Ну, вот мы сейчас с Иннокентием Сергеевичем двумя словами перебрались, на мой взгляд, говоря об увеличении объемов финансирования, и в том числе в отношении региональных автомобильных дорог, мы должны говорить не только об увеличении системы дорожных фондов, как бы лимитов финансирования, но и дополнительных источников, в частности, той же самой Федеральной целевой программы "Развитие Дальнего Востока и Байкальского региона", например. Поскольку на одном из совещаний в Минрегионе, на котором я присутствовал, представители Минрегиона озвучили, что 12 субъектов Федерации как бы вот, скажем так, от Иркутской области и направо туда, к Тихому океану, порядка 40 процентов от общей требуемой суммы предложили направить именно на региональную дорожную сеть, поскольку на сегодняшний день дорожные фонды региональные всё-таки в большем объёме, на мой взгляд, направляются на поддержание более-менее в проезжем состоянии региональных автомобильных дорог. Но дороги, по большому счёту, в необходимом объёме не реконструируются, не строятся, а только там вот худо-бедно как-то их грейдируют, снег убирают и так далее, барьерку восстанавливают.

В принципе, то, что хотел сказать. Спасибо за внимание.

Шаккум М.Л. Спасибо, Сергей Юрьевич.

Коллеги, сегодняшнее наше обсуждение, конечно, было бы не интересным и скучным без Михаила Яковлевича Блинкина - члена Общественной палаты и известного нашего эксперта. Очень интересно, Михаил Яковлевич, по заявленной теме послушать вас.

Блинкин М.Я. Спасибо, Мартин Люцианович.

Тут на экране только что была цифра - сколько нужно средств для того, чтобы обеспечить нормативные ремонт и содержание региональных дорог. А цифру, сколько нужно обеспечить на ремонт и содержание федеральной дороги, я наизусть знаю. Если эти цифры сложить и поделить их на ВВП 2012 года, получается очень простая штука, что нам только на ремонт и содержание, то есть, попросту говоря, на задачи предотвращения деградации дорожной сети нужно 3 процента внутреннего валового продукта. Только. Это без стройки, без развития, только для того, чтобы не разрушалось.

Господа, давайте перестанем себя обманывать. Если эти деньги есть в бюджете, можно говорить о том, в каком состоянии содержатся дороги. Иначе вот прокурорское представление сегодня выглядит так: советские учащиеся должны учиться на "хорошо" и "отлично", а они бездельники на "тройки" учатся. На самом деле есть принципиальная разница - нефинансируемый

мандат, но вот такое печальное обстоятельство. Такое печальное обстоятельство. И конкретные безобразия, которые здесь были выявлены, вот это действительно, прокуратура совершенно разумно на них показывает. Но когда речь идёт о нефинансированном мандате, когда у нас сплошь и рядом в регионах, если таким темпом ремонтировать дороги, то де-факто межремонтные сроки могут быть 70-80 лет. Эта цифра не придумана, это реальность. Мы просто поделим на протяжённость, сколько мы ремонтируем в год. Вот это первое некоторое архаическое такое старинное представление, что вот достаточно указать пальцем, и это будет исправлено. Ребята, вот это такая реальность.

Второй вопрос. Сколько я себя помню, как я работал ещё много-много лет назад в отделе организации безопасности движения, и вот эта цифра: каждое пятое происшествие происходит по дорожным условиям. На самом деле наши английские коллеги лет 50 назад написали замечательный лозунг, по-русски звучит так: "Дорога не убивает". Мы как общественные деятели, как эксперты, как депутаты, разумеется, должны бить в колокола, в каком состоянии у нас дорожная сеть. Но когда мы спускаемся на уровень дорожно-транспортных происшествий, списывать это по поводу дорожных условий, это такие наивные архаические представления советской эпохи. Самые катастрофические аварии последних недель, которые вся страна обсуждала, произошли при идеальном состоянии проезжей части, Минская улица или проспект Вернадского. Не надо себе морочить голову этими старинными архаическими вещами из советского милицейского, так сказать, обихода - по причине дорожных условий. Здесь мы правильно говорим: там встречная полоса, там неумелый водитель, там вдвое превышена скорость, любая, разумная, мы на полный серьёз меряем, в каком состоянии обочина. Вот от этой архаики советской избавляться надо, чем лучше, тем дальше.

