

# **С Т Е Н О Г Р А М М А**

## **совещания на тему "О приоритетных направлениях развития дорожного хозяйства в Дальневосточном федеральном округе" (совместно с Советом по вопросам развития Дальнего Востока, Арктики и Антарктики при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации)**

**2 февраля 2024 года**

### **А.И. ШИРОКОВ**

Коллеги, доброе утро тем, кто у нас на московском времяисчислении!

Коллеги Дальнего Востока, здравствуйте! Добрый вечер! Мы сегодня в соответствии с планом работы и нашего комитета, и совета по развитию Дальнего Востока и Арктики проводим совещание, которое посвящено довольно важному вопросу, – приоритетным направлениям развития дорожного хозяйства в Дальневосточном федеральном округе.

У нас еще идет (прошу прощения) подключение, некоторые коллеги с Дальнего Востока подключаются. Мы предоставим слово всем, кто сегодня заявился выступить, поэтому там какие-то технические сложности, но мы начнем работать, а коллеги подключатся.

Коллеги, у нас сегодня очень профессиональный состав участников, поэтому я долго говорить не буду, хотел бы только перед тем, как дать слово профессионалам, чтобы мы услышали все с профессиональной точки зрения на интересующую нас проблему, несколько замечаний сделать, несколько цифр привести для того,

чтобы понять, в какой, что называется, сегодня ситуации мы находимся с этим показателем, с дорожным строительством на Дальнем Востоке.

Одним из успешных факторов развития Дальнего Востока является наличие развитой транспортной инфраструктуры. Без этого промышленного, гражданского, любого другого развития строительства социально-экономическое развитие регионов Дальневосточного федерального округа невозможно, естественно, это касается и автомобильных дорог. И мы можем с вами фиксировать, что в последние годы совершенствованию дорожной инфраструктуры уделяется постоянное внимание на всех уровнях власти.

Во-первых, проводится серьезная работа по проведению автомобильных дорог в нормативное состояние. Здесь мы можем говорить о том, что на 2023 год те целевые параметры, которые были установлены на этот год (на 2023 год), практически все дальневосточные регионы в отношении региональных и муниципальных дорог выполнили, невыполнимых результатов достигли.

Аналогичная ситуация складывается с достижением плановых показателей по уровню нормативного состояния дорог крупнейших агломераций Дальнего Востока, а также дорог регионального значения, которые входят в опорную сеть дорог. В этом смысле, конечно, это хорошие показатели, которые вселяют определенный оптимизм. Вместе с тем нам необходимо отметить, что в целом основные технические параметры состояния автомобильных дорог Дальневосточного федерального округа пока отстают от среднероссийского уровня.

Я, коллеги, хотел бы здесь обратить ваше внимание на материалы, которые сегодня у нас представлены для совещания. Вот если мы посмотрим здесь, то доля автодорог регионального значения, которые сегодня на Дальнем Востоке, – 43,3 процента, по России – 50,6 (отстаем), местного значения – 47,4 процента, по России – 53,7 процента.

Теперь по доле автодорог с твердым покрытием. Дороги регионального значения у нас 73,7 процента, в России – 92,7. Дороги местного значения – 57,4 процента, 58 в среднем по России. Доля автодорог с усовершенствованным покрытием регионального значения – 36,1 процента, а в России – 70,9, то есть это довольно существенный разрыв. И местное значение также почти в два раза, доля автодорог с усовершенствованным покрытием местного значения – чуть менее 30 процентов, против 51,5 по России.

И в этом смысле средняя плотность автодорог Дальневосточного федерального округа с твердым покрытием в 5,5 раз меньше, чем в среднем по России, это довольно серьезная проблема, к которой мы всей страной, что называется, приступили по указанию нашего президента.

Тем более что не только по приведению в нормативное состояние дорог наш лидер много дал поручений, в том числе в феврале 2023 года президент России подчеркнул и необходимость расширения перспективных внешнеэкономических связей, и выстраивание новых логистических коридоров.

Поскольку мы понимаем, что сегодня у нас активно развиваются грузопотоки в восточном направлении, то в связи с этим существенно модернизируется система пунктов пропуска через государственную границу. И, как оказывается, сложность часто вызывает то, что дороги, которые ведут к этим пунктам пропуска,

оказываются региональными. Соответственно, у регионов не хватает средств, для того чтобы приводить их в нормативное состояние.

Несколько выездных мероприятий у нас было по Дальневосточному федеральному округу, в частности мы были в Забайкальском крае. И там вполне очевидно... мощный, серьезный комплексный пункт пропуска при отсутствии дороги работать не будет так, как нам бы этого хотелось. Ну и стоимость, соответственно, очень высокая.

У нас есть регионы, где стоимость приведения порядок дорог к таким пограничным переходам соответствует величине регионального дорожного фонда. И в этом отношении без какой-то серьезной поддержки за счет федерального бюджета здесь нам не обойтись.

Применяются сегодня разного рода другие механизмы. Например, если будем говорить о Хабаровском крае, то у нас на Уссурийском острове будет готовиться новый пограничный переход в соседнее государство, и там эта стройка будет заведена в качестве территории опережающего развития. То есть инвестор, строящий эту дорогу, будет освобожден от целого ряда налоговых платежей.

В связи с этим, как я уже сказал, нам необходимо серьезно рассматривать вопросы поддержки из средств федерального бюджета на эти мероприятия.

Еще одним важным вопросом является качество используемых при строительстве дорог материалов, а также применяемой строительной технологии. Многие специалисты связывают низкое качество российских дорог с нарушением оптимальных сроков и технологий строительства некачественными строительными материалами.

Уже не раз приходилось говорить, что в особых природно-климатических условиях дальневосточных регионов должны применяться наукоемкие технологии и новые строительные материалы. Это относится не только к строительству и эксплуатации, но и ремонту автомобильных дорог. Тем более что наша отечественная наука сегодня в своем портфеле имеет новые образцы материалов, способных работать в самых суровых условиях и Дальнего Востока, и Севера.

Хотел бы здесь привести в пример, когда строительные организации региона вовлекают в дорожное строительство золошлаковые отходы, которых на Дальнем Востоке у нас накопилось достаточно серьезное количество.

Ну и, конечно, при строительстве дорог, реконструкции дорог мы должны учитывать и то, что у нас нормативный срок работы строительных работ серьезно снижен по климатическим, природным условиям в сравнении с центральными районами страны.

Хотел бы здесь сказать, что мы здесь очень серьезно внимание в Совете Федерации уделяем этой теме – вовлечению, в частности, золошлаковых отходов в дорожное строительство. В частности, 23 августа прошлого года на заседании комиссии Госсовета по направлению "Энергетика" первый заместитель Председателя Совета Федерации Андрей Владимирович Яцкин именно об этом говорил на высоком законодательном собрании.

Четвертая проблема, которую нельзя не отметить, – это, конечно, проблема нехватки профессиональных кадров на дорожном строительстве. И связано это, во-первых, с тем, что зачастую в строительную организацию привлекают, в общем, не очень квалифицированную вахтовую рабочую силу. Это раз.

А во-вторых, слаба сегодня связь между строительными организациями и учебными заведениями, среднего, высшего профессионального образования, которые готовят специалистов для дорожной отрасли. И здесь есть целый ряд механизмов, который позволил бы эти вопросы решить.

Поэтому я убежден в том, что здесь необходимо провести анализ потребности в кадрах для дорожной отрасли на Дальнем Востоке, на основании полученной информации принять необходимые меры.

Одной из главных задач национального проекта "Безопасные и качественные дороги" является повышение безопасности дорожного движения и, как следствие, снижение смертности на автомобильных дорогах. Однако из представленных материалов к сегодняшнему совещанию мы видим, что здесь у нас не очень пока позитивная динамика. У нас достаточно высокий порог смертности на дорогах, причем органы государственной инспекции по организации дорожного движения говорят о том, что наибольшее количество смертных случаев случается от встречных столкновений. Мы понимаем, что неквалифицированный обгон, необорудованная трасса и так далее — все это комплекс мер, который ведет к такой высокой смертности. Поэтому в этом отношении, конечно же, нам необходимо смотреть и на необходимое инженерное оборудование наших дорожных трасс.

Естественно, еще нам необходимо обратить внимание... На что бы, коллеги, я ориентировал? Убежден, что сегодня наши коллеги из Магаданской области и Республики Саха (Якутия) это отметят, но тем не менее есть поручение президента (в прошлом году, в сентябре, оно получило свое что называется формальное закрепление) — о создании серьезного транспортного узла на

Северо-Востоке страны на территории, которая совсем слабо охвачена дорожным строительством.

Мы с вами можем даже такую динамику посмотреть. Мы едем-едем по России, реки крупные, мосты, они работают и так далее. До реки Лены доехали – и все. Дальше только зимники или ледовые переправы, или паромные переправы.

Конечно, когда такая огромная территория нашей страны и геополитически, и экономически значимая отрезана от основной части государства, это не очень хорошая история, но тем не менее у нас сегодня есть четко оформленное поручение главы государства о создании транспортного узла на Северо-Востоке, который будет включать в себя в качестве основных опорных элементов мост через реку Лену.

Я здесь хотел бы с гордостью сказать, что именно наш комитет в течение целого ряда лет постоянно в этой теме, постоянно с представителями федеральных исполнительных органов власти, с местными органами власти всегда говорим о необходимости этого строительства.

И второй необходимый мост там, который соединил бы два региона (Магаданскую область и Республику Саха (Якутия), это мост через реку Алдан. Тоже серьезнейший мостовой переход.

На сегодняшний день, по информации Министерства транспорта, основные проектные работы закончены. В первом квартале 2024 года экспертное заключение мы должны получить по этому мосту, и начнется строительство.

Проблем и перспектив работы на Дальнем Востоке дорожникам хватает.

Коллеги, я хотел бы, заканчивая, все-таки сказать о том, что затронул очень маленькое количество факторов, которые в той или

иной мере влияют на темпы поступательного развития дорожного хозяйства в нашем макрорегионе.

