

С Т Е Н О Г Р А М М А

заседания "круглого стола" на тему "Развитие сети автомобильных дорог в субъектах Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа"

28 февраля 2020 года

ТМ

А.И. ШИРОКОВ

Уважаемые коллеги, добрый день! 11 часов. Предлагаю начать нашу работу.

Уважаемые коллеги, сегодня наш комитет вместе с Комитетом по экономической политике проводит заседание "круглого стола" на тему "Развитие сети автомобильных дорог в субъектах Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа". Должен сказать, что наш комитет регулярно на заседаниях подобного рода – на парламентских слушаниях, выездных совещаниях – рассматривает состояние инфраструктурных отраслей Дальнего Востока. И мы видим, что сложилось явное несоответствие между значимостью дальневосточных территорий для развития страны и состоянием инфраструктурных отраслей. Совершенно очевидно, что это является одним из основных сдерживающих факторов дальнейшего развития экономики и повышения качества жизни населения нашего макрорегиона. В полной мере это относится и к автомобильным дорогам, которые являются одним из важнейших среди инфраструктурных объектов и которых катастрофически не хватает на Дальнем Востоке. Неслучайно в

последнее время строительство и реконструкция автомобильных дорог являются одним из важнейших приоритетов государства.

К сегодняшнему заседанию мы получили информационные материалы и предложения от органов государственной власти большинства дальневосточных регионов. Я сам представляю в Совете Федерации Магаданскую область и знаю положение дел в том числе и по рассматриваемому вопросу. Конечно же, удовлетворения оно не вызывает и вот почему.

Первое. Протяженность автомобильных дорог общего пользования Дальневосточного федерального округа, который занимает свыше 40 процентов территории страны, в настоящее время составляет всего 8,2 процента от общей протяженности автомобильных дорог России. Из них нормативным требованиям соответствуют порядка 79 процентов федеральных и только 37 процентов региональных дорог в округе — это намного ниже, чем в среднем по стране.

Второе. К сожалению, должен констатировать, что в настоящее время в субъектах Российской Федерации, входящих в Дальневосточный федеральный округ, пока не завершено формирование опорной сети автомобильных дорог. Порядка 1265 населенных пунктов Дальнего Востока не имеют круглогодичной связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования.

Третье. Как я сказал ранее, техническое состояние многих автомобильных дорог нашего округа пока оставляет желать лучшего. Скорость износа существующего дорожного покрытия намного опережает скорость их строительства и капитального ремонта. Основная проблема — это хроническое недофинансирование дорожно-строительной отрасли.

На решение этой проблемы направлен национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги". В рамках него реализуется федеральный проект "Дорожная сеть". В целях его реализации дальневосточным субъектам в прошлом году были представлены иные межбюджетные трансферты из федерального бюджета в объеме 9 354 млн рублей.

В рамках сегодняшнего мероприятия мы хотели бы узнать у представителей дальневосточных регионов, достаточно ли выделяемых в рамках национального проекта денег и насколько удается их осваивать.

Четвертое. Низкое качество российских дорог связано в том числе и с нарушениями оптимальных сроков и технологии строительства, с некачественными строительными материалами. Это уже не раз приходилось констатировать, что в особых природно-климатических условиях дальневосточных регионов, особенно тех, которые относятся к Крайнему Северу, должны применяться наукоемкие технологии и новые строительные материалы. Это относится не только к строительству и эксплуатации, но и к ремонту автомобильных дорог. Тем более что в нашей стране разработаны новые образцы материалов, способные работать в самых суровых условиях.

Соответственно, хотелось бы услышать сегодня также от участников "круглого стола", насколько применяются сегодня в субъектах Дальнего Востока такие инновационные материалы.

Пятое. Отдельно хотел бы остановиться на проблеме приведения в нормативное состояние региональных и муниципальных мостов. Это очень важная тема, которая рассматривалась в том числе и на Госсовете в июне прошлого года.

еб

Насколько нам известно, Минтранс России разработал и утвердил специальную программу приведения в нормативное состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального и местного значения. Поэтому хотел бы просить представителей Минтранса сегодня подробнее на этом остановиться относительно именно Дальневосточного федерального округа.

Шестое. Особую роль в обеспечении жизнедеятельности субъектов Российской Федерации Дальневосточного федерального округа играют зимники, или автозимники. По сути, они являются временными сезонными дорогами, но тем не менее играют весьма значимую роль в жизни дальневосточных субъектов, поскольку используются для связи с отдаленными и труднодоступными территориями, по ним осуществляется северный завоз. Несмотря на большое их значение, правовое регулирование их отсутствует. Недостаточность нормативного регулирования в этой сфере негативно сказывается на темпах развития северных территорий. Однако мы понимаем, что при наличии эффективного правового механизма и надлежащей практике его применения Российский Север может стать образцом инфраструктурного обустройства.

Уважаемые коллеги, это лишь некоторые факторы, которые задерживают развитие автомобильных дорог на Дальнем Востоке. Проблем в этой сфере, конечно же, больше. Еще три укажу: несовершенство законодательства в сфере закупок товаров, работ и услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд; низкая эффективность механизма подбора подрядчиков; несовершенство системы ценообразования в дорожно-строительной отрасли.

Все ваши предложения, которые сегодня будут внесены, мы постараемся учесть в наших рекомендациях.

Теперь хотелось бы договориться о регламенте. Предлагается сначала заслушать представителей федеральных ведомств и министерств, сразу задать им интересующие вопросы, а дальше работать по повестке. Для доклада предполагается до 15 минут, для выступления – до 10.

Сегодня у вас имеются подготовленные материалы. Просьба в случае наличия каких-то замечаний или дополнений в проект итогового документа сразу вносить свои предложения.

У нас ведется стенограмма заседания, поэтому прошу не забывать включать микрофон.

И начать сегодняшнюю работу хочу предложить Григорию Андреевичу Волкову, директору Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации.

Григорий Андреевич, прошу Вас.

Г.А. ВОЛКОВ

Спасибо, Анатолий Иванович.

Добрый день, уважаемые коллеги! Спасибо за возможность выступить и доложить о том, как Министерство транспорта Российской Федерации работает по направлению развития автомобильных дорог в том числе на территории Дальневосточного федерального округа. Данному округу уделяется особое внимание. На территории Дальневосточного федерального округа на сегодняшний день 125,7 тыс. километров автомобильных дорог. Подтверждаем данные, что только 8,2 процента из них находятся в нормативном состоянии, хотя в целом по Российской Федерации, конечно, такой показатель выше – где-то 50,4 процента.

Что касается федеральных дорог, то на территории Дальневосточного федерального округа 9,7 тыс. километров

автомобильных дорог, что составляет 18 процентов от общей протяженности, и доля в нормативном состоянии составляет почти 80 процентов. В этом году мы планируем уже выходить на те самые 85, которые заявлены для всех федеральных автомобильных дорог.

В период 2020–2022 годов более 60 километров будет построено либо отремонтировано. На эти цели предусмотрено почти 32 млрд рублей. При этом сегодня наименее соответствует транспортно-эксплуатационному состоянию автодорога "Колыма" в Магаданской области. По этой дороге планируется до 2024 года перевести в капитальный тип покрытия 444 километра. На эти цели предусмотрено также 22 млрд рублей. После 2024 года работы по переводу в капитальный тип покрытия будут продолжены. Сейчас этап связан с населенными пунктами и подъездами к населенным пунктам, что особо остро отмечается жителями населенных пунктов. Поэтому эта работа в первую очередь сейчас ведется. С губернатором Магаданской области на "региональном часе" в Минтрансе мы это тоже подробно всё обсуждали. То есть наш подход полностью согласован с субъектом.

В части автомобильных дорог регионального значения. Протяженность региональных дорог – 47,5 тыс. километров, в нормативном состоянии находится почти 38 процентов, притом что в целом по стране этот показатель – 42,4 процента.

аа

В 2019 году была направлена субсидия в размере 6,8 млрд рублей и иные межбюджетные трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности в размере 9,5 млрд рублей. Это без учета тех денег, которые направлялись на национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Кроме того, почти 1 млрд рублей был направлен на приведение в норматив дорог

сельских территорий, которые не обеспечены твердым покрытием. Освоение средств указанными субъектами Дальневосточного федерального округа составило 94,1 процента, что в целом по стране мы отмечаем, как довольно высокий показатель.

В 2020–2022 годах на строительство и реконструкцию региональных автомобильных дорог предусмотрено 23,2 млрд рублей, в том числе 6,5 – в 2020 году, 8,4 – в 2021 году и 8,4 – в 2022 году. Подробнее я готов пояснить по объектам, если это будет интересно.

Также в рамках федерального проекта, предусмотренного комплексным планом федерального проекта "Коммуникации между центрами экономического роста", предусмотрено предоставление иных межбюджетных трансфертов в размере 9,2 млрд рублей, что составляет 23,3 процента от общего объема бюджетных трансфертов. Эти деньги будут направлены в первую очередь в Приморский край и Амурскую область.

Кроме того, бюджетам субъектов Дальневосточного федерального округа в 2020–2022 годах планируется предоставление иных межбюджетных трансфертов в размере 13,9 млрд рублей на финансовое обеспечение дорожной деятельности, так называемой тэшки(?), это 9,1 процента от направляемых на эти цели денег. Это Камчатский край, Хабаровский край, Магаданская область, Амурская область, Чукотский автономный округ.

Также на продолжение реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры на сельских территориях бюджетам субъектов ДФО в период 2020–2022 годов предусмотрены субсидии из федерального бюджета в размере 4,3 млрд рублей, это 14 процентов от общего объема субсидий. Важно отметить, что для Дальневосточного федерального округа идет повышающий коэффициент – почти 3, таким образом для субъектов минимальный

размер субсидий на один километр сельских дорог составляет 43,2 млн рублей, в то время как для субъектов центральной России такой показатель не превышает 20 млн рублей.