Дальше. Теперь по поводу источников. Олег Валентинович сказал очень такую глубокую вещь, которая действительно в зарубежной практике сейчас очень популярна: гражданское участие в управлении дорожными фондами. Гражданское участие, участие ассоциации пользователей и профессиональных перевозчиков, и просто автовладельцев. Но это гражданское участие получает социально-психологические, политические основания ровно с того момента, когда эти пользователи платят. Фактически они выглядят как некоторые акционеры. У нас пользователи по средствам акциза, плюс по средствам транспортного налога оплачивают, там по годам это меняется, от объёма реализации, от всего зависит, где-то 55 процентов, ну, 60 максимум всех тех небольших денег, небольших по отношению к нормативу, которые бюджеты всех уровней в совокупности тратят на дорожное хозяйство. У нас пользователи пока ещё живут в достаточно вольготных условиях. Тут правильно наш коллега из Минфина обратил внимание, что как бы повышать акцизы это имеет, кстати, очень опасное опосредование другие и, может быть, надо искать другие источники. Нам с точки зрения отрасли или вот господам



нашим, коллегам с точки зрения отрасли, это же нейтрально, да, в общем, неважно, откуда придут деньги в этот Дорожный фонд. Но сильно похоже, что кроме пользователей мы не найдем ничего, мы не найдем ничего. Итак, повторяю, надо избавляться от наивных представлений: вот здесь не сделано. И надо четко разделять: не финансируй мандат и конкретные безобразия, когда деньги были, но были плохо использованы. Это две разные вещи.

Вторая вещь. Вот все обращения по поводу дорожно-транспортных происшествий сопутствующими дорожными условиями. Мы даже в основных направлениях деятельности правительства записали: снижение количества происшествий по сопутствующим дорожным условиям и все такое. Значит, вот здесь надо менять и статистику, надо менять и понятие. Просто простая вещь, говорилось, сколько у нас происходит аварий на федеральной сети. Ну да, довольно большой процент аварий. Но если мы сделаем, как это положено в мировой транспортной статистике, поделим на совокупный пробег, у нас на федеральной сети пробеги очень большие, все понятно, то там получатся совершенно другие цифры. А у нас в национальной статистике суммарный пробег, сколько пробежали автомобили по федеральной сети, по городам, у нас в статистике мы не ведем этих вещей. Для этого нужны довольно сложные дорогостоящие обследования. И все большие страны мира делают, мы не делаем.

Но и вопросы гражданского участия тесно связаны с тем, сколько мы платим. Спасибо. Квартира, которая долго-долго не оплачивается, становится бомжатником. К сожалению, в дорожной сети есть такая угроза. Спасибо.

Шаккум МЛ. Спасибо, Михаил Яковлевич.

Я хочу предоставить слово президенту Ассоциации дорожных проектно-изыскательских организаций "РОДОС" Скворцову Олегу Вячеславовичу.

Скворцов О.В. Спасибо, Мартин Люцианович.

Сегодня очень интересный, такой предметный разговор. И мы обсуждаем не следствие, а причины, которые привели вот к такому явлению.

Мне в свое время пришлось стоять у истоков становления нашего дорожного финансирования, это начало 90-х годов. Так что я могу отметить, какая разница в подходах существует во всем мире и у нас? У нас деньги на дороги считаются как обременение бюджета, а у них как одна из статей получения доходов. Так вот, когда делался закон о дорожных фондах и это все обосновывалось, финансирование дорожное не было связано с доходами дорожного бюджета. Более того, было подготовлено экономическое обоснование с помощью метода нашего известного земляка Леонтьева. Методом межотраслевого баланса было доказано, сколько получит от этого экономика. Вот пока наш Минфин и Министерство экономики не поймут, что и в бизнесе, и в макроэкономике, не вложив деньги, ничего не получишь, у нас ничего не изменится. Это вот один вопрос.