Полагаю, что сегодня мы в таком экспертном кругу обсудим эти вопросы, все предложения, которые сегодня прозвучат. Я бы хотел сегодня выступающих ориентировать именно на конкретные предложения, потому что насколько все хорошо или насколько все плохо, собственно, информация у нас есть, мы с этим ознакомлены. Нам надо искать вот эти точки соприкосновения, потянув за которые мы сможем начать исправлять то, что у нас пока недоделано.

И в этом отношении я бы хотел на это ориентировать. Пожалуйста, коллеги, представители федеральных органов власти и представители регионов прошу вас именно об этом говорить.

Предлагаю предусмотреть выступления — до семи минут. Коллеги, прошу вас таймер перед собой держать.

У нас довольно плотный график. И теперь начнем.

Слово для выступления я бы хотел предоставить Игорю Владимировичу Костюченко, заместителю руководителя Федерального дорожного агентства. Игорь Владимирович, прошу Вас.

### **И.В. КОСТЮЧЕНКО**

Спасибо большое.

Уважаемый Анатолий Иванович, уважаемые сенаторы, уважаемые коллеги! В своем выступлении хотел бы доложить о результатах работы 2023 года и задачах, которые перед нами стоят на текущий год.

Анатолий Иванович достаточно подробно осветил протяженность сети дорог по Дальневосточному федеральному округу. Если позволите, на этой теме чуть остановлюсь.

Дальневосточный федеральный округ. 128,6 тыс. километров. 11,2 — это федерального значения в нормативе 6 тысяч, и



46,5 тысячи автомобильных дорог регионального значения в нормативе 20 тысяч. 70,9 тыс. километров автомобильных дорог местного значения в нормативе 33,5 тысячи.

Уважаемые сенаторы, уважаемые коллеги, докладываю, что при подготовке федерального закона и в принятом федеральном законе на 2024 год и плановый период 2025 и 2026 годов предусмотрена федеральная поддержка в объеме 111,6 млрд рублей, из которых на реализацию нашего национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" 101,7 млрд рублей, из которых на региональную и местную дорожную сеть – 100,7 млрд рублей.

В целом по итогам работы по прошлому году. Общий объем межбюджетных трансфертов, предусмотренных субъектам Дальневосточного федерального округа, составил 25,3 млрд рублей. Кассовое освоение – 99,8 процента, в том числе реализация национального проекта БКД – 15,6 млрд рублей, региональная и местная дорожная сеть (это федеральный проект) – 15,3 млрд рублей. Ну и общесистемные меры дорожного хозяйства – 0,3 млрд рублей. Федеральный проект "Содействие развитию автомобильных дорог..." – 9 млрд рублей и комплексное развитие транспортной системы в части субсидирования транспортной инфраструктуры на сельских территориях (это программа КРСТ) – 0,6 млрд рублей.

В рамках предусмотренной поддержки федерального бюджета в Дальневосточном федеральном округе введено в эксплуатацию 963 километра, обеспечивает достижение, как Анатолий Иванович уже обратил внимание, целевых показателей, которые были предусмотрены в наших нормативных документах.

В части, касающейся региональных автомобильных дорог. Протяженность я уже доложил. Плановое значение, как уже было

сегодня отмечено, было достигнуто всеми субъектами Дальневосточного федерального округа.

Вместе с тем Анатолий Иванович говорил о качестве выполняемых работ и о качестве планирования, поэтому мы перед собой поставили задачу в прошлом году обеспечить инструментальное подтверждение результатов выполненных работ, то есть диагностики. Мы сейчас осуществляем свод информации, которую нам представили субъекты Российской Федерации для полноты и качественной проработки именно формируемых программ работ на текущий и последующий плановый период.

Одна из основных задач, которая перед нами сегодня стоит, — это развитие автомобильных дорог в пределах агломерации. Докладываю, что в рамках корректировки государственной программы "Развитие транспортной системы" в декабре у нас отдельный блок вопросов по Дальневосточному федеральному округу — это городские агломерации с численностью 20 тысяч плюс. Это уже в программе, и соответствующая федеральная поддержка предусмотрена.

Хотел бы по цифрам доложить. Это 4,4 тыс. километров, которые в нормативе при общей протяженности 5,6 тыс. километров.

Теперь опорная сеть. Хотел, во-первых, поблагодарить уважаемых сенаторов за то, что в прошлом году соответствующая терминология, понятийный аппарат были введены в наш отраслевой федеральный закон № 257-ФЗ об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, поэтому четко понятийный аппарат, связанный с опорной сетью автомобильных дорог в Российской Федерации, на сегодняшний день зафиксирован.

Дальневосточный федеральный округ. 93 автомобильные дороги общего пользования регионального, межмуниципального

значения включены в опорную сеть. Протяженность — 8 тыс. 82 километра. В нормативном состоянии 3 300, это чуть больше 41 процента.

Стройка, реконструкция. В настоящее время по региональным объектам это 18 таких объектов в восьми субъектах Российской Федерации. Общий объем предусмотрен в бюджетном цикле 2024–2028 более 80 млрд рублей. Республика Бурятия — 3, Чукотский автономный округ — это наша дорога Колыма — Омсукчан — Омолон — Анадырь с планируемым вводом в 2026 году — 4,3 млрд рублей.

Камчатский край. Один объект — это от Петропавловского шоссе — 900 млн рублей в 2026 году.

Амурская область. Это реконструкция автомобильной дороги Благовещенск — Свободный, и два путепровода — это в Белогорске и Возжаевке.

Приморский край. Четыре объекта — 18,1 млрд рублей.

Республики Саха. Вы уже, Анатолий Иванович, уже упоминали, мост. Это концессионное соглашение. И благодаря в первую очередь личной вовлеченности Александра Сергеевича в этот проект в пятилетке предусмотрена федеральная поддержка в объеме 42,8 млрд рублей для реализации концессионного соглашения.

Сахалинская область — это Невельск — Томари — аэропорт Шахтерск, и обход Южно-Сахалинска.

Хабаровский край. Коллеги предусмотрели соответствующие бюджетные ассигнования, которые по всем субъектам Дальневосточного федерального округа, кто участвовал в программе казначейских кредитов, а также возврат этих средств.

В 2023 году мы ввели в Амурской области мост через Зею.

Кроме того, очень важный, на мой взгляд, мостовой переход через Ньюю (это Республика Саха).

Елизово – в Петропавловске-Камчатском.

Хотел просто коллег в субъектах Российской Федерации, наших министров, поблагодарить за работу по реализации программ, предусмотренных на очередной финансовый год и плановый период. А также мы с уважаемыми коллегами (докладываю) сформировали потребность для решения задач на перспективу сегодняшнего и завтрашнего дня.

С точки зрения выступлений и задач, которые были озвучены Анатолием Ивановичем, докладываю.

Про год качества. Это не календарный год. Мы поставили перед собой задачу – совершенствовать технологии, технику и материалы, применяемые в дорожной отрасли. И результатом всех работ – это в обязательном порядке диагностика.

Что касается применения золошлаков. Да, действительно, это вопрос достаточно серьезный. И когда разговаривал с Сергеем Евгеньевичем Цивилёвым, Губернатором Кемеровской области – Кузбасса, как раз он принял на себя обязательство, в хорошем понимании этого слова, лоббирования темы применения золошлаков в дорожной отрасли. Там есть блок вопросов, связанных с нормативно-техническим регулированием. И вот под его руководством такая работа проводится.

С точки зрения перспективы развития, мы в Росавтодоре совместно с субъектами Российской Федерации приняли на себя обязательство ежегодно уточнять показатели перспектив развития. Мы каждый год уточняем эти показатели в меморандумах, которые мы заключили с 88 субъектами Российской Федерации.

И с 21 февраля мы начинаем под руководством Романа Витальевича Новикова проводить заслушивание всех субъектов Российской Федерации по уточнению показателей в этих меморандумах. Это не только трехлетка(?) в рамках бюджетного цикла, это наша пятилетка, которая позволит подрядным организациям и нам вместе с субъектами планировать работы на перспективу.

С точки зрения кадров. Да, действительно очень серьезная проблематика, и поэтому мы приняли на себя обязательство в рамках реализации нашего национального проект БКД в рамках... проводить обучение (обучение не только менеджеров и управленцев, но и в первую очередь тех наших коллег, которые непосредственно работают на дороге). Это очень необходимо на сегодняшний день, потому что кадровый голод, да, действительно он в отрасли присутствует.

Как один из очень хороших примеров. Когда-то (вы, коллеги, помните?) были так называемые целевые направления от подрядных организаций в институте. Сейчас руководством Росавтодора и руководством Минтранса России поставлена такая задача. Мы проводим работу по целевому направлению студентов, наших в том числе будущих работодателей, в РУТ (МИИТ).

Вкратце то, что на сегодняшний день делается в отрасли.

Еще раз обращаю внимание, что в феврале мы начинаем заслушивание наших всех коллег по работам, по уточнению показателей на перспективу – 2024–2026 годы и плановый период. Доклад окончен. Благодарю за внимание.

**А.И. ШИРОКОВ**

Игорь Владимирович, благодарю, спасибо большое.

По поводу целевого обучения, это действительно так. Мы на самом деле сегодня и профильные министерства, и высшего образования и науки, просвещения... Они как раз настаивают на том, чтобы расширять практику целевого обучения. Вот эта смычка, что называется, учебы и практики, делать ее неразрывной. В этом смысле сегодня это, повторю, один из таких мейнстримов в развитии образовательной системы, поэтому здесь можно и нужно в нее встраиваться.

Я еще хотел бы попросить в вашем лице и руководство федерального агентства, и профильные федеральные органы: все-таки нам нужно предельно внимательно смотреть за качеством бетонной смеси, потому что деньги выплачены, там работы закончены и так далее — через год со снегом асфальт сходит. Так быть не должно, наверное. Поэтому, пожалуйста, если можно, дополнительные меры контроля и качества здесь необходимы. От этого и безопасность людей зависит.

Спасибо большое. Идем по нашей повестке дальше. Я хотел предоставить слово уважаемому Валерию Николаевичу Богомолу, аудитору Счетной палаты Российской Федерации.