Что касается национального проекта. Как мы все знаем, в соответствии с указом президента к 2024 году этот показатель по региональным дорогам нормативного состояния должен составлять 50 процентов, по агломерациям – 85 процентов. За период до 2024 года будет отремонтировано порядка 3 тыс. километров автомобильных дорог регионального значения и порядка 2 тысяч автомобильных дорог муниципального значения.

При этом, как мы с вами знаем, у нас два субъекта не достигнут показателя в 50 процентов – это Забайкальский край и Республики Саха (Якутия). Это связано в первую очередь с большой протяженностью дорожной сети, а также со стартовыми условиями, что изначально у субъектов был крайне низкий показатель. Сейчас мы в рамках работы над программами... *(неразборчиво)*, о которых подробнее доложу позже, рассматривали возможность также дополнительно помочь тем субъектам, которые не достигают 50 процентов, в том числе Забайкальский край и Республика Саха (Якутия) получают дополнительно деньги. На 24 субъекта мы планируем направить порядка 112 млрд рублей. Также в эти 24 субъекта входит Магаданская область и Амурская область, которые по результатам диагностики сократили протяженность автомобильных дорог, находящихся в нормативах. Да, это немножко, может быть, в целом нам сейчас подпортит статистику, но задача выполнять все-таки указ, и превалирует ее норматив, поэтому до 2024 года мы точно все эти показатели нагоним, и тех денег, которые направляются на Дальневосточный федеральный округ, я

думаю, будет достаточно, чтобы ситуацию исправить, в том числе со статистикой.

Отдельно со Счетной палатой уделяем большое внимание работе субъектов со статистикой, с предоставлением данных. Эту работу, скажем так, сейчас берем на особый контроль.

Итак, на мероприятия по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог до 2024 года будет направлено порядка 38 млрд рублей. Также в 12 городских агломераций поступят деньги в размере практически 30 млрд рублей. И субъекты на эти цели в агломерациях направят не менее 14,5 млрд рублей.

св

Кассовое исполнение за 2019 год составляет 97,4 процента в целом по Дальневосточному федеральному округу, отстающий субъект был Приморский край, мы там отдельно занимались субъектом, понимали, что была чрезвычайная ситуация на территории субъекта. И вовремя, конечно, субъект не успел нам закрыть все работы, все деньги восстановлены в полном объеме, в ближайшее время они в субъект будут введены Минфином, вчера это обсуждали в правительстве.

Что касается 2020 года, то на территории Дальневосточного федерального округа должно быть отремонтировано 404 объекта, 292 из них уже запланированы, по 171 контракт заключен. Напомню, что эту работу субъекты должны были завершить до 1 марта, поэтому сейчас отдельно тоже Минтранс с каждым субъектом отработывает по данному направлению. Я думаю, что за две недели мы эту работу в общей массе завершим.

Самый низкий результат по заключению контракта по Чукотскому автономному округу. Ни один из запланированных

объектов не включен в план-график, а также Забайкальский край – законтрактовано только 23,5 процента объектов, Приморский край, Республика Саха – по 25 процентов законтрактованных объектов.

Что касается программы мостов. В соответствии с решениями госсвета, прошедшего в июне прошлого года, такая программа подготовлена. Изначально в нее вошло 3903 моста, 496 путепроводов, но не все они были обеспечены финансированием. В итоге на уровне правительства было принято решение, что мы разобьем эту программу на два этапа, первый этап будет полностью обеспечен финансированием, по результатам реализации первого этапа мы будем выходить за дополнительное финансирование, скажем так, на второй этап, на который у нас сегодня денег не предусмотрено. Итого, у нас будет отремонтировано, как мы предполагаем, порядка 2100 мостовых сооружений и 170 путепроводов. Из них на территории Дальневосточного федерального округа планируем построить 39 путепроводов и отремонтировать 11 тысяч погонных метров искусственных сооружений. На эти цели предусмотрено 35 млрд рублей и почти 30 млрд рублей на путепроводы.

Отдельной мерой поддержки для себя мы видим на Дальневосточном федеральном округе программу по приему автомобильных дорог в федеральную собственность. Прием и передача автомобильных дорог утверждены соответствующим планом, и мы планируем принять порядка 1250 километров автомобильных дорог. Это и дорога Южно-Сахалинск – Оха, и Благовещенск – Свободный – Циолковский в Амурской области. Также ряд небольших дорог, которые субъекты предлагают и которые соответствуют, скажем так, критериям, по которым они могут быть включены как федеральные.

Высвобождение денег, которые субъекты направляют в указанные дороги, также может направляться на региональную сеть, о чем мы всегда с субъектами говорим, ну и тем самым параллельно, конечно, федеральные дороги доводятся до норматива с учетом поступления денег в Федеральный дорожный фонд и наших нормативов по работам на ремонт, капитальный ремонт и содержание.

В части автомобильных дорог местного значения по поручению Президента Российской Федерации было необходимо рассмотреть вопрос направления дополнительных денег для ремонта дорог в агломерациях с населением более 20 тысяч жителей. Минтранс полностью поддерживает это предложение. Единственное, чтобы это предложение реализовывалось не за счет Федерального дорожного фонда или перераспределения денег с других субъектов. Здесь мы с Минвостокразвития тоже эту историю обсуждали, полное понимание есть, что эти деньги должны быть дополнительно направлены на дороги местного значения.

Отдельно в Дальневосточном федеральном округе мы также развиваем автомобильные дороги с механизмом ГЧП. В прошлом году совместно с комитетами мы рассматривали законопроекты, которые разрешают строительство платных автомобильных дорог в случае отсутствия альтернативы. Такой законопроект принят, уже один проект, насколько я знаю, реализуется, и несколько проектов в проработке находятся в том числе подразделением госкомпаний, мы смотрим, какие проекты можно реализовать, используя такой механизм.

Было много вопросов из серии альтернативы, отсутствия альтернативы, поэтому для жителей населенных пунктов, которыми будет проведена такая платная дорога либо искусственное

сооружение, проезд будет бесплатный, деньги планируется взимать исключительно с грузовиков.

сз

Таким образом, социальный риск здесь исключен. Ну, естественно, в любом случае будет снижена тарифная стоимость на доставку грузов, так как стоимость доставки иными видами транспорта в любом случае будет выше, нежели тариф проезда по такому искусственному сооружению.

В настоящее время на территории Хабаровска реализуется обход Хабаровска – это километр 13-й – 42-й. Это первый, скажем так, крупный проект ГЧП, который запущен по программе поддержки регионов. Мы ожидаем, что в октябре 2021 года этот объект будет завершен. Лично несколько раз был на этом объекте, отмечаю, что на очень высоком уровне организована работа. И даже в Центральной России есть организации, которым можно было бы поучиться тому, как поставлена работа на данном объекте.

С учетом планов по строительству моста через реку Лену планируется также на федеральной дороге построить четыре моста – через реку Вилюй, а также Алдан. В настоящее время эти объекты не обеспечены финансированием, но мы включили их в комплексный план, в лист ожидания, сейчас надеемся, что, если наша программа по реализации комплексного плана будет реализовываться с опережающими темпами, мы точно так же попросим на эти объекты деньги, так как все готово для того, чтобы эти объекты уже запустить в ближайшее время.

Ну и в завершение хочу сказать, что у нас отдельно ведется работа с Приморским краем, разрабатывается проект строительства кольцевой автомобильной дороги во Владивостоке. Единственное, субъект активно обращался и к президенту, и руководителю

министерства, чтобы мы ему помогли. Мы проработали вопрос создания отдельной некоммерческой организации, которая бы занималась развитием автомобильных дорог в Приморском крае по аналогии, как это сделано в Москве и Санкт-Петербурге, как это делалось под отдельные задачи в Крыму и в рамках Олимпиады. В настоящее время этот вопрос в проработке. Субъект бы тоже хотели попросить, чтобы он чуть активнее с нами взаимодействовал, потому что в первую очередь субъекту же это и надо.

Ну и целом зачастую субъекты выходят с какими-то инициативами, которые мы, естественно, в силу всех наших контрольных мероприятий вынуждены исполнять, но не всегда получаем должного взаимодействия от субъектов, тем самым оказываемся в довольно сложной ситуации, когда вроде бы и готовы работать и помочь, но без субъекта эту работу выполнить не можем. В целом считаем, что та работа, которая ведется в Дальневосточном федеральном округе, достаточна.

Отдельно остановлюсь на Вашем вопросе по нормативам. Мы в рамках национального проекта создали реестр. Все технологии, которые могут использоваться, включены в этот реестр. Включение в реестр является основанием для того, чтобы использовать технологии на любом объекте, то есть с точки зрения того, как финансировать, кем финансировать.

Да, у нас Дальневосточный федеральный округ имеет низкий уровень заказчиков именно на муниципальном уровне. Поэтому мы сделали отдельно большую программу по повышению квалификации именно заказчиков. Эта программа бесплатная, ее можно пройти на сайте. То есть там несколько часов – вводный курс, отдельный курс по тому, как укладывать асфальтобетонную смесь, как ее принимать, как на нее смотреть. То есть у нас за прошлый год, буквально за

полтора месяца, прошло обучение 1,5 тысячи человек, бóльшая часть из них приходится как раз на удаленные субъекты, в том числе Дальневосточный федеральный округ. Отдельно планируем делать выездные мероприятия, чтобы точно так же с субъектами отрабатывать и повышать уровень заказчиков, чтобы к 2024 году выравнять уровень, повторяюсь, заказчиков. В целом по стране у нас за этот год уже большие сдвиги. Если многие субъекты в начале 2019 года догоняли, то к концу 2019 года – начале 2020 года мы видим, что субъекты в целом подравниваются. И это, конечно, отрадно видеть.