Второй вопрос. Мне хотелось остановиться на безопасности дорожного движения. Коллеги, уважаемые депутаты, вы ни в одном нормативном акте

такого слова не найдете. Я не знаю ни одной страны, я изучал законодательство и нормы всех стран. Возьмите, каким путём мы пошли: мы сделали технический регламент, который называется "Безопасность зданий и сооружений". И его взяли в качестве основы как документ, который регламентирует нормы для дорог. Начинаю спорить с Минрегионом: а чего такое? Я говорю: вы знаете, что у них нет такого регламента? А какой у них есть? А у них есть безопасность автомобильных дорог. А мы это не читали. Вы понимаете, неужели из-за того, что кто-то не читал, должны страдать столько людей?

Я приведу вам цифры, которые были приведены на международном конгрессе. 95 процентов ДТП происходит вследствие ошибки водителей. Это исследование ряда стран совпадает. При этом каждого третьего ДТП могло бы не быть или последствия его были бы гораздо меньше, если бы дороги соответствовали определённым требованиям. Денег ищем. Чего нам их искать? Американцы ввели новую норму, изменили концепцию. Аварийность упала на 20 процентов, у голландцев - на 30 процентов. Почему мы не можем этого сделать? Денег нет? Так вот, прокуратура бы проверила, куда эти деньги уходят. Делаются какие-то еврокуды, абсолютно мне как специалисту непонятные. Мы ушли от такой важнейшей проблемы, вы представляете? Экспертизу возьмём.

Задачи экспертизы, скажем, в загнивающей Европе, кризисной, это первая проверка проектов дорожных на безопасность движения. У нас этого нет. У нас есть состав проектной документации. В составе проектной документации нет раздела организации безопасности движения. Посмотрите, чего мы делаем. Кстати, оригинально сформулировали, но, не знаю, люди над собой что ли смеются? Проект дороги, вот самый основной, ну, это проектирование трассы, дороги. Там назван - проект проектирования земель, на которых расположена дорога. Ну чего же мы получить в части безопасности? Мне это кажется важный вопрос. Если будет нам какое-то задание, я готов содержательную справку по этому вопросу подготовить, потому что так сидеть нельзя. У нас этих комитетов полно. Мы подписали и приняли все резолюции ООН, так. Было совещание в Москве, было поручение президента, все они не выполняются, заседание Госсовета было. Это очень важный вопрос.

Цифры такие на сегодняшний день. Годовой ущерб - полтора триллиона. Полтора триллиона рублей, вы представляете? Ну, я не буду говорить цифры человеческих жизней, вы их все знаете. Всё, спасибо за внимание.

Шаккум М.Л. Спасибо, Олег Вячеславович.

Коллеги, хотелось бы предоставить слово представителю строителей, генеральному директору ОАО ДСК "Автобан" Андрееву Алексею Владимировичу. Пожалуйста, Алексей Владимирович.

Андреев А.В. Спасибо большое, Мартин Люцианович.

Тоже, пользуясь случаем, хочу поздравить всех с наступающим праздником, Днем дорожного хозяйства, и пожелать всем здоровья, успеха во всем, в реализации поставленных перед собой целей и задач благополучия.

Поскольку регламент очень ограничен, с одной стороны у меня был такой пространный доклад. И, во-вторых, часть вопросов уже прозвучала здесь, обозначены. Причём я хочу сказать, что очень четко обозначены Мартином Люциановичем, Олегом Валентиновичем. И я, единственно, что в добавление хотел бы кое-что сказать в части, скажем, финансирования.

То, что касается финансирования дорог, проектом федерального бюджета на 2013, 2014, 2015 годы установлены следующие объемы бюджетного планирования дорожного хозяйства.

2013-й - 450 миллиардов, что является 0,7 процента ВВП. Из них на текущие расходы - 181 миллиард рублей, и на капитальные вложения - 269 миллиардов рублей. То есть я хочу пояснить, что капитальные вложения - это реконструкция и капитальное строительство, что является вот такой цифрой.

2014 год - 477,8 миллиарда рублей, что является 0,7 процента ВВП. Из них на текущие расходы - уже 225,6 миллиарда рублей, на капитальные вложения - 252. Соотношение - 47 на 53. То есть в первом случае - 40 на 60, идет снижение - 47, 53.