Валерий Николаевич, пожалуйста. Вот так спланировали работу. Ну, чтобы от лишнего энтузиазма федеральные органы избавить.

### **В.Н. БОГОМОЛОВ**

Уважаемые коллеги! Я хочу начать с того, что мы в принципе с Росавтдором работаем очень прогрессивно, очень часто встречаемся и обсуждаем те проблемы, которые, к сожалению, остаются, продолжают оставаться или появляются во время достижения тех целей, которые вы ставите.

Я не хочу повторяться о том, что Дальневосточный федеральный округ является... Эти автомобильные дороги в нормативном состоянии стараются люди держать, достигать этого нормативного состояния, но тем не менее у нас, к сожалению, по оперативным данным в 2023 году в рамках национального проекта по приведению региональной дорожной сети в нормативное состояние достигнут всеми регионами, но в 2022 году указанный показатель не был выполнен, в частности, Приморским краем.

Далее. Также в прошедшем году регионы ДФО достигли плановые показатели по уровню нормативного состояния дорог городских агломераций, за исключением Республики Бурятия. Там план был 83 процента, а сделали только 81,45 процента. Общая протяженность таких дорог в нормативном состоянии порядка 4 тыс. километров из 5 тыс. километров.

В 2022 году Хабаровским краем не выполнен показатель по приведению дорожной сети Хабаровской агломерации в нормативное состояние.

И я хочу еще остановиться вот на чем. В рамках федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства", направленного в том числе на сохранение автомобильных дорог и поддержание достигнутых результатов, пять субъектов ДФО в 2023 году не заключали контракты жизненного цикла. Это очень важный элемент. Мы постоянно и здесь, в центральной России, и в южной России, и, конечно же, на Дальнем Востоке говорим о том, что заключение вот этих договоров, контрактов жизненного цикла — это очень осязаемый элемент, который позволяет дороги держать в хорошем состоянии.

Вот из этих пяти я назову, коллеги пусть услышат, я имею в виду те, которые там, по телевизору. Амурская область, Еврейская

автономная область, Забайкальский край, Магаданская область, Приморский край практически таких контрактов не имеют, и, соответственно, требовать очень сложно и исправлять те ошибки или те появившиеся недоработки.

Одной из главных задач национального проекта является повышение безопасности дорожного движения и, как следствие, снижение смертности на автомобильных дорогах.

Счетная палата в ходе мониторинга реализации нацпроекта отмечала необходимость осуществления мероприятий по обустройству автомобильных дорог, в том числе по установке барьерных и тросовых ограждений. Вы правильно говорили, потому что, к сожалению, смертность — это в основном, кроме того что результат езды выпивших или пьяных совершенно автомобилистов, все-таки попытка обогнать впереди идущие автомобили — лобовые столкновения, выезды на встречную полосу движения. И за 11 месяцев 2023 года в субъектах ДФО практически 20 процентов смертности в ДТП связано с выездом на встречную полосу движения. И в таких ДТП погибли 188 человек, представляете? И так-то у нас там, на Дальнем Востоке, не самые густонаселенные территории, а люди гибнут практически от нежелания правильно вести автомобиль.

В результате пятью регионами ДФО не был достигнут показатель по снижению количества погибших в ДТП на 10 тысяч транспортных средств. Такая интересная штука. То есть люди делятся на количество... Ну, тем не менее это не мы придумали, мы фиксируем, говорим то, что говорят в ГИБДД. Они это внесли... Поэтому грустно и смешно получается.

Показатель по снижению социального риска не выполнили восемь субъектов ДФО — "количество погибших на 100 тысяч населения". Это по крайней мере понятно: 100 тысяч человек — и



сколько людей погибло. Наиболее неблагоприятная ситуация сложилась в Забайкальском крае – 20,6 погибшего в ДТП на 100 тысяч населения. В текущем году Счетной палатой запланировано контрольное мероприятие по достижению субъектами Российской Федерации планового значения национального проекта "Безопасные качественные дороги", в том числе в Забайкальском и Хабаровском краях.

Необходимо отметить и еще один проблемный вопрос, связанный с синхронизацией работ, проводимых на дорогах. Это тоже наша, может быть, российская "игра" – когда дорогу строят, закатывают, делают хорошо и удобно, и после этого приезжает тяжелая техника и делает какую-нибудь другую работу, связанную с переходами этой дороги и, соответственно, уже потом делается тяп-ляп все, как бы побыстрее, и уже делают неспециалисты. Поэтому дорогу разрушают.

Счетная палата не раз отмечала отсутствие взаимоувязки сроков проведения дорожных работ и сроков проведения плановых работ на линиях инженерных коммуникаций. Зачастую на отремонтированных участках автодорог в дальнейшем проводятся плановые ремонты органами ЖКХ, а также по строительству городской инфраструктуры, где задействуется тяжелая техника, о чем я говорил. В результате участки дорог приходят в ненормативное состояние, а гарантийные обязательства подрядчиков уже прекращаются (я понимаю, что время...).

Я хотел бы еще сказать, что мы провели шесть контрольных мероприятий по заданию нашего президента. Президент нам поручил проводить ежегодный контроль расходования средств федерального бюджета, направленных на строительство автодороги Владивосток – Находка – порт Восточный в Приморском крае. В

период с декабря 2016 года по ноябрь 2023 года на строительство автодороги на этом участке протяженностью 25,2 километра, направлено 25 760 млн рублей. Из них средства федерального бюджета – больше 21 миллиарда.

Техническая готовность объекта в 2023 году увеличилась, тем не менее только на 1,7 процента, и на 1 ноября 2023 года составляла 84,7 процента.

Низкими темпами строительства обусловлено проведение корректировок проектной документации на 2020–2022 годы.

Я еще хочу сказать, что здесь и, конечно же, влияние тех условий, в которых эта дорога модернизируется. И мы даже последний раз, когда провели (это было в 2023 году)... мы предлагали губернатору Кожемяко сделать так, чтобы часть не строить заново, а реконструировать, потому что там постоянная опасность схода оползней и сделанные дороги... вложенные деньги практически на ветер бросаются. Поэтому он согласился с нами. Мы проводили такое заседание коллегии, он с нами работал по ВКС. И, по-моему, мы этот вопрос будем так решать.

Что еще хотел бы сказать? Я абсолютно с вами согласен, и мы, то же самое, проверяем не только дороги региональные, которые ведут к пограничным переходам, и поэтому мы неоднократно говорили (в том числе опять же совсем недавно говорили с Кожемяко) по этому вопросу – по одному из переходов, где вынуждены практически заново построить эту дорогу на деньги, которые... Мы ему доказали, что можно деньги найти в бюджете и сделать это. И это мероприятие проведено, дорога сделана, и сейчас там работает "Росгранстрой"(?) – организация, которая строит и модернизирует... Те необходимые условия прохождения... То есть мы тоже предлагали и предлагаем в этом случае строить не капитальные,

которые дорогие и не всегда в хорошем качестве получаются, а такие модульные, где размещаются и таможенники, где размещаются и пограничники, где размещаются даже туалеты, потому что бывает одной из больших проблем – это туалеты, когда автобусы, которые идут из Китая или, наоборот, в Китай, долго стоят на проверке и в туалет некуда сходить.

Собственно говоря, мы вам материалы передавали, вы, наверное, в курсе, поэтому я даже растерялся, когда Вы начали говорить о тех моментах, о которых я хотел сказать. Но это говорит о том, что у нас хорошие контакты с Советом Федерации. Не зря же я когда-то работал начальником Управления кадров и госслужбы Аппарата Совета Федерации, и у нас контакты хорошие, теплые остались. Тем более что сегодня у Юрия Воробьёва день рождения и еще у одного, нового сенатора – Кувшинникова (от Вологодской области). Так что, если увидите, передайте от нас привет.

### **А.И. ШИРОКОВ**

Неприменно, от Счетной палаты с большим удовольствием передам привет. Спасибо.

Продолжаем работу. Евгению Павловичу Нефёдову предоставляю слово, заместителю директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации.

Евгений Павлович, прошу Вас.

### **Е.П. НЕФЁДОВ**

Спасибо, Анатолий Иванович.

Уважаемые сенаторы, уважаемые коллеги! Не буду подробно останавливаться на итогах и планах работы, о чем доложили предыдущие спикеры, уже пройду сразу по обозначенным проблемным вопросам.

**А.И. ШИРОКОВ**

Да, это лучше. Спасибо.

**Е.П. НЕФЁДОВ**

Одна из ключевых задач на территории Дальнего Востока – это перевод автомобильных дорог из грунтового переходного типа в асфальтобетон. Здесь регионы в первую очередь обращают внимание на федеральную трассу "Колыма". Трасса связывает Республику Саха (Якутия), Магаданскую область. Протяженность дороги более 2 тыс. километров. Здесь все мероприятия по реконструкции, ремонту выполняются с переводом дороги в капитальный тип покрытия – в твердый асфальтобетон.

До конца 2025 года будут выполнены мероприятия на 170 километрах дороги. Также разрабатывается проектная документация на ремонт еще 115 километров этой дороги.

Немаловажная задача – это восстановление дорог, в первую очередь региональных дорог, после чрезвычайных ситуаций. Ежегодно Минтранс Росавтодорам регионов предусматривает поддержку в объеме 2 млрд рублей на выполнение этих работ. И в 2023 году больше 1,3 млрд рублей, то есть больше половины, было направлено именно в регионы Дальнего Востока. В текущем году и в будущем году у нас еще работы не все завершены, продолжим оказывать поддержку регионам по данному направлению.

Анатолий Иванович справедливо отметил, важное направление – это приведение в нормативное состояние дорог на подъездах к пунктам пропуска на Дальнем Востоке. На площадке правительства на штабе по развитию транспортно-логистических коридоров подробно вместе с тремя регионами – Забайкальский край, Еврейская автономная область, Приморский край – проработаны вопросы приведения в нормативное состояние дорог на

подъездах к пунктам пропуска в этих регионах. И Минтрансом уже подготовлены предложения (они будут внесены в правительство) по включению в утвержденные распоряжением правительства "дорожные карты" соответствующих мероприятий по ремонту и реконструкции этих дорог с учетом средств как регионального дорожного фонда, так и оказываемой государственной поддержки.