Мы считаем, что идем в нужном направлении. Поэтому отдельное спасибо и Совету Федерации, и Государственной Думе за то, что с субъектами работаете, помогаете нам в отдельных вопросах.

Наверное, на этом доклад окончен. Спасибо.

А.И. ШИРОКОВ

Спасибо большое. Немножко прокомментирую один сюжет Вашего выступления.

Принято буквально сегодня историческое решение. У нас, к сожалению, до сего времени территория нашей страны разорвана по реке Лене. У нас нет связи с заленскими территориями северо-востока. Поскольку сегодня принято решение, повторю, историческое о строительстве моста, мостового перехода через Лену и планируется дальше через Алдан, Вилюй, то фактически будет решена глобальная проблема. Но в замыслах субъектов – уже железнодорожное сообщение. Спасибо.

мс

Уважаемые коллеги, к Григорию Андреевичу вопросы, пожалуйста. Нет вопросов?

И.Н. АБРАМОВ

У меня есть пара вопросов, которые я хотел бы поднять.

А.И. ШИРОКОВ

Иван Николаевич, прошу.

И.Н. АБРАМОВ

Григорий Андреевич, я представляю Амурскую область. Вы, наверное, знаете, у нас есть несколько вопросов, которые, наверное, нуждаются в федеральной поддержке.

У нас на севере области есть такая дорога регионального значения Введеновка – Февральск. Мы часть участков ремонтируем, но там непосильная для нас сумма – 2 миллиарда необходимо для реконструкции этой дороги. Люди уже лет 20 ждут нормального транспортного сообщения, потому что это северная территория, тяжелая, там много рудников. Населения небольшое количество живет, но я думаю, что они все-таки достойны того, чтобы иметь транспортное сообщение с городом Благовещенском и так далее.

Дальше, второй вопрос. Вы затронули в своем докладе мосты и путепроводы. На Дальнем Востоке у нас (недавно представители РЖД отчитывались, говорили, рапортовали) действительно интенсивность увеличивается. У нас уже интервалы есть... Поселок Новобурейский – интервалы движения сократились с 12 до семи минут. Представляете? Там проехать невозможно. Ты постоянно должны стоять и ждать, пока все поезда проедут. В первую очередь хотел бы, чтобы, когда эта программа у вас будет действовать, вы запланировали строительство вот этих путепроводов и переездов, для того чтобы не только товары могли передвигаться, но и люди тоже беспрепятственно могли передвигаться по территории Амурской области.

Ну и третье. Встречался с нашим министерством профильным. Они поднимают вопрос о том, что сегодня существует большое

количество отчетности в разных формах. Просьба унифицировать отчетность в каком-то едином "окне", чтобы все знали: вот там мы всю отчетность выделяем. Потому что иногда это отвлекает просто от основной задачи.

Вот три момента, на которые я бы хотел, чтобы ваше, профильное, министерство обратило внимание.

Г.А. ВОЛКОВ

Иван Николаевич, что касается региональной дороги, то, как я сказал, планируется направление дополнительных средств. Поэтому то, как субъект ими будет распоряжаться, — это уже решение субъекта. Заставить субъект сделать именно эту дорогу... Поэтому здесь совместно давайте еще отдельно посмотрим.

Что касается переездов, с вашим профильным министерством мы это тоже согласовывали. Да, на Дальний Восток приходится больше всего путепроводов.

И.Н. АБРАМОВ

Когда вы начнете?

Г.А. ВОЛКОВ

Начнем по мере готовности ПСД. То есть это зависит уже от субъекта.

И.Н. АБРАМОВ

(Микрофон отключен.) ПСД...

Г.А. ВОЛКОВ

Раз есть ПСД, значит, будем отдельно к самым важным приступать уже.

И.Н. АБРАМОВ

Уже можно в этом году?

Г.А. ВОЛКОВ

В этом году у нас деньги распределены, в этом году мы можем как раз...

И.Н. АБРАМОВ

Включить в следующий...

Г.А. ВОЛКОВ

Включить в следующий год. Но плюс мы традиционно ожидаем, что сейчас, в середине года появятся субъекты, которые откажутся от денег. Поэтому если какой-то субъект, скажем, на свой страх и риск вот этот объект начнет, понимая, что он точно получит деньги... А для чего мы утверждали на заседании правительства программу? Чтобы субъектам показать, что есть деньги, чтобы сегодня у нас выходили уже проектные организации на исследование мостов и проектирование путепроводов. Потому что, представьте, отремонтировать 2100 мостов за три года... Это практически нереально. Практически нереально найти столько квалифицированного инженерного состава. Поэтому вот эту работу мы начинаем буквально за два года, чтобы успеть этот путь пройти.

Естественно, мы понимаем, что есть наиболее важные объекты, под них у нас заложены, может быть, небольшие суммы – 30 миллиардов на два следующие года, но с учетом дополнительных межбюджетных трансфертов, мы думаем, эту задачу можно решать – как раз по запуску. Ну и плюс субъекты опять же понимают, что есть деньги, что сегодня нужно запроектировать и нужно искать тех, кто будет исполнять эту работу. Поэтому здесь уже все зависит от субъекта.

Для чего сделали федеральный проект? Чтобы этим опять же управлять, чтобы не столько даже деньгами, сколько управлять именно координацией субъектов, чтобы это все вовремя было и работало, чтобы мы, да, действительно вовремя могли деньги

перекинуть с одного объекта на другой, а потом вернуть. То есть такая работа, конечно, ведется.

Что касается отчетности, сами сильно страдаем. В департаменте отдельный отдел сделали, который только отчетностью занимается. А еще отдел готовит справки. Поэтому сейчас наш курирующий заместитель председателя правительства Хуснуллин тоже этим вопросом озадачился, сказал, что должна быть единая система. Минфин и Минэкономразвития нас здесь вроде бы тоже поддерживают.

вб

Как вы знаете, на дорогах работает единая система "Эталон". Ей пользуются и Счетная палата, и администрация президента, то есть мы так потихоньку всех вовлекаем в этот процесс. И считаем, что, если нужно кому-то видеть в каком-то другом разрезе информацию, мы лучше доработаем нашу систему, чем будет 55 тысяч отчетов делать. Наши айтишники, скажем так, которые сопровождают проект, говорят: "Просто скажите задачу, какую вы хотите выгружать, мы вам ее обеспечим".

Точно так же для всех участников сегодняшнего мероприятия, я думаю, возможно предоставить доступ, чтобы вы могли ваш регион отсматривать.

И.Н. АБРАМОВ

Да, пришлите мне.

Г.А. ВОЛКОВ

Хорошо. Отработаем и Вам направим.

И.Н. АБРАМОВ

Спасибо.

С МЕСТА

(Микрофон отключен.) А можно вопрос?

А.И. ШИРОКОВ

Спасибо.

Еще? Прошу.

С МЕСТА (тот же)

(Микрофон отключен.) В докладе упомянули дополнительную заявку по национальным проектам... *(Не слышно.)* Положительно будет рассмотрен наш проект? Забайкальский край, Якутию Вы упомянули.

Г.А. ВОЛКОВ

Деньги дополнительные есть. Опять же смотрим на исполнение субъектами. Этот год показал, что Дальневосточный федеральный округ, многие субъекты, в том числе Ваш субъект, со скрипом исполнял проект. Мы, можно сказать, на ленточке на Новый год сидели и смотрели, как закрываются КС, так как это влияет и на наши тоже показатели.

Поэтому, как только мы чувствуем, что субъект набирает темпы, субъект по мощности может делать больше... Естественно, эти деньги мы зарезервировали в первую очередь для субъектов, которые не достигают 50 процентов. Но эти деньги придутся также, как я сказал, на вторую половину реализации нацпроектов – это 2022–2024 годы. Поэтому есть 2020 и 2021 годы, чтобы показать субъекту, что он может эти деньги осваивать.

Потому что если мы будем понимать, что тот объем, который субъект делает, который мы изначально прогнозировали... Потому что в целом мы угадали, то есть тот показатель, который мы выполнили (112 миллиардов просили, в итоге было 126, 122 у нас – освоение), показывает, что в целом наши прогнозы по мощности, по возможностям субъектов оправдались. Поэтому когда мы видим, что субъект...

Республика Бурятия.

У меня вопрос такого характера: ваша позиция, то есть позиция министерства, по так называемым сельским муниципальным мостам. Колхозного и совхозного производства сегодня нет, фермеры не имеют возможности в поселение вкладывать деньги, раньше они поддерживали. Но сегодня как, по комплексной программе развития сельских территорий будут реконструироваться эти мосты (они многие в негодном состоянии) или у вас будет отдельная программа – помочь муниципалам именно в реконструкции этих мостов, без которых жизнь в селе невозможна?

Г.А. ВОЛКОВ

Мы бы рады все сделать. Когда меня спрашивают, конкурируют ли дороги между собой, я говорю, что нет, потому что считаю, что нужно строить больше дорог и, естественно, ремонтировать всё. Но задача сегодня в рамках нацпроекта – все-таки начать с региональных дорог и максимально помочь в больших агломерациях.

В своем докладе я тоже говорил, что есть задача по местным дорогам в Дальневосточном федеральном округе, на которую требуются эти 49 млрд рублей. Я полагаю, что как раз именно за счет этой программы и могут быть восстановлены мосты в муниципалитетах и сельских территориях.

(тот же)

(Микрофон отключен.) Но не через село... (Неразборчиво.)

Г.А. ВОЛКОВ

Ну, через село... Понимаете, мы же переводим в твердый вид покрытия дорогу. То есть, как правило, где есть мост, этот мост уже,

наверное, находится на такой дороге. Поэтому тут совсем не та цель у этой программы.