И в 2015 году - 447,7 миллиарда, уже 0,5 процента ВВП. Из них на текущие расходы - 235 миллиардов рублей, на капитальные вложения - 212,7. Соотношение - 52 на 47. По крайней мере, в проекте звучит так.

Я что хочу сказать? Вообще, на самом деле вот то, что Генпрокуратура делала проверку и сделала ее очень качественно, очень основательно подходя ко всем вопросам. Но тем не менее, конечно, я вот послушал доклад, вскрыто две причины на самом желе, то есть вернее, три.

Первая причина - это недофинансирование. И это было обозначено даже Генеральной прокуратурой.

Второй вопрос - это то, что связано с землями. И это тоже обозначено Генеральной прокуратурой.

И третье - это какие-то нарушения. Но насколько это значительно, незначительно - это такой вопрос.

Поэтому то, что касается финансирования, и вот ещё в материалах проверки была проверка по М7, суд, принуждение того, чтобы убрали колеиность и так далее. Я сам занимался реконструкцией дороги М7, наша компания работала. Эту дорогу, ее нельзя ремонтировать. Ее просто нужно реконструировать, потому что при вскрытии земляного полотна, вот здесь сидит генеральный директор компании "Дорис", он тоже занимается дорогой, конструкцией, и знает прекрасно, что при вскрытии этой дороги, там нет земляного полотна, там нет основания. Это пыль уже. И реально мы через какие суды пройдем? Мы сейчас будем вкладывать в ремонт через города дорог, которые проходят, хотя нужно делать обходы. Это экология, это безопасность и так далее.

Но мы делаем почему-то эти ремонты, и упор делаем на ремонты. Посмотрите, ведь соотношение практически 50 на 50, хотя на самом деле это просто-напросто тупиковый путь. Тупиковый. Это один из вопросов по финансированию.

Теперь то, что касается владельца процесса. Вот Олег Валентинович с Мартином Люциановичем вообще великолепно подметили то, что нет сегодня владельца процесса. Ведь смотрите, сегодня в процессе принимают решение, сколько финансировать дороги, одни, потом после утверждения плана проводятся конкурсы на проектирование, то есть даже не конкурсы, а аукционы, то есть, в принципе, по сути, принимают решение, кому проектировать, электронная площадка. Следующий этап, проект делается, экспертиза выхолащивает всё то, что связано с инновациями, с инновационными материалами, я хочу акцентировать внимание, что вообще инновации и инновационные материалы это не то, что ведёт к снижению стоимости дороги, никто не принимает во внимание приведённую стоимость. То, что кто-то сейчас из докладчиков говорил о том, что бетон может служить сто лет, и именно к этому направлены инновации, но наша экспертиза направлена на то, чтобы выхолостить, сделать меньше. У них просто задача. Я просто знаю, что меньше десяти процентов они не должны убрать. И это факт, это очень большая проблема.

Затем, получает заказчик, в конце концов, цену, уже утверждённую экспертизой сводную смету, снова электронная площадка выбирает для него подрядчика. В конечном итоге, он получает проект, который запроектировал не понятно кто, не выбранный им подрядчик, не по тем параметрам, которые должны соответствовать вообще строительству. В конечном итоге, получается некий продукт. Этот продукт, он, во-первых, если он прошёл нормальный аукцион, понимаем, что это такое, значит, он прошёл с каким-то снижением, который не позволяет не ввести инновации, потому что ФЗ-94 сегодня определяет, что ничего в проекте меняться абсолютно не может и не должно. То есть любое отступление от проекта невозможно. То есть любые инновации, которые строитель видит, которые проектировщик вместе с заказчиком могут внести, это невозможно. Реально невозможно, потому что единственное, что ФЗ-94 допускает, и после электронных аукционов, это заказчик может принимать конструктивы, которые в том же объёме и не ухудшают качество. Но может. Хорошо, может. Зачем? Заказчик сегодня говорит: слушай, избавь меня от этого, меня тут прокуратура... и так далее, и так далее. Я уже всё. Сделано по проекту, вот делай по проекту. То есть, в конечном итоге, владельца процесса, его на самом деле нет.

Шаккум М.Л. Нет хозяина, извините.