Что касается острова Большой Уссурийский, то Президент Российской Федерации поставил задачи по решению вопроса и строительству пункта пропуска и автомобильной дороги. Проектная документация регионом, мы знаем, разработана. Здесь совместно с нашими коллегами из Минприроды и Минвостокразвития этим вопросом начали заниматься. С Минприродой нам предстоит решить вопрос не только дороги, но и инженерно-защитных сооружений, потому что остров подтопляемый, и необходимо обеспечить достаточную защиту будущим сооружениям.

Что касается дороги Владивосток – Находка – порт Восточный. Как справедливо отметил Валерий Николаевич, в прошлом году регион получил положительное заключение экспертизы на достройку предыдущего участка. Вместе с тем мы в рамках утвержденного правительством пятилетнего плана запланировали как достройку этого участка, так и начало работ по развитию следующего участка – так называемый обход села Большой Камень. И сейчас вместе с регионом также на площадке правительства эти мероприятия синхронизируем.

Спасибо.

**А.И. ШИРОКОВ**

Благодарю Вас, Евгений Павлович.

Я хотел бы, наверное, все-таки (надеюсь, что коллеги поддержат мою просьбу) обратиться к Вам, как к представителю

такого ведущего у нас транспортного ведомства. У нас зачастую, и на Дальнем Востоке мы это очень часто чувствуем, происходит следующее, министерство или ведомство, что называется, демонстрирует узковедомственный подход. Вот сказано: два метра положить, мы два метра положили. А как это отразится на тех, кто живет рядом, как это отразится в общем состоянии поселка, региона, района и так далее — уже не рассматривается. Поэтому часто встречаешься и не только, что называется, в транспортном отношении, строительства и функционирования транспортного сектора, во многих.

Я хотел бы к Вам, как все-таки к представителю департамента государственной политики, обратиться больше уже с просьбой именно государственный подход в своей деятельности реализовывать. Потому что главное же у нас не километры и не тонны уложенного асфальтобетона, а главное — люди, которые там живут.

И всем нам бы очень хотелось, чтобы там жило как можно больше людей. Это очень важно для нашего государства, для нашей страны, для нашего общего будущего. Поэтому хотел бы с этой просьбой к вам обратиться.

Продолжим работу. Дмитрий Александрович Соломатин, заместитель директора Департамента развития Арктической зоны Российской Федерации и реализации инфраструктурных проектов нашего отраслевого Минвостокразвития, на связи у нас по ВКС.

Дмитрий Александрович, есть ли Вы на связи?

**Д.А. СОЛОМАТИН**

Добрый день, Анатолий Иванович, уважаемые коллеги! Я прошу прощения за то, что не смог сегодня присутствовать лично. К сожалению, так сложились обстоятельства.

Коллеги, Анатолий Иванович уже, что называется, на цифрах и фактах обрисовал ситуацию на Дальнем Востоке в сравнении со среднероссийской ситуацией. Действительно, одна только разница более чем в пять раз в части плотности автодорог — это уже достаточно красноречивый показатель (что и спорить), несмотря на то что есть и ряд объективных причин, конечно, для этого — все мы понимаем, и обширность территорий, и низкая плотность населения, и так далее.

На что хотел бы тоже обратить внимание? Более половины (это 55 процентов) всей протяженности дорог общего пользования приходится на дороги местного значения, то есть муниципалитеты, до которых в последнюю очередь, так уж получается, по остаточному принципу средства доводятся (ну, я сейчас могу немного, наверное, говорить в общем относительно оценок, но вот складывается такое впечатление).

Еще 36 процентов — это дороги регионального и межмуниципального значения. В такой ситуации, конечно, хотелось бы, чтобы меньшая плотность, условно, компенсировалась более высокой долей дорог в нормативном состоянии. Но в силу того, что у нас получается, что свыше 90 процентов дорожной сети находится в региональной и муниципальной собственности (при этом мы понимаем ограниченность финансовых ресурсов субъектов), доля автодорог в нормативном состоянии отстает от среднероссийского уровня. Здесь уже неоднократно назывались цифры, поэтому, наверное, на них не будем заострять внимание.

Из приятного отмечу, что за год, как и за предыдущие годы, действительно отмечается очень хорошая динамика. Отрадно видеть, что меняются и целевые показатели в сторону повышения, и, что самое главное, фактическое исполнение. То есть динамика у нас

хорошая. Оказывается поддержка из федерального бюджета, которой всегда хочется регионам (и здесь Минвостокразвития всячески эту историю поддерживает), побольше хочется. И, слава Богу, осваивается субъектами она тоже в полном объеме, что, собственно, Счетная палата нам сегодня, к счастью, тоже подтвердила.

Вы знаете, по имеющимся оценкам, по итогам 2024 года, к сожалению, не во всех субъектах ДФО будет достигнут среднероссийский уровень доли региональных дорог в нормативном состоянии. Я говорю сейчас не о целевых показателях БКД (они, безусловно, важны), а, скажем так, немного в целом. Чуть более по существу, как мне кажется, посмотрим и будем говорить о среднероссийском уровне. Мы понимаем, что без дополнительной поддержки из федерального бюджета достигнуть именно среднероссийского показателя (и не в среднем по ДФО, а в каждом регионе), конечно, не получится.

Также, конечно, хотел бы акцентировать внимание на внешнеэкономическом аспекте, который здесь уже вы тоже справедливо отметили. Приведу немного статистики. Грузооборот через дальневосточные пункты пропуска в 2023 году у нас вырос на 10 процентов (как будто бы немного), но при этом он достиг 210 млн тонн. В принципе это и восстановление, и даже сверхвосстановление после ковидной истории.

Интересно, что объем перевозок автомобильным транспортом увеличился при этом более чем в два раза. Для сравнения: железнодорожным транспортом – на треть, 30 процентов, морским – буквально на 4 процента. Конечно, там объем грузов, если смотреть в абсолютных показателях, перевозимых автомобильным транспортом, все еще достаточно скромный сейчас – порядка 4 млн тонн. Но сложно переоценить значение



автомобильного транспорта в принципе в развитии трансграничных отношений (сейчас не только об объемах речь).

Чтобы, соответственно, как-то соответствовать растущему грузопотоку, до 2027 года запланирована модернизация Минтрансом 29 пунктов пропуска на Дальнем Востоке. И при этом хочу отметить, что увеличение объема трансграничной торговли зависит, как мы понимаем, не только от состояния пунктов пропуска, но и от качества подъездной инфраструктуры. Дороги к пунктам пропуска – это в каком-то смысле лицо государства, поэтому и на приграничные субъекты ложится, скажем так, дополнительное бремя приоритизации мероприятий по приведению в нормативное состояние, да и по реконструкции отдельных участков дорог.

Приходится крутиться, как есть, чтобы и целевые показатели соблюдать, и, скажем так, на внешнеэкономическое сотрудничество тоже нельзя не обращать внимание.

Снова вопрос упирается в поиск источника финансирования в целом и дополнительные средства федерального бюджета в частности. В такой ситуации, возможно (в порядке предложения), следует вновь вернуться к обсуждению вопроса повышения до 100 процентов норматива зачисления доходов от акцизов на ГСМ в бюджеты субъектов ДФО, чтобы увеличить объемы региональных дорожных фондов. Может быть, уже в меньшей степени, скажем так, просить поддержку напрямую из федерального дорожного фонда, из федерального бюджета. В качестве такого предложения.

Как мы знаем, мораторий Минфина на эту историю существует. Если мне память не изменяет, до 1 января 2025 года. Наверное, стоит еще раз этот вопрос действительно поднять. Спасибо.

**А.И. ШИРОКОВ**

Благодарю Вас, спасибо большое.

На самом деле ваше обращение к вопросу о формировании дополнительных источников для региональных дорожных фондов — это правильная, с моей точки зрения, мысль, тем более что мы в Совете Федерации здесь тоже этим заняты, и практически не бывает у нас встреч по этой проблематике, где бы мы такую проблему не поднимали с представителями федеральных органов власти, ну и, соответственно, региональных.

Убежден, что позицию мы обязательно укажем в протоколе сегодняшнего нашего совещания.

Дмитрий Александрович, спасибо огромное.

Коллеги, перейдем к выступлениям наших региональных коллег. До Москвы далеко, до Бога высоко, а самое главное — жизнь проходит все равно в регионах, на земле. Поэтому принципиально важно сегодня нам услышать мнение о высказанных и обсуждаемых сегодня проблемах тех, кто с этим ежедневно сталкивается, с коллегами из наших дальневосточных регионов.

Первым я хотел бы слово предложить исполняющему обязанности заместителя председателя правительства Забайкальского края Алексею Николаевичу Гончарову.

Алексей Николаевич, я вижу, Вы на связи. Прошу Вас.

**А.Н. ГОНЧАРОВ**

Здравствуйте, коллеги! Недавно был назначен. Я коротко, если можно, по итогам расскажу и по проблемным вопросам.

Соответственно, показатели по региональной опорной сети Забайкальским краем выполняются. По итогам 2023 года мы тоже их выполнили, за исключением показателя по смертности, что было отмечено ранее в предыдущих докладах.

Здесь тоже хотелось бы отметить. У нас все-таки бóльшая часть этих показателей по федеральным дорогам. Мы над этим тоже сейчас работаем, и совместно с "Ростелекомом" по региональным дорогам по крайней мере разрабатываем программу, хотим зайти в концессию, для того чтобы использовать все механизмы, которые у них есть на сегодняшний день.

Что хотелось бы добавить? Это лично моя оценка, честно говоря, по поводу смертности. Очень много смертельных случаев, связанных с вождением в нетрезвом виде водителей. Здесь, по Забайкальскому краю если смотреть, практически ежегодно сокращалось количество штатных единиц у ГИБДД. То есть патрулей все меньше и меньше. Камеры у нас не фиксируют, мы все прекрасно знаем, пьяного водителя, это может делать только патруль. К сожалению, у нас такая ситуация. Здесь тоже будем вести переговоры, более активно начнем эту деятельность. Это со своей стороны могу обещать.