А.И. ШИРОКОВ

Спасибо.

Еще вопросы, коллеги? Нет.

Идем дальше. Я хотел бы предоставить слово человеку, который про Дальний Восток знает, наверное, все. Ирина Юрьевна Маканова, заместитель директора Департамента развития человеческого капитала и территориального развития Минвостокразвития.

Прошу Вас.

И.Ю. МАКАНОВА

Добрый день, уважаемые коллеги! На самом деле Григорий Андреевич достаточно подробно в цифрах рассказал то, что у нас есть в федеральном бюджете, то, что, в общем-то, у нас есть в планах и уже отражено в отдельных решениях правительства. А я бы хотела обратить внимание на следующее.

В 2018 году еще на Госсовете по Дальнему Востоку во Владивостоке министерству президентом было дано поручение разработать национальную программу развития Дальнего Востока. Собственно, с этой даты мы ее начали разрабатывать, в том числе основываясь на стратегических целях и задачах указа президента № 204. Сейчас не буду говорить о судьбе этой нацпрограммы (то есть она на самых высоких стадиях и уровнях согласования с первыми лицами государства), но расскажу, какая была проделана работа, потому что основную часть этой национальной программы занимает так называемый социальный раздел, в котором также очень весомую как в деньгах, так и в мероприятиях долю занимают мероприятия транспортной доступности.

аб

Мы, наверное, на протяжении нескольких месяцев проводили достаточно большую работу и анализ всех проблемных реперных точек как раз в части автомобильных дорог, потому что, конечно, автомобильные дороги в общем по всей Российской Федерации – большая боль, а на Дальнем Востоке – это просто трагедия. Слава богу, указ президента пытается решать и решает проблему с региональными дорогами, комплексный план модернизации магистральной инфраструктуры – с дорогами федеральными.

Но для Дальнего Востока, наверное, ключевую и основную роль играют, конечно, дороги местного значения. И, если исходить из тех ключевых целей и показателей, которые поставлены, в первую очередь, сокращение смертности и сокращение ДТП на дорогах, то на Дальнем Востоке 70 процентов ДТП и 45 процентов случаев смертности в результате этих ДТП происходят на дорогах местного значения, а их нормативное состояние не превышает 30 процентов.

Мы проанализировали эту историю, просчитали в километрах, просчитали в дорогах, цифры получились не утешающие, цифры получились огромные – практически под 200 млрд рублей необходимых денежных средств до 2024 года. Но, самое главное, протяженность – это порядка 10 тыс. километров, что, конечно, для Дальнего Востока в цифрах, если в этих параметрах размышлять, конечно, очень большая цифра, с точки зрения возможности освоения денежных средств и возможности строительного комплекса Дальнего Востока. Но вместе с тем мы действительно эти данные проанализировали, мы их представили в Министерство транспорта, проанализировали с Министерством транспорта, доложили в правительство.

Могу доложить, что отчасти эту задачу мы начинаем решать, потому что председатель правительства в своем поручении отразил, что на эти мероприятия в рамках национальной программы мы должны заложить определенную денежную сумму, она, конечно, меньше общей потребности. Но для нас всегда любое начало с любыми деньгами – это уже значительный положительный момент.

Далее. Мы проанализировали следующие болезненные точки в рамках дорог. Это как раз были искусственные сооружения, это было необходимое строительство классных и внеклассных мостов, и это были путепроводы в местах одноуровневого пересечения автомобильных дорог с железными дорогами. Здесь тоже, безусловно, положительный момент. Не дожидаясь принятия этой нацпрограммы (спасибо государственному совету по автомобильным дорогам, который в 2018 году состоялся), мы с Министерством транспорта достаточно быстро отработали в своей части Дальнего Востока эту потребность.

И я вам хочу сказать, что на самом деле у нас расхождение с Министерством транспорта оказалось всего лишь маленькой погрешностью. То есть мы просили определенную денежную сумму на определенное количество искусственных сооружений, опять-таки в относительных цифрах мы ее получаем сейчас, когда правительством была одобрена эта программа.

Единственное, конечно, на путепроводы обратить внимание. У нас было 45 путепроводов на территории Дальневосточного федерального округа, 39 из которых – к строительству, а шесть – к реконструкции. К сожалению, они уже в ненормативном состоянии и, рано или поздно, мы все равно к этому придем. На эти шесть, которые мы пока не видим в соответствующих программах, мы бы

хотели обратить внимание. И РЖД подтверждает, собственно, необходимость реконструкции этих путепроводов.

Что было сделано еще? Мы на самом деле пошли немного творческим путем, пошли от цифры, установленной в форме 3-ДГ, – количество населенных пунктов на территории Дальневосточного федерального округа, не имеющих связи по дорогам с твердым покрытием, с автомобильными дорогами общего пользования. Вообще эта цифра была 1344 населенных пункта на территории Дальневосточного округа. Большая половина этих населенных пунктов, сразу скажу, приходится на Республику Саха (Якутия).

Почему это важно и почему важно то решение о строительстве Ленского моста, которое Вы сегодня озвучили? Потому что после завершения строительства этого объекта количество оторванных населенных пунктов от соответствующих автомобильных дорог сократится в разы.

МВ

Это всего лишь строительство одного моста, о котором Республика Саха (Якутия) говорила давным-давно. Вот он просто показатель эффективности, и бюджетной эффективности в том числе, от принятия того или иного решения.

Потом из этих 1344 населенных пунктов их стало 1265, потому что в этой разнице оказалось, что люди уже давно не живут, населенные пункты существуют. Но это вопрос к Министерству экономического развития. И решение вопросов с теми населенными пунктами, которые либо необходимо закрывать, либо принимать иные решения в отношении них, с учетом того, что население в них отсутствует.

Далее. Из оставшейся части был проведен анализ совместно с субъектами по наличиям других видов транспортного сообщения в

указанных населенных пунктах, то есть по наличию авиационного сообщения, железнодорожного сообщения (я имею в виду круглогодичного), речного, морского и так далее. Пришли к цифре по итогу – 133, ограничив ее еще количеством проживающих лиц и количеством необходимых километров, которые должны быть построены. Потому что Минфин нам тоже задал очень жесткие рамки с точки зрения денег.

Стали руководствоваться населением – от 600 человек, и необходимостью строительства – не более 30 километров (дороги). И появилась цифра – 133 населенных пунктов. Если в километрах, то это почти 3000 километров. Охват населения – 173 тысячи человек. И пока ориентировочно (это мы будем, наверное, с Министерством транспорта отрабатывать) мы видим, что это где-то 73 млрд рублей, исходя из тех аналогов строительства километра дороги, которые в этих территориях существуют.

Соответственно, в проекте национальной программы эти цифры отражены. Единственное, оговорюсь (и это решение было принято на уровне председателя правительства), мы все-таки берем лаг – до 2035 года. Мы понимаем, что растягиваем, условно говоря, вот эти большие мероприятия на такой срок.

На чтобы еще хотелось обратить внимание. Мы прекрасно знаем, какие населенные пункты находятся на территории Дальнего Востока, то есть общую численность каждого населенного пункта, за исключением административных центров. Она очень маленькая. Поэтому определенный федеральный проект национального проекта БКД охватил небольшую часть Дальнего Востока, то есть только наши центры в субъектах Российской Федерации. Я имею в виду это улично-дорожная сеть в городах с численностью населения от 500 тысяч человек.

Мы посмотрели, проанализировали, какие населенные пункты у нас есть. Среднее значение, средняя цифра проживающих для ДФО, причем это считается нормальный, хороший, функционирующий населенный пункт, — это населенный пункт с численностью от 20 тысяч человек. Таких населенных пунктов, смею вас заверить, оказалось не так много — всего 36.

Соответственно, мы просчитали сколько необходимо на ремонт улично-дорожной сети в этих 36 населенных пунктах. Это цифра: в километрах это получилось 2 тыс. километров; в деньгах это получилось порядка 45 миллиардов. Но, что важно, охватывает это население в 2 миллиона 300 человек, то есть из 8 миллионов всего Дальневосточного федерального округа — это осязаемый прирост и осязаемый эффект.

Плюс нами дополнительно были проанализированы мероприятия не совсем министерства транспорта. Мы, к сожалению, вынуждены были от них отказаться. Где-то нас заверили, что они будут реализованы, но не сказать про это не могу. У нас, к сожалению, обустройство дорог очень сильно страдает на Дальнем Востоке, что немаловажно.

Во-первых, у нас где-то порядка 90 процентов дорог не обеспечены телефонной связью и соответствующими экстренными вызовами.

ВП

Но здесь министерство цифрового развития в свое время в рамках своего национального проекта обещало, что и интернет-связь, где нет возможности провести телефонную связь, ну и, цифровая телефония, этим будут обеспечены все автомобильные дороги в пределах Дальневосточного федерального округа.

Пока вроде бы они этот показатель выдерживают, они нам отчитываются по своим показателям национального проекта, но вместе с тем эта проблема остается.

Также проблема, которую многие из губернаторов ставили, — это проблема пыле- и шумоподавления. Поскольку мало дорог с асфальтобетонным покрытием, много дорог с покрытием грунтовым, и они проходят через населенные пункты, соответственно, эта проблема есть, и она пока не решена.