Андреев А.В. Нет хозяина.

Есть такой термин - синмежмента качества, потому что, в конечном итоге, мы делаем для потребителя. Потребитель, в конечном итоге, это тот, кто ездит по дорогам, и, в конечном итоге, государство и население. То есть

государству кто-то должен, по крайней мере, действительно, объявить о том, что, как говорилось сегодня: господа, сегодня это важнейшая задача, которую нужно решать действительно в стране, потому что она действительно мультипликативный эффект имеет. А если мы говорим сегодня, что ленивый только не сворует на дорогах, ну я, извиняюсь, тут, конечно, мы далеко не уедем. И, честно говоря, обидно, как дорожнику.

То, что касается ценообразования. Сегодня то, что касается ценообразования, мы не обуздаем никогда при наличии сегодня государственных монополий и вакханалий в ценах. То есть сегодня прошёл аукцион, я возвращаюсь к качеству, качеству того, что Генпрокуратура оговаривает, сегодня ценообразование, всё ценообразование формирует электроэнергия, газ, железная дорога, нефтепродукты. Это основа всего ценообразования. И оно независимо идёт от процесса ценообразования, которое рассчитывает, скажем, Росавтодор, потому что он опирается на индекс, который он спускает Минэкономразвития, и вот там 6 процентов инфляции. Но это общий процент инфляции по стране на продукты, на скрепки, на бумагу и так далее. Но посмотрите, в дорожной отрасли что творится - на 80 процентов в этом году увеличилась стоимость транспортировки материалов железной дорогой. Газ, электроэнергия и так далее. То есть получается, что мы искусственно как бы, да, конечно, мы говорим, вот там километр дороги у нас уже превышает, скажем, стоимость в Финляндии или в Германии. Но, во-первых, это не совсем так. Это просчитано мною, но, тем не менее. Да, какие-то цены сравнимы. Но, извините, ценообразование-то какво... Вот отсюда идёт уже... Естественно, подрядчик вынужден каким-то образом применять тот материал, который, условно говоря, можно сегодня купить и по сметной цене, по той цене, которую предъявить.

Теперь хочу коснуться ещё одного момента, то, что касается битума. Государственный вопрос, который на самом деле на протяжении...

Шаккум М.Л. Ну, ладно, так мы сейчас до мышей доберёмся, Алексей Владимирович.

Андреев А.В. Нет, нет, это принципиальный вопрос - по выбоинам. 30 секунд по этому вопросу, потому что этот вопрос государственный, его можно решить только на государственном уровне. Выбоины все, о которых сегодня пишется, и качество дорожное, оно на 90 процентов зависит от состояния битума. Нефтяные компании сегодня..., сырьё, которое идёт для битума, оно идёт с перегревом после отжата масел до 250 градусов, что смертельно для битума. И на самом деле... Да, в сегодняшних... Теперь, касаясь нормативов, о которых сегодня говорилось, что нужно нормативную базу пересматривать, она с 1950 года, и её нужно в любом случае ускорять, это процесс, он идёт. Просто "Автодор" работает в этом направлении совместно с министерством, но Минрегион бы не мешал, и реально ускорить эту работу. Потому что сегодня этот битум удовлетворяет сегодняшним тем испытаниям, тем ГОСТам. Но, извините, в течение срока есть же старение, битум начинает стареть быстрее.

То есть сегодня нефтяные компании, им без разницы абсолютно, что будет с этим битумом, что будет с дорогами. Чем больше будут хуже дороги, тем больше у них будут покупать битум. Это вопрос государственный, и его нужно решать действительно реально.

Здесь просто, я, как дорожник говорю, что... Мне потом обидно, когда говорят, что вот вы там положили, а через..., всех же дорожников объединяют в кучу, а там через три года вам что-то нужно делать, переключивать. Да, во многом это битум. Но мы каким-то образом пытаемся объяснить, но это не очень полезно.