Что хотелось бы отметить по проблемным вопросам для Забайкальского края? У нас общая протяженность автомобильных дорог на сегодняшний день – это более 22 тыс. километров дорог. Соответственно, из них федерального значения – это 1,7 тыс. километров, что составляет 7,8 процента. Региональное межмуниципальное значение – 7,6 тыс. километров, местного значения – 12,5 тыс. километров дорог.

Дальше хотелось бы добавить, что автомобильные дороги регионального межмуниципального значения – асфальтобетонным покрытием представлены всего 29 процентов, это 2,2 тыс. километров.

Огромное количество населенных пунктов на сегодняшний день у нас не имеют связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования. Соответственно, что хотелось бы сказать?

Первая проблема. Учитывая такой большой объем дорог, которые у нас с переходным типом покрытия, щебеночно-гравийным, большой объем дорожного фонда на сегодняшний день отвлекается на то, чтобы содержать эти дороги. В моем понимании на содержание тех дорог регионального и межмуниципального значения, которые мы выполняем в рамках БКД с асфальтобетонным покрытием, у нас, естественно, меньше уходит затрат, чем на вот эти дороги. Хотя мы могли бы направить тех же субсидии в наши муниципальные образования с целью приведения их дорог в нормативное состояние. У них ситуация, конечно, аховая.

Хотелось бы здесь обратить внимание на следующий вопрос. Для того чтобы выполнить целевой показатель по региональной сети, по опорной сети, нам тех денежных средств, которые поступают от акцизов, недостаточно на самом деле даже для того, чтобы целевой показатель выполнять. Поэтому отвлекаются в том числе большие объемы остального дорожного фонда на эти мероприятия. В итоге у нас не остается каких-то средств для муниципалов, для того чтобы увеличить объем дорожных работ по приведению в нормативное состояние либо переводу из переходного покрытия в асфальтобетонное.

У нас предложения следующие. По крайней мере учитывая такие протяженности по Забайкальскому краю, мы хотели бы предусмотреть в том числе в программе БКД перевод с переходного типа покрытия на асфальтобетонное. Это первое предложение. Мы соответственно оформим и дополнительно направим и в Минтранс,

и в Росавтодор наше предложение в этой части, с конкретными цифрами.

И второй момент. У нас достаточно много переходов через границу – с Китаем, с Монголией. Здесь у нас есть дороги, которые конкретно подходят к этим границам. Предложение – все-таки снять мораторий на передачу в федеральную собственность автомобильных дорог и часть дорог передать на федеральный уровень.

Поскольку Забайкальский край, учитывая наш, скажем так, несбалансированный бюджет с точки зрения его объемов (доходы достаточно низкие)... Все равно у нас практически ни один объект даже в строительстве – ПГС на сегодняшний день не выполняется, ни строительство, ни реконструкция, без федеральных средств. Все практически объекты, которые вводятся в строй на сегодняшний день, все – с привлечением федеральных бюджетных инвестиций.

Соответственно, просьба рассмотреть возможность снятия этого моратория.

Остальных вопросов тоже много, но я, наверное, здесь их не буду озвучивать. Мы их решаем у себя в регионе.

Спасибо. Готов ответить на вопросы.

**А.И. ШИРОКОВ**

Спасибо большое, Алексей Николаевич.

Коллеги, простите, сразу не оговорил: если какие-то вопросы есть, мы их в конце зададим, на "вкусное", что называется.

Идем дальше. Владимир Михайлович Сивцев, министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия).

Мы не оставляем без внимания этот регион и транспортное обеспечение республики, поскольку от этого зависят не только ближайшие подходы к трассам Северного морского пути – от этого зависит обеспечение уже серьезного, большого, самого крупного

субъекта Российской Федерации. Естественно, исторически так сложилось (и сегодня это так), что Якутия – это транзитный транспортный узел на транспортном пути дальше на Северо-Восток России. И, конечно (мы не так давно были в Республике Саха (Якутия), вот эта несообразность в отсутствие моста через Лену – когда в Нижний Бестях приходят грузы и потом они перегружаются на автомобильный транспорт, паромами идут через Лену – ну, это дорого, неэффективно и долго.

Поэтому, еще раз повторю, вопрос строительства Ленского моста (убежден, Владимир Михайлович его тоже упомянет) – это стратегический вопрос не только для самой Республики Саха (Якутия), но и огромной территории на Северо-Востоке России.

Владимир Михайлович, простите, пожалуйста, я тут немножко, что называется, в вашу проблематику влез, простите. Но тем не менее с удовольствием Вам слово предоставляю. Пожалуйста.

**В.М. СИВЦЕВ**

Спасибо.

Добрый день, уважаемый Анатолий Иванович! Очень рад видеть Вас, участвовать в заседании комитета.

Сахамин Миланович, Игорь Владимирович, Евгений Павлович, уважаемые коллеги, всем добрый день!

Я, безусловно, присоединяюсь ко всем, кто ранее выступал. Действительно, Республика Саха (Якутия) – самый большой регион по площади, и по протяженности автомобильных дорог мы тоже одни из лидеров. И поддерживаю коллегу из Забайкальского края в части снятия моратория по передаче региональных дорог на федеральный уровень. У нас тоже есть одна такая важнейшая дорога, которая уже практически была готова, мы успели (два месяца только до этого моратория) все документы завершить.

Но хотелось бы коротко остановиться на основных, во-первых, показателях и основных наших вопросах, которые мы всегда на всех уровнях ставим и говорим на всех площадках. Нужно отметить, что за последние пять лет благодаря национальному проекту "Безопасные и качественные дороги", благодаря поддержке Федерального дорожного агентства в республике введено свыше 2500 километров дорог, то есть отремонтировано или введено, всех уровней – и федерального, и регионального, и муниципального. Все показатели национального проекта выполняют. За последние пять лет также отремонтировано и введено более 50 мостов. Это тоже основной наш приоритет.

И если сегодня говорить о том, что мы занимаем первое место по Дальневосточному федеральному округу и 18-е место по всей стране в части укладки дорожного покрытия, то действительно самый важный наш приоритет (наверное, про асфальтобетонное покрытие я даже не буду заикаться) – это связанность территорий. На сегодняшний день круглогодичная наземная транспортная доступность населения республики составляет всего лишь 20,7 процента. И только один Ленский мост сегодня увеличивает транспортную доступность до 87 процентов.

По Ленскому мосту, если нужно остановиться, то да действительно сегодня в пятилетке федеральная часть предусмотрена в размере 42,8 млрд рублей – это только 33 процента от общего объема инвестиций. Вместе с тем недавно тоже вышло распоряжение правительства... И самый главный вопрос, который мы ставим, – это объем федеральной поддержки не ниже 50 процентов. И данный объем был закреплён в долгосрочных планах развития агломерации, в частности, по мастер-плану города Якутска. Распоряжение Правительства Российской Федерации это предусматривает. Я

надеюсь, что далее этот документ будет корреспондироваться непосредственно с самим федеральным бюджетом.

Сегодня по Ленскому мосту мы приступили к работам, начали отсыпать площадки. Вместе с тем график финансирования федеральных средств, к сожалению, предполагает финансирование основной части за пределами сегодняшнего бюджетного цикла, то есть сегодняшней трехлетки. Просил бы рассмотреть возможность пересмотра графика влево для более динамичной реализации этого проекта.

Напомню, у нас поручение президента страны ввести этот объект в 2028 году.

И самое главное тоже нужно здесь отметить, на что я бы просил коллег обратить внимание, тоже поручение президента – обеспечить круглогодичное наземное сообщение до 2023 года по трем федеральным дорогам – это "Вилюй", "Колыма" и "Лена".

Здесь, безусловно, это важнейшие мосты, мосты, мосты и только мосты, о которых мы говорим, – это, например, в районе села Верхневилюйск на федеральной трассе "Вилюй", где сегодня уже есть и проектно-сметная документация, и положительное заключение Главгосэкспертизы, вместе с тем он финансово не обеспечен, начало строительства еще не начиналось. Также еще остаются три моста на данной трассе.

Безусловно, важнейший проект – это мост через реку Алдан на федеральной трассе "Колыма". Надеюсь очень, что там тоже все проектно-экспертные работы будут завершены, и в ближайшее время к строительству этого объекта мы приступим.

Хотелось бы еще на одной позиции тоже остановиться. Действительно городские агломерации свыше 20 тысяч человек... Спасибо, у нас таких города четыре, мы здесь отработываем, и с



Федеральным дорожным агентством плотно работаем и будем дальше отрабатывать. Поддержка в части национального проекта и в части городских агломераций видна, мы ее чувствуем, мы отработаем в ближайшее время при уточнении пятилетки.

Отдельно хотел бы отметить, что мы начинаем переходить к строительству круглогодичных дорог в Арктической зоне. Уже от села Тополиное, которое в 2024 году будет круглогодичным, от федеральной трассы "Колыма" наверх, на север от Тополиного, до села Батагай в Верхоянском районе мы начинаем собственными силами строительство круглогодичной дороги. Вместе с тем мы открыты для привлечения внебюджетных средств, в том числе на концессионной основе.

И в завершение хотелось бы обратить внимание уважаемых сенаторов на нормативное регулирование. Здесь, наверное, может быть, не совсем в тему, но тем не менее буквально мы просто общались с заместителем Генерального прокурора Российской Федерации (буквально вчера) и обсуждали этот вопрос. Проведение технического осмотра транспортных средств необходимо согласно федеральному закону № 170-ФЗ проводить по отдельным транспортным средствам — тем, которые перевозят опасные грузы и должны получать ДОПОГ, или автобусы, которые в том числе перевозят детей. Технический осмотр должен проводиться не менее двух раз, то есть каждые полгода.

Вместе с тем на арктических территориях, где можно только добраться по зимнику, только один раз в год... Мы неоднократно обращались и в МВД, и в Государственную Думу с законодательной инициативой рассмотреть возможность для арктических территорий проводить этот технический осмотр только один раз в год там, где нет круглогодичного доступа.