Плюс тоже вопрос как бы о соответствующих нормативах размещения мест стоянок, мест отдыха и автозаправочных комплексов. Если в Европейской части (может, Григорий Андреевич меня поправит), по-моему, на каждые 30 километров по нормативам обязательно размещение соответствующих площадок, но на Дальнем Востоке, конечно, эта история совсем другая. То есть (Анатолий Иванович, наверное, скажет) от Магаданской области можно ехать, ехать, ехать и, собственно говоря, и замерзнуть без стоянки, обогрева и заправки. Тоже немаловажные вещи. Но, я думаю, что вещи все-таки это более организационного характера могут быть решены в том числе с участием субъектов Российской Федерации. Просто на это надо обратить внимание и, наверное, надо как-то нам всем дружно либо это под контроль взять, потому что на это всегда не будет хватать денег, а привлечь там тех же частных инвесторов с автозаправочными комплексами и местами стоянок в наши территории, в общем-то, достаточно трудно. Может быть, опять-таки, сейчас Министерство транспорта вместе с Минпроторгом решает вопросы газомоторного топлива, открытия соответствующих автозаправочных комплексов. Это как бы вопрос, который повис в воздухе.

О чем еще хотелось сказать? Мы, в силу возложенных на нас полномочий, также занимаемся привлечением инвестиций на территорию Дальнего Востока, ну и, соответственно, обязательным требованием (ну и, в общем-то, это мировая практика) любого инвестора, особенно приходящего в такие территории, как наша, является требование по обеспечению соответствующей инфраструктурой. Но поскольку это крайне дорогие мероприятия в тех местах, например, построить дорогу, где ее никогда в жизни не было, не то что там отремонтировать, а просто построить новую дорогу. Например, в территориях Крайнего Севера, Арктики, на Чукотке, соответственно, вот такая проблема у нас возникла буквально на днях, и Министерство транспорта, и мы, и Чукотский автономный округ в курсе этой проблемы, и она вчера обсуждалась на уровне двух вице-премьеров, Юрия Ивановича Борисова и Юрия Петровича Трутнева, — это строительство технологических проездов, в том числе за счет средств федерального бюджета.

Сегодня мы технологическую дорогу, технологический проезд, который не является дорогой общего пользования, за счет средств федерального бюджета построить не можем (имеется в виду, как дорогу, которую примем в свою собственность, будем использовать, эксплуатировать и так далее). То есть это дорога, которая несет определенную нагрузку для инвестора, которая строится под грузы, которая не предполагает использование по социальные нужды, но при этом инвестор сильно рассчитывает, что построит ему эту дорогу Российская Федерация. Вот здесь, наверное, нужно нам всем вместе и вместе с вами в первую очередь подумать — что для этого следует изменить? Потому что с точки зрения нормативов к дорогам общего пользования, наверное, все-таки неправильно идти по этому пути. Там, где мы возим детей, людей и оказываем соответствующие

социальные услуги, пускать многотонные автопоезда с соответствующим грузом, не всегда полезным для окружающей среды, не правильно.

А вот каким образом нам отнестись к технологическим поездкам, чтобы у нас не возникало головной боли с тем же Министерством транспорта по поиску у себя в своих государственных программах соответствующих источников финансирования. Потому что Минфин скажет просто: либо "нет, нельзя", либо "денег нет", либо "ищите сами", либо, ну, я не знаю, в лучшем случае, если получит какую-то команду, "давайте подумаем".

тм

Вот мы пока решения для этого вопроса не нашли. Если бы это были небольшие деньги, да есть механизм, например, 1055, но это деньги немножечко другого порядка. То есть у нас вся наша госпрограмма по развитию дальнего Востока может, собственно говоря, равняться стоимости одного этого технологического проезда. Поэтому это должны быть какие-то иные механизмы с учетом расчета, наверное, бюджетного эффекта от этого инвестиционного проекта на территории Чукотки, для всей Чукотки и для федерального бюджета в том числе.

И последний момент, на который хотелось бы обратить внимание. У нас есть поручение президента по этому моменту, но вот что-то мы никак не найдем консенсус с Министерством финансов тоже по этому вопросу.

В рамках Госсовета прошлого года (2019) президент поручил рассмотреть вопрос о доведении акциза на ГСМ до 100 процентов для субъектов Дальневосточного федерального округа с 2020 года. То есть Минтранс его доведет до 100 процентов для всех субъектов, но к 2024 году. Мы посчитали, что если бы нам с 2020 года наши

100 процентов отдали, то вполне возможно мы бы начали реализацию тех мероприятий, о которых я сейчас сказала, уже за счет в том числе и этих денежных средств. Но пока Минфин, к сожалению (а он ответственным за это поручение стоит при росписи поручений), не хочет помочь нам с решением этого вопроса. Хотя принципиальная поддержка Андрея Рэмовича Белоусова (еще он был тогда помощником президента, а сейчас он уже курирующий вице-премьер, собственно, этого направления) есть. Поэтому может быть имеет смысл включить это в порученческий пункт в рекомендации данного "круглого стола". Наверное, все.

Спасибо большое.

А.И. ШИРОКОВ

Спасибо большое, Ирина Юрьевна.

Конечно, те моменты, на которые Вы обратили внимание, они связаны с безопасностью дорог, пыльностью. Отсюда же и высокая смертность на автомобильных дорогах — это серьезная проблема для нашего макрорегиона.

Но я, уважаемые коллеги, хотел бы поделиться опытом, который есть у нас в Магаданской области. Мы через определенное количество километров на колымской трассе (вот этой знаменитой), которая, в общем-то, довольно рискованная автомобильная дорога, поставили так называемые пикеты спасения. Это, скажем так, представим себе, большой контейнер, в котором есть связь, в 5 метрах от него есть сотовая связь, есть место для обогрева, есть место для хранения продуктов, ну и так далее и так далее. Сначала этот проект вызывал такой скепсис, но поскольку мы начали это ставить, и водители теперь пользуются, особенно зимой это, конечно, очень важно, когда минус 50 и двигатель встал, то в пешей доступности эти пикеты расставлены.

На сегодняшний день мы готовим информацию об этом на очередной Госсовет. И, по всей видимости, надеемся, что этот проект будет поддержан. Но в любом случае, если регионы интересуется такая возможность, то мы готовы этим опытом поделиться. Идея сработала и довольно интересно сработала.

К Ирине Юрьевне вопросы, коллеги? Иван Николаевич, пожалуйста.

И.Н. АБРАМОВ

Предложения есть, парочка, в связи с тем, что Ирина Юрьевна озвучила.

Во-первых, в наш проект рекомендаций, который у всех есть, добавить пункт по поводу национальной программы. Почему мы забываем про это? Давайте мы напишем, что Правительству Российской Федерации ускорить принятие национальной программы. Лишним не будет, я думаю. То есть мы же будем потом отсылать эти рекомендации, я думаю, с этим можно согласиться.

И второе. Важный момент по малым городам, по БКД, по агломерации. Вот 36 городов всего. Мы, если заметим, в последнее время президент говорит, что приоритет развития – Дальний Восток. А почему? Потому что у нас совершенно другие критерии. То есть у нас большая территория, мало людей. То, что, например, в Московской области, то совершенно другое в Амурской или на Чукотке. Поэтому, я думаю, здесь может быть и критерии должны быть по этим городам другие. То есть не так уж много 36 городов и, соответственно, там не те суммы, которые по полмиллиарда. Там будет, наверное, 20–30 миллионов на город, это уже значительные будут средства, 50 может быть. Поэтому, может быть, мы тогда в рекомендациях Министерству транспорта пропишем, а вы инициируете на правительство.

ст

Или каким-то образом инициировать этот процесс, по внесению в БКД, то есть критерии какие-то уникальные для дальневосточных территорий? Это возможно или нет?

Г.А. ВОЛКОВ(?)

Мы как раз одинаково докладывали по этой истории. Требуется порядка 45–49 млрд рублей на вот эти 36 агломераций, и действительно, как один из выходов, который мы согласовали, это раньше доводить до 100 процентов акциз в Дальневосточном федеральном округе. То есть если все субъекты его получают в 2024 году 100 процентов...

И.Н. АБРАМОВ

То есть сейчас начать в нашем...

Г.А. ВОЛКОВ

Если мы сейчас начнем доводить 100-процентный акциз до субъектов, то вот эти 45 миллиардов плюс вот эта история с инвестиционной программой, она будет реализована уже за счет акциза.

И.Н. АБРАМОВ

Хорошо. Когда это решение будет принято?

Г.А. ВОЛКОВ

Когда Минфин его нам разблокирует...

И.Ю. МАКАНОВА

Здесь с Минфином вопрос в первую очередь. Минтранс нас поддерживает.

И.Н. АБРАМОВ

То есть у вас уже предложение к Минфину такое есть.

И.Ю. МАКАНОВА

(Микрофон отключен.) Конечно. И поручение президента есть Минфину, Минтрансу, нам.

Минтранс поддержал нас, мы соответственно еще раз продублировали это поручение. У нас даже есть предварительный расчет на самом деле. Мы очень расчетно вместе с Минтрансом посчитали, сколько это будет в деньгах. Это не ах какая сумма, поверьте мне, то есть там не стоимость чугунного моста, это абсолютно нормальная, вот как мы смотрим по тем объемам денежных средств, которые у нас распределяются на определенные и разовые в том числе цели, это абсолютно нормальная, подъемная сумма, там, по-моему, 13,5 миллиардов...

И.Н. АБРАМОВ

(Микрофон отключен.)... именно чтобы Минфину ускорить рассмотрение данного обращения.

А.И. ШИРОКОВ

У нас Вы же знаете, что обычно мы даем время на доработку решения.

И.Н. АБРАМОВ(?)

(Микрофон отключен.) Ну да, потому что в рабочем процессе...

А.И. ШИРОКОВ

Я просто думаю, что мы будем нерационально использовать время сейчас, если мы начнем сейчас обсуждать какие-то вещи очень подробно. Более того, я может быть забегаю вперед, коллеги. Мы две недели дадим на дополнения наших предложений. И я думаю, что туда ляжет и это предложение и, конечно, прежде всего, очередная попытка надавить на Минфин, скажу так. Спасибо.

Еще вопросы к Ирине Юрьевне есть? Нет.