Ещё один момент, то, что касается иностранных предприятий, то, что Олег Валентинович сегодня говорил. Да, безусловно, это, наверное, хорошо, что иностранные предприятия придут в Россию и принесут новые технологии. Но у них создана система для того, чтобы развивались новые технологии, у нас не создана. То есть если мы не поставим одни и те же организации российские и иностранные в одни и те же конкурсные условия... Вот смотрите, сейчас только что господин Кербах говорил и абсолютно правильно, что они взяли и переделали всю проектно-сметную документацию, то есть включили туда то, что необходимо. Мы же не имеем такой возможности, мы имеем то, что есть. То есть я хочу сказать, что нельзя создавать тогда эксклюзивные условия. Если мы подгоняем под то, что требования для иностранцев, значит и для российских предприятий должны быть те же самые требования. Значит, владелец процесса, госэкспертиза совершенно по-другому направлена, ну и так далее, то, что я уже сейчас говорил.

Ещё два момента буквально, один момент, вернее, два. То, что сегодня творится с лесами, с переводами лесов, вот сегодня говорили о землях, ну это вообще, уму непостижимо. И я хочу сказать, что многое зависит от таких моментов, которые не зависят от строительных организаций сегодня, хотя мы получаем сегодня уже с необходимостью выведения лесов и земель. И здесь вот как раз работа для прокуратуры в полной рост. Почему не реализуется то, что законодательно...? Почему на каждом этапе приходится где-то договариваться?

\_\_\_\_\_ . (Не слышно.)

Андреев А.В. Тогда это получается на годы, понимаете.

Ещё один момент, то, что касается коммуникации, газопроводов, нефтепроводов и так далее. Нерешённый вопрос, во-первых, с Газпромом. Газпром получает переложённый газопровод миллионов на 700, 800, 1,5 миллиарда, и он получает этот газопровод себе на баланс. Они коммерческие предприятия, они получают себе на баланс бесплатно, и он вынужден уплатить налог ещё. И он нам сегодня говорит: господа, вы компенсируйте нам этот налог. Что по электроэнергии, что по газавикам годами решается вопрос, потому что не решён вопрос по передаче коммуникаций в собственность госкомпаний, каким образом она вдруг на баланс себе что-то получила.

Я уже сейчас не хочу говорить об аукционах и конкурсах. Единственный момент то, что федеральная контрактная система сегодня предусматривает 25

процентов дисконта, а только после 25 процентов, вернее, демпинга, после 25 процентов будет определяться, то есть должен дать объяснение, почему ты снизился. Ну, это такой нонсенс для меня, просто поразительно. 25 процентов, вы можете себе представить, 25 процентов от строящейся дороги. Это сколько?

Шаккум М.Л. Построил, ещё должен как. Очень просто.

Андреев А.В. Нет, просто вопрос заключается, кто-то может демпинговать до 24,9 и не говорить, почему он демпинговал, то есть вообще.

Шаккум М.Л. Понятно.

Алексей Владимирович, тема известная. Сразу видно: человек переживает за дело и хочет сказать всё.

Уважаемые коллеги, я смотрю, уже как бы внимание немножко снижается. У нас последний записавшийся выступающий Сергей Александрович Матвеев - декан факультета автомобильные дороги и мосты Сибирской автомобильно-дорожной академии, доктор наук, профессор. Пожалуйста, коротко по теме.

Матвеев С.А. Постараюсь коротко.

Задача инновационного развития дорожной отрасли невыполнима без кадрового обеспечения. К сожалению, сегодня в отрасли значительная часть работающих не имеет специальной технической подготовки, специального образования. В то же время объём подготовки инженерно-технических кадров в специализированных автодорожных вузах и на факультетах последние 10 лет сократился почти в два раза. Так, на факультете АДМ СИБАДИ (автомобильные дороги и мосты) в 2012 году по направлению подготовки строительства Министерством образования было выделено 130 бюджетных мест, в то время как ещё 10 лет назад эта цифра была 250. Востребованность наших выпускников на производстве столь высока, что мы не можем удовлетворить половины заявок на специалистов. При выезде на производственную практику наши студенты, ну, у них есть право выбора мест практики и предприятий. Поэтому я хотел бы поставить вопрос о том... сказать о том, что увеличение бюджетных мест в вузы, ведущие подготовку мостовиков и дорожников, это важнейшая государственная задача. И завтра просто у нас, если вот государство будет экономить на образовании, то завтра просто некому будет ни проектировать, ни строить ни мосты, ни дороги. Это один вопрос.