Это, наверное, большая просьба, может быть, Анатолий Иванович, и к сенаторам рассмотреть эту инициативу. Спасибо большое. Вкратце у меня все, готов ответить на вопросы.

**А.И. ШИРОКОВ**

Спасибо, Владимир Михайлович. Действительно объем работ, который делается в дорожном хозяйстве Республики Саха (Якутия) не может не поражать. На то и такое у вас господом богом место выдано на географической карте нашей страны, чтобы именно быть сосредоточием дорог и сообщения. Будем вместе над этим работать.

Предложение Ваше конкретное по поводу одноразовой проверки транспорта давайте зафиксируем, в протоколе сегодня обязательно укажем и с профильными ведомствами пообсуждаем. Спасибо большое.

Я хотел бы слово предоставить Хабаровскому краю министру транспорта и дорожного хозяйства Георгию Вячеславовичу Мазунину. Прошу Вас.

**Г.В. МАЗУНИН**

Добрый день, уважаемый Анатолий Иванович! Я прошу включить презентацию.

**А.И. ШИРОКОВ**

Да, пожалуйста.

**Г.В. МАЗУНИН**

Спасибо большое.

Позвольте начать мой доклад со слов благодарности Председателю Совета Федерации Валентине Ивановне Матвиенко и сенаторам Совета Федерации за государственную поддержку правительству Хабаровского края по вопросам социально-экономического развития региона, в том числе в рамках недавно

состоявшегося мероприятия – Дни Хабаровского края в Совете Федерации с 21 по 23 ноября 2023 года.

Следующий слайд, пожалуйста.

Дальний Восток России обязательно будет успешным, таким как его видят, и к чему стремятся.

Новые дороги, более удобная логистика – это новые перспективы для бизнеса, для укрепления связей между регионами, наращивания экспорта. Все это в целом создает прочную основу для роста экономики и успешного осуществления задач в социальной сфере, повышения темпов развития всей страны.

Слова президента для нас это цель, ее достижению будет посвящена вся работа правительства Хабаровского края. И в этом наше стремление, наши флагманские проекты "Край комфортного проживания" с опорным проектом "Дороги Хабаровского края".

Следующий слайд, пожалуйста.

Протяженность автомобильных дорог в крае составляет более 11 тыс. километров, из них краевого значения более 3300, протяженность дорог общего пользования с твердым покрытием – более 9900 километров, с усовершенствованным покрытием – более 3800.

На конец 2023 года 69,5 процента дорог края соответствовало нормативным значениям. По данному показателю приходится на межмуниципальные и региональные дороги уже 60,8 процента.

Следующий слайд.

Благодаря вашей поддержке и поддержке федерального центра за период 2020–2023 годов из федерального бюджета дополнительно привлечено на дорожную деятельность в крае 6,2 млрд рублей.

В 2023 году объем средств дорожного фонда Хабаровского края составил 9,6 млрд рублей, в том числе из федерального бюджета более 2 млрд рублей.

Объем средств дорожного фонда Хабаровского края на 2024 год составляет 9,1 млрд рублей, из федерального бюджета – 2,2 млрд рублей.

Следующий слайд.

На 2024 год дорожный фонд Хабаровского края распределен на реализацию мероприятий по поручению Президента Российской Федерации национального проекта "Безопасные и качественные дороги", в том числе на приведение в нормативное состояние опорных сетей Хабаровского края.

Следующий слайд, пожалуйста.

Самые значимые для населения мероприятия, конечно, ведутся в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные дороги". Национальный проект реализуется на территории края с 2019 года на дорогах регионального, межмуниципального и дорогах городских агломераций Хабаровска и Комсомольска.

За период с 2019 по 2023 годы в рамках реализации национального проекта было отремонтировано свыше 700 объектов дорожного хозяйства общей протяженностью 724 километра, в том числе 74 моста общей протяженностью более 1600 погонных метров на сумму 14 млрд рублей.

Следующий слайд.

В рамках транспортной повестки 2023 года заместителем председателя Правительства Российской Федерации Маратом Шакирзяновичем Хуснуллиным выпущен диплом, который показал лучшие результаты по реализации нацпроекта в 2023 году. Отмечен и наш регион за достижение высоких показателей, качества

региональной командой, чем и награжден губернатор Хабаровского края Михаил Владимирович Дегтярев.

Следующий слайд.

На 2024 год запланирован ремонт 82 объектов уличной дорожной сети и дорог регионального значения протяженностью 90 километров и 24 искусственных сооружений общей протяженностью более 275 погонных метров.

По итогам 2024 года планируется увеличить долю дорожной сети городских агломераций, находящихся в нормативном состоянии, до 85 процентов, выйти на целевой показатель региональных дорог Хабаровского края, находящихся в нормативе, более 61 процента при установленном в плане 50 процентов.

Помимо реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" в регионе реализуются приоритетные задачи флагманского проекта "Край комфортного проживания", инициированного губернатором края. Проектом установлено приведение до 2027 года в нормативное состояние более 800 километров автодорог.

За период 2022–2023 годов в крае при поддержке федерального бюджета уже приведено в нормативное состояние 450 километров.

В 2024 году запланировано приведение в нормативное состояние еще более 100 километров дорог.

Следующий слайд, пожалуйста.

Учитывая позицию Президента Российской Федерации, в первую очередь в фокусе внимания должны быть транспортная инфраструктуры региональных и местных дорог, дорог, которыми граждане пользуются каждый день.

В рамках указаний главы государства в Хабаровском крае ведется реконструкция социально значимой автомобильной дороги Комсомольск-на-Амуре – Чегдомын, которая обеспечивает связь краевого центра города Хабаровска – крупнейшего города края Комсомольска-на-Амуре с населенными пунктами, расположенными вдоль Байкало-Амурской магистрали. Для обеспечения сквозного круглогодичного движения между городом Комсомольском-на-Амуре и поселком Чегдомын осталось провести реконструкцию 35 километров. При поддержке федерального бюджета на сегодняшний день выполнена реконструкция двух участков общей протяженностью 9 километров, а также продолжается реконструкция еще двух участков общей протяженностью 19 километров.

В 2024 году планируется приступить к реконструкции заключительных участков протяженностью 17 километров при условии выделения средств из федерального бюджета в размере 2,7 млрд рублей, что было отражено в вашем постановлении Совета Федерации от 7 декабря 2023 года.

Завершение реконструкции автомобильной дороги создаст дополнительный импульс развития отраслям края, благоприятным образом отразится на социально-экономических условиях жизни граждан и связанности территорий вдоль БАМ.

Следующий слайд.

В целях развития экономических связей с Китайской Народной Республикой по поручению Президента Российской Федерации правительством края ведутся работы по созданию пункта пропуска через государственную границу на острое Большой Уссурийский, о котором сегодня сказали. Регионом уже построен и введен в эксплуатацию мостовой переход через протоку Амурская, соединяющую остров Большой Уссурийский с материковой частью

Хабаровского края, разработан проект на строительство подъездной автомобильной дороги к пункту пропуска и дополнительно ведется работа для устройства площадки под пункт пропуска, обеспечивающей незатопляемость пограничной инфраструктуры.

Для неукоснительного обеспечения выполнения указаний Президента Российской Федерации правительством края ведется с Минтрансом России по привлечению из федерального бюджета средств в размере почти 5 млрд рублей. Цель – строительство с 2024 года до 2026 года включительно подъездной дороги к пункту пропуска и насыпной площадки.

Уважаемые коллеги, хотел бы внести предложения также по целевым показателям общесистемных мер развития дорожного хозяйства в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

Это достижение показателей по строительству автоматических пунктов весогабаритного контроля. Здесь, конечно, есть определенные сложности. Вместе с тем мы реализуем и исполняем те необходимые показатели. И предложил бы временно сдвинуть достижение данных показателей вправо, то есть на отнесение горизонта 2025–2026 годов ввиду скорейшего урегулирования взаимодействия между Ространснадзором и органами ГИБДД.

В заключение своего доклада хочу еще раз поблагодарить членов Совета Федерации за принятые решения постановления от 7 декабря 2023 года, направленные в том числе на развитие сети дорожного хозяйства Хабаровского края, выполнение которой позволит реализовать поставленные президентом задачи. Благодарю за внимание.

**А.И. ШИРОКОВ**

Спасибо большое, Георгий Вячеславович.

Справедливо Вы отметили, что зачастую наше взаимодействие в разных формах — в формах каких-то конкретных рабочих групп, совместных совещаний, ну, уж тем более Дней субъектов в Совете Федерации, которые всегда заканчиваются принятием серьезного документа в виде постановления нашей палаты. Это такой серьезный рычаг, для того чтобы наши совместные идеи, предложения становились реальностью. Поэтому давайте по реализации постановления Совета Федерации вместе и будем продолжать работать, тем более что у нас в комитете принята практика сегодня, поскольку мы отвечаем за подготовку постановлений Совета Федерации по Дням субъектов: спустя полгода, год мы возвращаемся к принятому постановлению и вместе с субъектом обсуждаем, что сделано, что не сделано, кого и за что можно похвалить, а где сделать замечание.

Это хороший, действенный инструмент, поэтому давайте его будем использовать.

Слово предоставляется Александру Георгиевичу Просину, министру дорожного хозяйства и транспорта Магаданской области.

На связи, да?

**В.В. ХОДАКОВ**

Добрый день, уважаемые Анатолий Иванович, Игорь Владимирович, участники совещания! Докладывает первый заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта Ходаков Виктор Владимирович.

Уважаемые коллеги! Промышленное освоение территории Крайнего Северо-Востока нашей страны непосредственно связано с развитием горнодобывающей отрасли и заложило особенности логистической схемы нашего региона. Это в первую очередь возможность перевозки грузов и пассажиров внутри региона в



основном автомобильным транспортом ввиду отсутствия железнодорожного сообщения, краткосрочность сезонного водного сообщения и повышенные затраты на авиасообщение.