Спасибо, идем дальше. Коллеги, слово предоставляется Ирине Викторовне Тютминой, извините, если ошибся в фамилии,

Тютьмина, извините ради бога, директору Департамента ценообразования и градостроительного зонирования Минстроя России.

Прошу Вас.

И.В. ТЮТЬМИНА

Добрый день, уважаемые сенаторы, коллеги! Минстрой уже неоднократно рассказывал о том, что он делает в плане ценообразования, чтобы помогло реализовывать национальные проекты, в том числе и национальный проект "качественные и самое главное – безопасные автомобильные дороги".

Что из нового и актуального сделал Минстрой в этом направлении? Еще, начиная с мая, и до сегодняшнего дня мы создавали и создали максимальное количество тех инструментов, которыми могли бы пользоваться строители, в том числе и строители автомобильных дорог. Это постановление правительства № 604 и методика расчета индексов изменения сметной стоимости, которую Минстрой России ежеквартально публикует. Это очень актуально для реализации национальных проектов.

Что нового имеют строители в этом плане? Сейчас в каждом субъекте Российской Федерации устанавливается заработная плата строителей 1 разряда, которая учитывает все экономические особенности данного конкретного региона. Такая оплата труда устанавливается раз в год субъектом Российской Федерации, и она была установлена всеми субъектами Дальневосточного федерального округа в 2018 году. И сейчас в настоящее время все субъекты Дальневосточного федерального округа представили расчет оплаты труда на 2020 год – это та оплата труда, которая является базой для определения оплаты труда всех строителей, вплоть до 4 разряда, а также она принимает участие в расчете индексов.

Увеличение в среднем оплаты труда по сравнению с предыдущим годом составит порядка 10-10,5 процентов.

аг

Классификатор строительных ресурсов, который является основой мониторинга для расчета этих индексов изменения сметной стоимости. Индексы рассчитываются ежеквартально. Классификатор строительных ресурсов пополняется у нас еженедельно. Сейчас подготовлен проект приказа Минстроя России о включении 1422 строительных ресурсов исключительно для дорожной отрасли по заявке, представленной Минтрансом России.

26 декабря утверждена у нас новая федеральная сметно-нормативная база 2020 года, о чем мы докладывали Президенту Российской Федерации. Также там актуализирован, в том числе, Федеральный сборник сметных цен на материалы и изделия конструкции, которые применяются в строительстве, в том числе при строительстве дорог. Включены максимально возможные сметные нормы и расценки, которые учитывают использование новых технологий технологических конструктивных решений, а также современных строительных материалов. Это было в декабре. Эта сметная база вступает в свое действие 31 марта текущего года. Поэтому сейчас все ее изучают, в том числе строители, и вносят свои замечания и предложения.

Очень важный момент, что, начиная с середины 2019 года Минстрой России вместе с Минтрансом и Федеральным автономным учреждением "РОСДОРНИИ" разработал и сейчас осуществляет мониторинг двух новых индексов по автомобильным дорогам. По всем субъектам Российской Федерации такие индексы планируется рассчитать до 31 марта. В 2019 году индексы на автомобильные дороги и дорожные сооружения (это два разных

индекса) рассчитаны для четырех субъектов в пределах Дальневосточного федерального округа. По итогам третьего квартала дополнительно рассчитаны индексы для Приморского края. В четвертом квартале – для Забайкальского края, Республики Бурятия и Амурской области.

По состоянию на сегодняшний день актуализирована информация по мониторингу стоимости строительных ресурсов, представлена РОСДОРНИИ для семи субъектов Российской Федерации. Это Камчатский край, Магаданская область, Республика Саха (Якутия), Хабаровский край, Чукотский автономный округ, Еврейская автономная область, Сахалинская область. И сейчас для этих семи субъектов Российской Федерации Главгосэкспертиза России рассчитывает индексы по автомобильным дорогам.

Был еще очень важный вопрос, я его увидела в проекте решения. Вопрос о предоставлении возможности включения в стоимость строительства и реконструкции автомобильных дорог стоимости отдельных сопутствующих работ, которые выполняются одновременно с разработкой проектной документации. Эта тема также отработана Минстроем России, и эти вопросы будут включены в два проекта двух методик. Одна методика – это методика определения сметной стоимости строительства на территории Российской Федерации и методика по проектированию в части биотехнологий. Такие проекты методик разработаны и планируются к утверждению во втором квартале. Они прошли общественные обсуждения, были даны замечания и предложения, в том числе Минтрансом России. Так что во втором квартале такие методики будут изданы.

А.И. ШИРОКОВ

Благодарю Вас. Спасибо.

Уважаемые коллеги, мы договаривались вопросы задавать только двум основным выступающим. Если будут возникать по ходу выступления вопросы, суждения, мы их в конце реализуем. Договорились?

Слово предоставляется Владимиру Викторовичу Красильникову, представителю Счетной палаты.

Прошу Вас.

В.В. КРАСИЛЬНИКОВ

Спасибо.

Уважаемые коллеги! Хотел бы сразу отметить, что, к сожалению, Валерий Николаевич Богомолов, аудитор, который должен был присутствовать, и директор департамента Олег Ильич Чернявский не смогли принять участие. У них сегодня в это же время (как раз в 11 часов) видеоконференцсвязь с 21 субъектом. Это поручение президента было по поддержке региональных и местных авиаперевозок. Там большое мероприятие.

Относительно национального проекта. С 2019 года началась реализация его, продолжение это приоритетного проекта, который реализовывался в 2017–2018 годах.

сб

Как уже отметили, в двух субъектах Дальневосточного федерального округа не достигнут этот показатель к 2024 году, но это предварительно, что мы за 2019 год своим мониторингом увидели. В отношении Магаданской области показатель, который заложен был изначально в паспорте в 70,8 процента, у них фактически за 2019 год по нормативным требованиям составил только 7,8 процента автомобильных дорог регионального значения.

Плюс оценка по национальному проекту осуществляется по двум показателям: это отсутствие дефектов или продольная ровность автомобильных дорог.

С РосдорНИИ встречались, обсуждали. Если включать показатели, которые влияют в первую очередь на безопасность (это сцепление, знаки, разметка), то этот показатель уйдет еще значительно ниже в 2, а то и в 2,5 раза. Но мы здесь не раз отмечали, что у нас более трети дорожно-транспортных происшествий как раз происходит из-за так называемых сопутствующих дорожных условий. Это дороги, не отвечающие нормативным требованиям, неудовлетворительные дорожные условия.

В принципе по этому вопросу также не раз Счетная палата отмечала, что необходимо проводить все же инструментальную диагностику, чтобы выявить эти показатели. На том же заседании "Дорога 2019" в Ивановской области губернатор докладывал, что была сформирована программа, приступили, проехала лаборатория, и участок дороги вычеркнули из программы, потому что он же показал, что там надо делать капитальный ремонт, а ремонт автомобильной дороги. Здесь этим самым субъект может качественно сформировать программу, пройдя один раз... сделать диагностику.

По 2019 году, опять же по достигнутым показателям (сейчас мы видим, еще окончательно итогов Росстата нет), но что мы по своему мониторингу отмечаем: Хабаровский край по агломерации должен был достигнуть 52,07 процента, фактически у него 46,7, на 24 процента возросло количество ДТП, при этом у него показатель был 10 процентов. По Магаданской области количество мест ДТП увеличилось на 33 процента, а должно было снизиться на 33. Здесь,

естественно, это все создает риски в достижении поставленной президентом цели четыре человека на 100 тысяч населения.

Также у нас наблюдается за 2019 год рост по сравнению с 2018 годом: это Бурятия, Камчатка и Амурская область. При этом в Республике Саха (Якутия) как раз надо снижение отметить, у них на 20 процентов снизилось, на 26 процентов количество погибших снизилось и раненых на 18 процентов.

По качеству выполняемых работ проводили мероприятия как раз в Республике Бурятия в 2019 году. Отмечаем, что были выявлены факты неоплаты невыполненных работ, работ, не соответствующих требованиям государственных контрактов. В то же время помимо мероприятий нацпроекта по поручению президента строительство автомобильной дороги Владивосток – Находка – порт Восточный смотрели в Приморском крае. Как раз он направлен на развитие транзитного потенциала. В три этапа разделено строительство этой дороги. Первый этап в 2016 году был завершен, ввелось 18 километров. Сейчас идет второй этап строительства. Отмечаем отставание от графика порядка 15 процентов. Сейчас у них техническая готовность – 55,4 процента. По данной автомобильной дороге в связи с неправильными изначально техническими решениями документация вновь направлена на государственную экспертизу, и уже (сейчас не могу сказать) буквально пару дней назад она не получила положительного заключения, но предварительно увеличивается срок строительства автомобильной дороги на год и увеличивается ее стоимость практически на 5,9 млрд рублей.

Здесь мы как раз с представителями Минтранса, с Росавтодором обсуждали, заканчивать строительство надо,

необходимо изыскивать средства, потому что в принципе 5,9 – это практически 30 процентов от стоимости контракта.

еб

По третьему этапу необходимо отметить, что еще к 2018 году надо было выбрать подрядчика, единственного исполнителя правительству по строительству автомобильной дороги (самый большой участок – 100 километров), но до сих пор поручение президента не выполнено, единственный исполнитель не определен и никакие работы, естественно, не ведутся.

В текущем году продолжим работу по реализации нацпроекта, в том числе и на территории Дальнего Востока. В текущем году запланированы Забайкальский край, Магаданская область и опять же по поручению президента – Владивосток, Находка, порт Восточный, Певек. Спасибо.

А.И. ШИРОКОВ

Благодарю Вас.

Слово предоставляется Марии Игоревне Ёлкиной, представителю Минпромторга Российской Федерации. Прошу Вас.