И второй вопрос, что в течение последних двух лет мы перешли, образование высшее перешло на систему государственных образовательных стандартов третьего поколения. При переходе на эти стандарты из номенклатуры специальностей высшего образования исчезла специальность "Мосты и транспортные тоннели". Таким образом, сейчас мостовиков готовят либо по совмещенной специальности, это "Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей", объединили две специальности - мостовую и путевое хозяйство. Или второй вариант - "Строительство уникальных зданий, сооружений". Это специальность, которую разрабатывали не транспортные

строители, это специалисты в области гражданского строительства. Таким образом, целое направление транспортного строительства, связанное с проектированием, строительством, эксплуатацией автодорожных мостов, объектов высочайшего класса ответственности, оказалась за пределами образовательного пространства. Последствия такой ошибки могут быть слишком губительные для отрасли, для страны. Этот вопрос мы уже в течение двух лет будируем, писали на Медведева - бывшего президента, нашли поддержку со стороны Росавтодора в этом вопросе, но пока вопрос не находит решения. Я хотел бы обратиться за поддержкой вот к сегодняшнему собранию.

Спасибо. У меня всё.

Шаккум М.Л. Спасибо.

Уважаемые коллеги, значит, я думаю, сейчас будем подводить черту на этом. У нас просит заключительное слово Александр Евгеньевич Русицкий - представитель прокуратуры.

Русицкий А.Е. Я вот хотел бы остановиться на четырех моментах, которые я сегодня услышал. Начну, в частности, к самому глобальному.

Иски прокуроров о ремонте дорог возникают не сразу. Сначала появляется представление, когда прокурор приходит на место со специализированной организацией, с органами Госавтоинспекции и видит, что дорога, улица находятся в ненормативном состоянии. Когда мы получаем ответы о том, что у нас не хватает денег... никто не мешает эту трассу реконструировать, если говорить о ремонте, тогда появляются иски прокуроров о ремонте.

Второй момент. Статистика МВД. Для точности: статистика называется не "Сопутствующие условия", а "ДТП, произошедшее из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог". Это разные вещи.

Второй момент, статистика МВД. Для точности статистика называет не сопутствующие условия, а ДТП, произошедшее из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог. Это разные вещи, это разная статотчётность. Не путайте, пожалуйста.

Третье, безусловно, есть недофинансирование. Мы об этом говорили. И о результатах проверки направили информацию Президенту Российской Федерации.

Но всё, что сегодня говорят нам при рассмотрении наших представлений, в частности, вот представители дорожной отрасли, это почему мы нарушаем закон? Там, где даже есть настолько много денег на реализацию глобальных проектов, допускается столько нарушений, что с 2010 года мы вынуждены были ввести отдельную статотчётность количества выявляемых нарушений закона в области безопасности дорожного движения, где отдельной строкой есть нарушение законодательства об автомобильных дорогах и дорожной деятельности. Три пример, Владивосток, трасса, которую три раза уже размыло. Вроде деньги были. Кто мешал строить в соответствии с проектной документацией органам Приморского края? Волгоградский мост, все помнят,



"танцующий". Бывший губернатор нам рассказывал: как хорошо, что мы его построили, что он вообще не разрушился. Мы с представителями Росавтодора и Минтранса ездили, там было, наверное, пять отступлений от проектной документации, которые Главгосэкспертизой согласовывались.

Действительно, проблема недофинансирования есть. Но там, где деньги выделяются, надо тоже соблюдать требования законодательства. И предоставленные нам сейчас Гражданским процессуальным кодексом права по предъявлению исков, вот как сегодня было сказано, они будут и дальше применяться, и мы будем добиваться реального исполнения всех судебных решений.

У меня всё. Спасибо.

Шаккум М.Л. Уважаемые коллеги, что хотелось бы сказать, чтобы как-то наш разговор не остался обменом мнениями, а у нас всё-таки были определённые результаты от нашего обсуждения.

Первое, конечно, безусловно, мы утвердим на комитете у Алексея Юрьевича рекомендации нашего "круглого стола". Проект рекомендаций вам роздан. И просьба активно включиться в процесс доработки и подать участникам свои предложения, которые вы озвучили в докладах. Я думаю, что нам существенно надо расширить вопрос части предложений.