Приоритетной задачей в регионе, безусловно, было и остается приведение в нормативное состояние и дальнейшее развитие сети автомобильных дорог межмуниципального, регионального, местного, а также федерального значения.

Общая протяженность автомобильных дорог составляет 2698 километров, но с асфальтобетонным покрытием из них только 515 километров.

По состоянию на 1 января текущего года доля региональных дорог, отвечающих нормативным требованиям, составила 37 процентов, местных – 46 процентов, федеральных – 93,7.

В соответствии с поручением Президента Российской Федерации Правительство Магаданской области намерено обеспечить приведение в нормативное состояние не менее 85 процентов протяженности всех автодорог региона к 2030 году.

За предыдущий период – с 2019 по 2023 год – по результатам проведенных работ по реконструкции, строительству и ремонту введено в эксплуатацию 118 километров автодорог и 179 погонных метров мостовых сооружений. В том числе в рамках национального проекта "Безопасные качественные дороги" отремонтировано 93 километра региональных и 25 километров местных автодорог.

Объем финансирования дорожной деятельности, направленный на содержание, ремонт и капитальный ремонт автодорог и мостовых сооружений из бюджетов всех уровней, в прошлом году составил 2,1 млрд рублей, из них федеральный бюджет – 361 млн рублей, областной бюджет – 1,8 млрд рублей. В 2023 году, по сравнению с 2022-м, общий объем средств,

направленных на дорожную деятельность, снизился на 4 процента. В 2022-м эта сумма составила 2,2 млрд рублей.

В 2024 году объем финансирования дорожной деятельности составит 1,5 млрд рублей при условии опережающего финансирования с 2025 на 2024 год. Планируется на мостовые сооружения предусмотреть почти 479 млн рублей и ввести в эксплуатацию мост через реку Ага.

Тесно взаимодействуем с органами управления федеральной автодорогой. На федеральной автодороге в текущем году будут проведены работы по асфальтированию участков, проходящих через населенные пункты, что значительно снизит остроту проблемы, число возникающих нареканий местных жителей о запыленности улиц. Так, владельцем федеральной автодороги – ДСД "Дальний Восток" в 2024–2025 годах запланирован капитальный ремонт также и мостового перехода через ручей Михалыч.

Для оценки состояния дорог и мостовых сооружений региона в 2024 году запланирована диагностика автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Магаданской области, что позволит сделать вывод о фактическом состоянии и объективно посмотреть на нашу составляющую в части нормативности дорог. На региональных и межмуниципальных дорогах в неудовлетворительном состоянии находятся 45 мостов из 129, общего количества. В этой связи министерство транспорта Магаданской области предлагает на федеральном уровне проработать программу по приведению в нормативное состояние мостовых сооружений. Данная программа позволит привлечь потенциальные строительные организации для проведения комплексных работ в части своевременного ремонта сразу, одновременно нескольких объектов.

Особое внимание уделяется уровню безопасности участников дорожного движения. Уровень смертности от дорожно-транспортных происшествий в нашем регионе снижается ежегодно. При этом необходимо продолжать улучшать качество дорожного полотна, обустраивать улично-дорожную сеть новыми, инновационными средствами безопасности. Так, во взаимодействии с владельцем участка автомобильной дороги, проходящей по нашему региону, удалось реализовать мероприятия по обустройству подходов к пешеходным переходам шумовыми полосами, на проезжей части установлены электронные табло с указанием скорости движения транспортных средств, что является новшеством для нашего региона.

Баннеры информационные с информационно-пропагандистским материалом по безопасности дорожного движения, а также имитация работы специальных световых сигналов синего и красного цвета, так называемые шериф-балки, которые активно привлекают участников дорожного движения.

Внедрены новые технические средства организации регулирования дорожного движения – светофорные объекты с принудительным вызовом пешеходной фазы, также размещены над полосами движения светофорные секции, где у нас четырехполосные дороги.

Предлагаем продолжить проведение подобных мероприятий, в частности провести эти мероприятия на других участках федеральной автодороги, а также предусмотреть федеральное финансирование для реализации таких мероприятий на автодорогах межмуниципального и регионального значения.

Работа по развитию системы автоматической фотовидеофиксации административных правонарушений, безусловно, сказывается на состоянии безопасности дорожного движения. В

текущем году группировка комплексов стационарной фотовидеофиксации будет увеличена в соответствии с показателями регионального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" Магаданской области.

В настоящее время в правительстве прорабатывается вопрос также установки комплекса "Безопасный город" в городской агломерации Магадан, который также поможет решить проблему своевременного контроля за дорожной обстановкой и выявления нарушений правил дорожного движения.

Необходимо отметить тот факт, что дорожные ремонтно-строительные организации зачастую сталкиваются с проблемой нехватки квалифицированных специалистов рабочих профессий: дорожных рабочих и машинистов дорожной техники, а также инженерно-технических работников, при этом при наличии довольно-таки достойной зарплаты.

В заключение хочу сказать, что, исходя из возможностей дорожного фонда Магаданской области, стоимость содержания региональных и межмуниципальных дорог составляет 709 млн рублей в год на один километр... 709, извиняюсь, тысяч, а федеральной дороги – 1,8 миллиона.

Приведение в нормативное состояние улиц и дорог Магаданской области не только позволит более качественно решить задачу транспортного обслуживания населения и хозяйствующих субъектов региона, но и повысит во многом туристическую привлекательность региона, послужит одним из факторов привлечения инвесторов в сферу дальнейшего развития основных градообразующих отраслей нашей территории.

Уважаемые коллеги, доклад закончил. Благодарю за внимание.  
Готов ответить...

**А.И. ШИРОКОВ**

Спасибо большое.

Довольно плотный, насыщенный цифрами доклад, что во многом, да, действительно, является отражением реалий на территории Магаданской области. Пусть не такими ожидаемыми темпами, но качество дорожного покрытия у нас все равно улучшается. Это объективный факт, который отмечают не только органы власти, но и те, кто этими дорогами пользуется.

Коллеги, представители региональных властей субъектов выступили. Я хотел бы теперь слово предоставить коллегам, находящимся здесь.

У нас с вами здесь, в нашей аудитории, Александр Иванович Ролик, представитель региона, где оползни всему мешаются. Да?

Пожалуйста. Приморский край.

**А.И. РОЛИК**

Спасибо, Анатолий Иванович.

Я представляю Приморский край. Безусловно, поддерживаю те оценки, которые даны были на сегодняшнем нашем совещании о том, что создание современной комфортной и надежной транспортной инфраструктуры является одним из ключевых моментов в социально-экономическом развитии всех регионов Дальневосточного федерального округа.

В постановление Совета Федерации от 24 мая прошлого года был включен ряд пунктов, касающихся решения проблемных вопросов по развитию дорожного хозяйства на территории Приморского края.

Я хотел бы, пользуясь случаем, поблагодарить и Министерство транспорта, и Росавтодор, и Счетную палату за то внимание, которое вы уделяете Приморью, решаете задачи, которые стоят перед

вашими ведомствами, и ту работу, которую сегодня Приморский край осуществляет с Министерством транспорта и Росавтодором по тем пунктам, которые изложены в постановлении Совета Федерации.

Что касается развития автомобильной магистрали Владивосток – Находка – порт Восточный, здесь довольно много и абсолютно правильно говорилось, и подчеркивалась важность этой магистрали для реализации ряда имеющих большое значение для нашей страны проектов, в том числе обеспечения работы международного транспортного коридора "Приморье-1", который позволит в перспективе расширить пропускную способность транспортно-логистических узлов Приморского края и увеличить товарооборот со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Единственное, хотел бы отметить и обратить внимание еще раз на то, что Президентом Российской Федерации Владимиром Владимировичем Путиным в своих поручениях, которые он дал, находясь в Приморском крае в период проведения Восточного экономического форума, было поручено Правительству Российской Федерации принять решение о дополнительном финансировании в 2025–2030 годах строительства данной автомобильной дороги. И я надеюсь, что и Министерство транспорта, и Росавтодор в рамках реализации этого поручения все-таки примут дополнительные меры, чтобы те проблемы, которые у нас имеются и о которых, в общем-то, здесь уже говорилось, по этой дороге были решены. Мы, конечно, максимально заинтересованы в получении федеральных средств, для того чтобы мы вместе с региональными средствами и за счет заключения концессионных соглашений как можно быстрее эту работу довели до логического завершения. И надо сказать, что и этот пункт как раз и вошел в постановление Совета Федерации.

Еще один важный пункт, который был заложен в постановлении Совета Федерации, касается выделения дополнительных бюджетных ассигнований в рамках государственной программы "Развитие транспортной системы", которая утверждена Правительством Российской Федерации, на софинансирование мероприятий по реконструкции автомобильных дорог, ведущих к пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации. В постановлении отмечены такие пункты пропуска, как "Пограничный", "Полтавка", "Краскино", "Турий Рог", "Марково".

Дмитрий Александрович Соломатин сегодня, выступая, также обратил внимание на необходимость комплексного подхода к решению данной проблемы. И я бы хотел сказать, что мы, конечно, заинтересованы также в объединении усилий с федеральным центром, для того чтобы автомобильные дороги, которые ведут к данным пунктам пропуска, были приведены в нормативное состояние.

При этом в постановлении Совета Федерации также отмечалось рассмотрение вопроса о возможности передачи указанных автомобильных дорог в федеральную собственность. Но пока это решение не принято. Мы, конечно же, сегодня продолжаем работу совместно с Минтрансом и хотели бы, чтобы эта работа и дальше продолжалась. При этом мы неоднократно говорили о том, что из-за текущего состояния дорог к пунктам пропуска через государственную границу федеральный бюджет теряет порядка 6 млрд рублей таможенных платежей в год. В то же время при приведении в нормативное состояние этих дорог и модернизации пунктов пропуска таможенные платежи увеличатся на 420 млрд рублей.

Исходя из реальной ситуации, которая сегодня существует, мы предлагаем осуществлять реконструкцию данных автодорожных объектов и их содержание за счет дополнительных таможенных платежей, полученных от грузооборота автомобильных пунктов пропуска через государственную границу России и Китайской Народной Республики. На наш взгляд, это поможет быстрее решить эту проблему.