М.И. ЁЛКИНА

Добрый день! Позвольте доложить об итогах работы в 2019 году отрасли производства строительно-дорожной техники в Российской Федерации, поскольку это также является немаловажным фактором в обеспечении автомобильными дорогами в субъектах Российской Федерации, в том числе расположенных на Дальнем Востоке.

В настоящее время около 66 предприятий осуществляют выпуск строительно-дорожной прицепной и коммунальной техники в Российской Федерации. Занято на этих предприятиях порядка 40 тысяч человек. Соответственно мы, исходя из этих данных,

говорим о том, что у нас отрасль развития именно специализированной техники для строительства и содержания дорог достаточно развита в Российской Федерации, и мы продолжаем ее развивать своими силами, чем можем.

Отечественными предприятиями освоена бóльшая часть номенклатуры техники, которая позволяет осуществлять все ключевые виды работ по строительству дорог. Это как бульдозеры, так и экскаваторы, грейдеры, погрузчики, это и самосвалы, и дорожные катки, это и прицепная техника. И также мы говорим о технике для содержания дорог в зимний и летний периоды.

Вместе с тем, да, мы признаем, что существует ряд узкоспециализированной техники, которая в настоящее время в Российской Федерации не производится. Мы это связываем с тем, что не хватает пока достаточного объема спроса на эту технику, потому что техника действительно уникальная, узкоспециализированная, и пока это единичные поставки в Российскую Федерацию, но при наличии спроса, естественно, мы, со своей стороны, вместе с машиностроителями готовы приложить все возможные усилия, чтобы создать производство в Российской Федерации таких видов техники. Я говорю про бетонные укладчики, про самоходные комплексы для ресайклинга дорог. Соответственно, это очень дорогостоящая техника, и поставки пока разовые в Российскую Федерацию.

По итогам 2019 года уровень отгрузок на внутренний рынок составил порядка 82 млрд рублей, оставшись на уровне 2018 года. Но мы видим хорошую тенденцию, потому что в 2018 году мы выросли на 30 процентов по отношению к 2017 году. То есть то, что нам удалось сохранить такие достаточно высокие темпы роста, мы оцениваем как положительную динамику развития отрасли. При

этом у нас уровень загрузки производственных мощностей предприятий сейчас порядка 55 процентов, что говорит о том, что наши компании готовы существенно нарастить объемы производства и готовы обеспечить качественной техникой все субъекты Российской Федерации и поставить всё на экспорт при наличии спроса.

Что касается импорта строительно-дорожной техники, по итогам 2019 года он показал снижение на 3 процента по сравнению с уровнем 2018 года. При этом стоит отметить, что в 2018 году он вырос на 18 процентов. То есть мы существенно сократили объемы поставок импортной техники в Российскую Федерацию, что говорит о том, что импортозамещение в этой отрасли — конечно, это не просто слова, а действия наших производителей, которые уже отражены в статистике.

Также тот факт, что мы производим высококачественную технику, подтверждается цифрами по экспорту. Мы в 2019 году поставили на экспорт техники на сумму порядка 7 млрд рублей, увеличив показатель 2018 года на 2 процента.

аа

Опять-таки, в 2018 году он на 21 процент вырос по сравнению с 2017 годом. То есть, оставшись на уровне 2018 года, мы сохраняем положительные тенденции.

Соответственно, такие, на наш взгляд, хорошие темпы роста не могли обойтись без государственной поддержки. И Правительством Российской Федерации сейчас оказывается существенная поддержка отрасли специализированного машиностроения. То есть мы говорим, во-первых, про широкую сеть мер поддержки спроса на эту технику. Это и программа льготного лизинга, льготного кредитования. И в 2020 году будет продолжена

реализация мер господдержки, которая связана именно с поддержкой потребления российской специализированной техники.

Немаловажным фактором является также поддержка НИОКР, потому что разработки новых видов техники, нам надо двигаться, естественно, в тех же темпах обновления парка нашей техники, в каких двигаются наши импортные конкуренты, партнеры. Соответственно, в 2020 году также продолжится реализация программ поддержки именно разработки новых видов техники.

И здесь мы стараемся прислушиваться и к потребности рынка в этом, то есть, если рынок нуждается в таких машинах, Минпромторг России предоставляет субсидии на компенсацию затрат машиностроительных предприятий на разработку новых видов техники. Потому что мы очень активно поработали и в 2017, 2018, 2019 годах, то есть у нас вышли новые виды строительно-дорожной техники на рынок, которую мы сейчас как раз предлагаем нашим покупателям.

И, соответственно, поскольку у нас в проценте отгрузок на внутренний рынок большую долю составляют именно закупки в рамках федеральных законов № 44 и 223, то есть это закупки либо для государственных и муниципальных нужд, либо для нужд компаний с госучастием, соответственно, большим фактором именно стимулирования спроса на нашу технику является включение нашей техники в реализацию нацпроектов, которые сейчас реализуются. Это "Безопасные и качественные автомобильные дороги", это "Жилье и городская среда".

И здесь мы, со своей стороны... как одно из наших предложений, в рамках как раз и федерального закона № 44, и № 223 при реализации нацпроектов все-таки обеспечить приоритет приобретения российской техники, естественно, которая

производится на территории Российской Федерации, и ее приоритет перед зарубежными аналогами и при закупке как самой техники, так и услуг с ее применением, то есть это то, над чем мы сейчас активно работаем и с Министерством транспорта Российской Федерации, чтобы подрядчиков, которые обеспечивают строительство дорог, максимально обеспечить нашей техникой. Естественно, говоря о качественной технике, потому что мы не говорим: "Купите любую железку, только российскую". Мы говорим о том, что у нас действительно есть хорошие виды техники, они востребованы и за рубежом. Поэтому мы считаем, что надо максимально снабдить наших подрядчиков российской техникой. Спасибо.

А.И. ШИРОКОВ

Спасибо большое.

Мысль пришла. Вот у нас Министерство обороны периодически отчитывается, что в Военно-Морском Флоте доля новейших образцов вооружения достигла 70 процентов, в сухопутных войсках — столько-то... Вот интересно было бы такую статистику получать от вас.

М.И. ЁЛКИНА

Именно новых видов техники сколько разрабатывается...

А.И. ШИРОКОВ

Да, и сколько уже на вооружении находится, что называется.

И слово "импортозамещение"... какое-то оно непатриотичное. Техника наша...

Надо еще сенаторов сводить на экскурсию, чтобы показали, посмотрели вот эти виды техники, потому что, во-первых, мы поймем сразу, из каких комплектующих это сделано, или,

действительно, мы это делаем, да? Поэтому присылайте предложение в комитет по экономике, и, в принципе, всем будет интересно, мы все регионы представляем. Суть-то правильная, только мы же понимаем, что не всегда получается, как правильно.

М.И. ЁЛКИНА

Это следующий этап. Мы говорим про то, что нам удалось уже обеспечить производство техники. Следующий этап – это производство компонентов. Это наша следующая задача – углубить уровень локализации.

С МЕСТА

Углубить – это правильно. Это всегда... *(Оживление в зале.)*

М.И. ЁЛКИНА

Задача по приглашению сенаторов на одно из предприятий записана. Спасибо.

А.И. ШИРОКОВ

Коллеги, будем продолжать.

Прошу взять слово председателя Комитета Народного Хурала Республики Бурятия по экономической политике, природопользованию и экологии Анатолия Григорьевича Кушнарёва.

А.Г. КУШНАРЁВ

Всем добрый день! Прежде всего, хочу напомнить, что с 4 ноября 2018 года мы вместе с забайкальцами вошли в состав ДФО, поэтому тема для нас очень актуальная, интересная, и поэтому мы с заместителем министра транспорта присутствуем здесь.

мс

Первый слайд, пожалуйста.

У нас общая протяженность дорог – всего 14,8 тыс. километров. Площадь республики – 351 тыс. кв. километров. На

федеральные приходится всего 5,6 процента, на региональные – 24,3 процента и на местные – 70 процентов.

Что касается федеральных дорог, по четырем направлениям: на восток – Забайкальский край, на запад – Иркутская область, и на юг у нас две дороги, трансграничные – на Монголию выходят. Там у нас два перехода – Кяхта и Монды. Повторяю, в сумме это составляет 824 километра.

Если говорить о нормативности, то по федеральным дорогам у нас на сегодня она составляет более 80 процентов. В принципе это нормально. По региональным – 47,5 процента. И по местным – к сожалению, из-за отсутствия достаточных средств, как и везде в ДФО, я думаю, 32 процента. Мы в основном местные дороги только ремонтируем, восстанавливаем, но строить у нас возможности как бы нет.

В приоритетный проект "Безопасные и качественные дороги" у нас вошла Улан-Удэнская агломерация (население – 526 тыс. человек). Если всего в нормативном состоянии у нас 36,7 процента, то по федеральным, как видите, процент хороший – 89,2, по региональным – 40,8 процента. По самой столице, по Улан-Удэ – 33 процента. И четыре пригородных района не полностью входят, частично, но два района – вообще по нулям. То есть вот это у нас проблема.

По программе БКД в 2017–2018 годах мы израсходовали: из средств федерального бюджета – по 625 млн рублей, бюджет республики практически сопоставим – около 600 миллионов (и здесь 602, ну, в среднем), и местные бюджеты.

По безопасности у нас улучшение – отремонтировано, как видите, 56 километров в 2017 году и 119 километров в 2018 году.

Должен отметить, что уже в 2019 году финансирование у нас увеличилось, потому что введена дорога "Труд" – на Баргузинский, на Север. Итого: из федерального бюджета – почти 1,5 миллиарда и бюджет республики (за счет средств дорожного фонда) – почти 1 миллиард.