И второе, вот самое главное, что сегодня, в общем-то, скажем так, может быть, не очень прозвучало, так совсем немного, мы с вами сделали правильный вывод, что, конечно, первопричина всех бед - недостаточное финансирование. Есть много других причин, но всё-таки, если изначально оно радикально ниже, кратно ниже того, что необходимо, какие технологии не применяй, что не делай, хоть из штанов выпрыгивай, а всё равно, скажем так, результат будет примерно один и тот же.

Но, вот в чём, мне кажется, важность нашей дискуссии. Я сам неоднократно беседовал с руководителями нашей страны, с самыми высокими. Коллеги, вот есть непонимание, начиная с уровня Минфина, руководитель которого был очень близок к лидерам нашего государства, и, скажем так, и вниз, и в сторону. Непонимание чего? Непонимание разницы в затратах бюджета. Вот в Минфине как бы все деньги одинаковы, и те, что на пенсии идут, одинаковы, и те, что на зарплаты идут, одинаковы, хотя они уже разные. С тех там идут социальные налоги и так далее. И дороги одинаковы. Это всё затраты.

Коллеги, вот надо донести, я думаю, нам надо всё-таки образовать с представителями дорожного сообщества, с теми, кто в министерствах сейчас работают уже не первый год, у нас два новых министра, и Министр транспорта, и Министр регионального развития, нам надо образовать рабочую группу, и подработать, вопрос обосновать о том, что это совершенно другие деньги, коллеги, это инвестиции. Это не затраты бюджета, это инвестиции бюджета. И относиться к этому нужно совершенно по-другому. И счёт этих денег должен быть совсем другой.

Я совершенно согласен и с Михаилом Яковлевичем, и с Олегом Вячеславовичем в том, что надо менять принципы управления дорожным хозяйством, принципы определения дорожного фонда и принципы управления дорожным фондом. Это важнейшая социально-экономическая задача. И нельзя думать так: вот, давайте, там ... подходите, автомобилисты ездят, автомобилисты должны платить. Коллеги, у нас все ездят. Состояние дорог - это, вообще, состояние нашей экономики. Состояние дорог - это издержки, это инфляция, у нас инфляция издержек. У нас не монетарная инфляция, Гаджимагомед Гаджибутеевич что я объяснял вашему предыдущему министру и новому надо объяснять, не монетарная. У нас инфляция издержек. И хоть вы вообще зажмите денежную массу и половину стерилизуйте в бюджете, инфляция будет та же, потому что у нас инфляция издержек, а то, что сдерживает инфляцию, особенно сейчас, сейчас обрадовались: ух, кризис, а мы инфляцию снизили. Отсутствие спроса сегодня сдерживает инфляцию. Не могут себе позволить люди массу товаров.

Поэтому, коллеги, нам нужно серьезно поработать, нам нужно менять отношение, вообще, к вопросам развития дорожной инфраструктуры, транспортной инфраструктуры в целом, потому что это важнейшая задача экономики страны. Если это, я даже высокие слова скажу, если отношение не поменять, я будущего не вижу. Скажу вам откровенно, чем я больше в эту проблему погружаюсь, Россия - это страна, просторы которой, это не столько богатство, а сколько ее беда. И если транспортная инфраструктура у нас не развита, то это, извините, смерть, и смерть не просто, скажем так, какая-то виртуальная, а натуральная, физическая, вымрем без дорог, без развития транспортной инфраструктуры.

На этой оптимистичной ноте, коллеги, мне хотелось бы закончить. Я думаю, мы договоримся с представителями нашего профессионального сообщества.

Коллеги, нам действительно нужно серьезно поработать. Дума начала работать, правительство начало работать. Кто, как не мы? Нам нужно действительно менять отношение к этой проблеме.

И хочу поблагодарить Генеральную прокуратуру, руководство, ее представителей, Александра Евгеньевича, за ту большую работу, которая послужила, скажем так, поводом нашего сегодняшнего обсуждения.

Спасибо всем большое!

(Аплодисменты).