Но еще есть одна проблема, которая заложена в постановлении Совета Федерации, – это выделение дополнительных бюджетных ассигнований на софинансирование мероприятий по реконструкции мостовых переходов на территории Приморского края. Мы сегодня на площадках Госдумы и Совета Федерации занимаемся вопросами совершенствования законодательства по предупреждению ЧС. Но когда приходят тайфуны и циклоны, то первые, кто страдает, – это, конечно, мостовые переходы, и практически иногда бывает мостопад. Поэтому я бы тоже просил Минтранс и Росавтодор посмотреть, чтобы этот пункт, заложенный в постановлении Совета Федерации, безусловно, выполнялся. Спасибо.

**А.И. ШИРОКОВ**

Благодарю Вас, Александр Иванович.

Продолжим. Слово предоставляю Сахамину Милановичу Афанасьеву, представителю в Совете Федерации от Республики Саха (Якутия).

**С.М. АФАНАСЬЕВ**

Уважаемый Анатолий Иванович, участники сегодняшнего совещания! Во-первых, хочу поблагодарить Игоря Владимировича, коллег за особое внимание к Республике Саха (Якутия).



Действительно объемы колоссальные, дорожники работают, и дорожное хозяйство республики меняется на глазах. Это радует.

Но я бы хотел, Анатолий Иванович, пользуясь случаем внести два момента в проект нашего решения (чисто рабочие моменты) – чтобы мы вернулись к рассмотрению вопроса о сезонных автомобильных дорогах – это автозимники. Это понятие выпало. Километраж огромный. Грузооборот тоже огромный – более 1 млрд тонн. Но мы еще до сих пор законодательно не упорядочили этот момент.

Субъект, понятно, несет свои расходы, затраты. И нормативы содержания, ремонт, прокладки и так далее надо все-таки регулировать. Мы же ссылаемся на проектирование строительства 1989 года в условиях Сибири и Северо-Востока СССР. Сейчас условия меняются и надо пересматривать.

И попрошу коллег поддержать и внести в проект решения, чтобы мы вернулись к рассмотрению проекта закона по сезонным автомобильным дорогам. Я имею в виду автозимники. Эта проблема не только у нас, но и у всех коллег, которые расположены в Арктической зоне России. К этому вопросу мы досконально подходили в 2021 году, но работу надо будет продолжить, и окончательно отразить в нормативно-правовых актах.

Второй момент (Владимир Михайлович озвучил) – это по техосмотру. Здесь мы подготовили проект законодательной инициативы по внесению изменений в статью 15 федерального закона № 170-ФЗ, а именно по установлению периодичности прохождения техосмотра транспортных средств (не каждые шесть месяцев, а каждые 12 месяцев). Спасибо.

**А.И. ШИРОКОВ**

Это для Арктической зоны имеется в виду по транспортным средствам?

**В.Н. БОГОМОЛОВ**

Можно вопрос?

**А.И. ШИРОКОВ**

Конечно, Валерий Николаевич.

**В.Н. БОГОМОЛОВ**

Хотел бы у Сахамина Милановича спросить. Вы все-таки на каком проекте останавливаетесь через Лену? Только автомобильный или...? Ведь одно время достаточно активно обсуждали вопрос комплексного моста. И с учетом того, что, так или иначе, если один автомобильный, на мой взгляд (это мое личное мнение), даже не все мои товарищи поддерживают, даже мои подчиненные поддерживают, о том, что сама перегрузка будет, если... *(неразборчиво)*...

**С.М. АФАНАСЬЕВ**

Я понял, Валерий Николаевич.

**В.Н. БОГОМОЛОВ**

... и дальше идти до столицы... *(Неразборчиво.)*

**С.М. АФАНАСЬЕВ**

Проект утвержден, первый этап, второй этап... Подготовительные работы начаты и объем финансирования тоже определен. Это порядка 130 миллиардов. И по утвержденному проекту автомобильный... *(Неразборчиво.)*

**А.И. ШИРОКОВ**

Хотя, конечно, весь Северо-Восток ждал именно комплексный мост, потому что железнодорожную сеть надо развивать. Магаданская область, ее развитие сдерживается в связи с отсутствием железной дороги. Нам нужна эта транспортная артерия.

Доживем до хороших времен. Будем строить и железнодорожный мост. Спасибо большое.

Вячеслав Владимирович Наговицын.

### **В.В. НАГОВИЦЫН**

Спасибо, Анатолий Иванович.

Анатолий Иванович, я тоже очень коротко. Два конкретных предложения хочу внести.

Первое, как президент сказал, мы развиваем Дальний Восток для того чтобы решить геополитическую задачу. У нас не должно обезлюдивание происходить на Дальнем Востоке. Не только остановить отток населения, но и сделать так, чтобы туда население дополнительно.

Но мы же говорим: "Население живет на местах везде, в сельской местности". Мы сегодня слышали коллег, которые многократно говорили о том, что очень слабо финансируются как раз местные дороги.

Я хотел бы внести предложение о том, чтобы рассмотреть такую возможность в Минтрансе — все-таки выделять какие-то целевые средства на развитие дорожной сети именно муниципального плана. Причем не всей сети. Мы надорвемся, если все сразу же... А хотя бы вы какие-то выстроите приоритеты.

Допустим, мы же прекрасно знаем, что такое сельская местность, что такое село. Село — это, как правило, одна площадь. На этой площади находится администрация, почта здесь же находится, больница, школа. Вся жизнь у них там происходит.

Вы знаете, у меня такой положительный опыт был. Мы в 2008 году в Бурятии приняли решение, что все региональные дороги, которые проходят через населенные пункты (неважно какой это — райцентр, не райцентр) благоустраивать по полной катушке, то есть

пешеходные дорожки, освещение. И вот я потом после этого, когда туда ездил, народ говорит: "У нас стало как в городе, никуда ехать не хочется". А там дорожки построили 100 метров длиной всего лишь (брусчатку построили), мамашки стали выходить с колясками, гулять вечерами. Всем удовольствие доставляет. В этом и есть суть закрепления народа.

Если там ничего нет, поверьте, оттуда народ у нас в основном и уезжает. А что потом делать? Где брать рабочую силу? Потому что там же находятся все поля, фермы, там полезные ископаемые... трудовые ресурсы, и так далее. Нам придется вахтовые поселки строить, опять туда завозить народ. Это нелогично. Это неправильно.

Поэтому первое предложение у меня. Программа – отличная у нас, национальный проект работает. Безусловно, огромное спасибо Минтрансу. Народ видит, как строятся мосты, путепроводы, обновляется дорожная сеть. Но надо бы в программе еще предусмотреть целевые средства. Они небольшие будут. Если мы приоритеты выстроим в какой последовательности расходовать эти средства, то эффект будет колоссальный. Мы его заметим. Это первое предложение.

И второе предложение. Все-таки посмотреть еще раз, может быть Минтрансу обратить внимание на долгострой, которые строятся. Вот у нас дорога строится Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян. 19 лет мы строим эту дорогу. Еще 50 процентов дороги не построили. А весь смысл этой дороги – соединить Севера, богатые полезными ископаемыми, с югом республики. У нас республика разбита на две части. Мы кроме как самолетом летать не можем. Естественно, там экономика не развивается, потому что вывезти невозможно. И получается, что мы вроде бы и денег много, если посмотреть, много федеральных денег

потратили, а эффекта нет, то есть нет эффекта от долгостроя. А как стоит только замкнуть, вот хотя бы как БАМ строили, хотя бы одну ветку сделать, но она уже работает, одна ветка, уже провозят. Сейчас можно развивать вторую ветку. А у нас нет даже одного полотна, мосты не построены и прочее. То есть невозможно север соединить с югом. Тоже посмотреть. Раз мы уже 19 лет строим, напрячься и достроить эту дорогу, чтобы она начала работать, чтобы ранее вложенные средства начали приносить определенный эффект.

Вот просьба такая посмотреть. И если где-то есть такие долгострой (я не говорю только по Бурятии) может быть их взять и в приоритетном порядке достроить. Спасибо.

### **А.И. ШИРОКОВ**

Вячеслав Владимирович, благодарю Вас. Спасибо большое. Тем более, что Вы (тут губернаторский опыт никуда не денешь) сакцентировали внимание как раз на том, что с моей точки зрения является тоже важным или самым важным, потому что это то, о чем я уже говорил, обращаясь к Минтрансу, к коллегам из федеральных органов власти. По сути дела, мы сегодня говорим не о километрах и тоннах, а мы сегодня говорим о людях, которые живут на Дальнем Востоке. И наша задача сегодня общая, государственная состоит в том, чтобы количество этих людей увеличилось, и жили бы они там чуть более комфортно, а в идеале — совсем комфортно, примерно так же как в европейской части страны. И в этом отношении вот это самая важная задача, которую сегодня президент ставит, и правительство реализует. Поэтому здесь наш совместный вклад, я считаю, может быть довольно весомым. По крайней мере, практика (повторю, мы сегодня об этом говорим) дней субъектов у нас в Совете Федерации, принятых решений, отслеживания этих решений

— это очень дорогого стоит для наших регионов. Мы эту практику будем продолжать.

В заключение, уважаемые коллеги, я хотел бы вас поблагодарить. Мне кажется, что сегодня у нас состоялся хороший, добротный разговор. Мы обозначили проблемы, показали на каком этапе решения этих проблем мы находимся.

По итогам нашей сегодняшней работы мы подготовим проект протокола, предварительно вам его разошлем на согласование с тем, чтобы у нас в результате получился нормальный, сбалансированный документ. Здесь принципиально важно понятие баланса.

Нам надо понимать баланс интересов региональных и федеральных. Как мы можем все-таки в решении общей для нас задачи этот баланс реализовывать?

Уважаемые коллеги! В регионах также прошу, если есть конкретные предложения, помимо прозвучавших уже сегодня, адресовать на адрес нашего комитета, мы их обобщим и в проект протокола совещания сегодня включим.

Спасибо огромное. Дальнему Востоку доброго вечера! Москве хорошего рабочего дня! До свидания!