Вот как выглядит до и после. Мы видим, что качество в принципе гораздо лучше. У нас население это видит. Новые технологии применяются, самые различные, – например, используются фонари солнечного освещения, специальные полимерные... Ну, вот видите, до и после. Хотя проверяла нас счетная палата, она проверяла по финансовой части.

Вот такие у нас показатели по национальному проекту. Мы видим: на 50 процентов к 2024 году, и по региональным и муниципального значения. А в рамках агломерации – где-то на 85 процентов к 2024 году. Ну, при существующем финансировании ежегодно 625 миллионов мы получаем федеральных средств.

Проблемы везде есть. Хотелось бы обратить внимание на наши специфические проблемы.

Первая проблема – это разная цена на битум. Вот, например, по нормативам, вернее, по расценкам с учетом НДС в Бурятии – 16 800 рублей за 1 тонну. Основной поставщик у нас Иркутская область. "Роснефть" (это Ангарская нефтехимическая компания) предлагает сегодня с учетом доставки 30–32 тысячи за 1 тонну. То есть практически в два раза цена выше. Это, конечно, удорожает строительство.

Поэтому первое предложение наше связано как раз с этим – предусмотреть комплекс мер по контролю цены на битум по аналогии с контролем цен на бензин и дизельное топливо на уровне уже Правительства Российской Федерации. Мне кажется, это

касается всех субъектов ДФО, да и, наверное, не только ДФО, а вообще всех наших субъектов.

Второй момент — отсутствие в субъектах мощных дорожностроительных организаций. Некоторые обанкротились, как вы знаете. Дело в том, что имелась бы собственная дорожностроительная техника, асфальто-бетонные заводы, бетонохранилища, кадры и так далее... При этом финансирование, запланированное в рамках нацпроекта, позволяет подрядчикам иметь портфель возможных заказов на перспективу. То есть заказы у нас есть, а подрядчиков, к сожалению, маловато. Это в конечном итоге сказывается и на освоении средств, и на качестве дорог.

сз

Поэтому наше второе предложение — рассмотреть возможность механизма по льготному кредитованию таких предприятий, которые все это имеют, эту инфраструктуру. Тогда, может быть, в этот бизнес пойдут. Уже есть такая тенденция — когда появились деньги и у нас некоторые из домостроения переходят на дорожное строительство. Но пока, откровенно говоря, опыта еще, может быть, не так много, но этот процесс идет.

Следующий момент. Здесь уже говорили о том, что в рамках нацпроекта ведется ремонт дорог регионального значения и местных дорог, входящих в агломерацию. К сожалению, мы уделяем этому гораздо меньше внимания. Все-таки необходимо рассмотреть возможность министру и правительству поддержки капремонта местных дорог, не вошедших в агломерацию, а также предусмотреть дополнительные средства на установление аварийных мостов. Особенно в ужасном состоянии у нас находятся так называемые сельские и поселенческие мосты в поселениях, где крупных

сельхозпроизводителей нет и они не помогают их содержать в надлежащем состоянии.

Есть еще одна, четвертая проблема, которую здесь я сейчас хочу озвучить (о ней здесь частично уже говорилось), – по социальной ответственности крупных недропользователей. Я недавно был на совещании во Владивостоке от Бурятии. Там как раз обсуждалась новая инициатива, чтобы наши недропользователи уже заранее заключали договор о социально-экономическом партнерстве с муниципалами, где бы оговаривались определенные суммы. Эту инициативу все 11 субъектов, включая Бурятию и Забайкальский край, поддержали, и она ушла в Госдуму.

Дело в том, что когда... У нас "Разрез Тугнуйский" (это СУЭК) 15 млн тонн угля добывает открытым способом – это крупнейшее предприятие в России. Они периодически ставят вопросы. Свои технологические дороги они поддерживают: "У нас на это есть средства". А региональные, которые использовали и мы, они, откровенно говоря, перегружают вот этими большегрузами и говорят: "Нельзя ли рассмотреть вопрос, может быть, совместного финансирования? Потому что у нас не заложены средства на поддержание этих дорог".

Недавно мы были на севере Бурятии. Это "Хиагда" ("Росатом"). Это крупнейшее месторождение урана, которое сегодня становится центром уранодобывающей промышленности. Урановый концентрат везут за сотни километров в Забайкальский край, используют при этом региональные дороги. Дороги периодически приходят в очень плохое состояние. Они также ставят вопрос: "Технологические дороги мы поддерживаем, а вот средства на региональные дороги у нас в смете не заложены".

И, наверное, четвертое предложение от нашей республики (если вы поддержите, мы сформулируем) – все-таки как-то с крупными недропользователями (а они в каждом субъекте ДФО существуют, их много, и в Якутии – везде) отрегулировать этот вопрос – по региональным дорогам, которые они используют для перевозки руды и прочего. Ну, как-то совместно, может быть, в процентном соотношении и так далее.

Я бы сказал, что это наше четвертое предложение. Но мы еще подумаем в рамках сегодняшнего обсуждения и пришлем вам дополнительно. Спасибо за внимание.

А.И. ШИРОКОВ

Спасибо большое.

Идем дальше. Виталий Васильевич Гудин, заместитель председателя правительства Сахалинской области, руководитель представительства Сахалина в Москве.

Прошу Вас.

В.В. ГУДИН

Спасибо, Анатолий Иванович.

Вот Ирина Юрьевна уже констатировала диагноз состояния дорог в Дальневосточном регионе. Я хочу отметить, что отсутствие нормальных дорог и вообще дорожной сети в регионе – это влияние не только на смертность, которая уже у нас отмечается, и она довольно-таки высокая, но и фактор отсутствия дорог отрицательно сказывается в том числе и на социально-экономическом развитии любого региона. Наверное, это один из ключевых факторов, без него трудно рассчитывать на то, что регионы будут активно и быстро развиваться.

Сахалин, к сожалению, не является здесь исключением. На Сахалине у нас в течение десятилетий сформирована определенная

сеть дорог, которая сейчас еще пока находится в таком, я бы сказал, зачаточном состоянии и отличается, скорее всего, незавершенным характером и низким качеством автодорожного покрытия. Кроме того, еще стоит отметить низкую плотность и абсолютно неоптимальную конфигурацию дорог, которые, соответственно, способствуют тому, что автомобили должны проделывать гораздо более длительные дорожные маршруты вместо того, чтобы, соответственно, сокращать и экономить на перевозках.

На сегодняшний день у нас протяженность автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения составляет 1540 километров, из которых с асфальтобетонным покрытием 890 километров (это порядка 58 процентов).

св

Не могу сказать, что это плохой показатель, наверное, ближе к среднему показателю. А остальная часть дорог (это порядка 40 процентов) – это дороги грунтовые и с щебеночным покрытием. На этих дорогах у нас расположено 253 моста, из которых 68 находятся либо в неудовлетворительном, либо в аварийном состоянии. Соотношение здесь примерно 50 на 50.

Кроме того, существует еще восемь путепроводов, из которых в неудовлетворительном состоянии находятся пять.

И на дорогах регионального значения расположено еще шесть деревянных мостов, два из которых построены еще в первой половине XX века. Состояние понятно.

Доля дорог регионального значения, которое соответствует нормативным требованиям к транспортным показателям, составляет порядка 55 процентов.

Еще один отрицательный фактор, который следует отметить, – это плотность автомобильных дорог общего пользования

регионального значения с твердым покрытием на 1000 километров, плотность составляет всего 23 километра, крайне низкая. По этому показателю Сахалин занимает 71 место в Российской Федерации.

Все это, безусловно, демонстрирует колоссальную отсталость сети дорог от общепринятых требований, и сеть дорог Сахалинской области сформирована из дорог низшего технического уровня с грунтовым типом покрытия изношенных мостов.

Кроме того, следует отметить еще один фактор – это влияние отсутствия нормальной дорожной сети в том числе на систему расселения Сахалинской области, я имею в виду населения.

Здесь следующие цифры, которые хотелось бы мне отметить. У нас в конце 70-х – начале 80-х годов насчитывалось 353 населенных пункта, в настоящее время их 243, из которых 159 населенных пунктов (а это 65 процентов) не имеют связи с дорогами с твердым покрытием. Это в том числе четыре центра муниципальных образований. Это город Оха, Александровск-Сахалинский, Углегорск и Томари, в которых отсутствует дорожная связь с областными центрами.

Если говорить о потребности финансирования, то общая потребность в финансировании в ценах сегодняшнего дня составляет порядка 86 миллиардов. Стоимость огромная, и понятно, что на сегодняшний день явно ощущается недостаток финансирования, и те усилия, которые предпринимаются в том числе на региональном уровне, они явно недостаточны, для того чтобы эту ситуацию исправить.

Хотелось бы одно мероприятие отметить с радостью (и здесь с большой благодарностью я обращаюсь к Минтрансу Российской Федерации, уже Григорий Андреевич упоминал о нашей центральной магистрали Южно-Сахалинск – Оха). Мы вышли с

предложением о передачи дороги в федеральную собственность, это трасса, которая составляет 842 километра, в рамках которой порядка 240 километров грунтовые разрывы. Мы договорились в принципе с Минтрансом о передаче в федеральную собственность в этом году, и еще раз с благодарностью отмечаю, что Минтранс этот процесс начал, запустил уже даже проект постановления. Есть определенные проблемы (опять же присоединюсь к Ирине Юрьевне) по линии Минфина, которые пока тормозят этот процесс. Все остальное у нас в высокой степени готовности.

Я, наверное, не погрешу, если скажу, что придание именно этой автомобильной дороге федерального значения и включение в перечень автомобильных дорог позволит значительно улучшить ту финансовую обстановку, которая сегодня существует в регионе, и направить те средства, которые сегодня направляются на ремонт, строительство, в том числе содержание этой дороги, на реконструкцию, строительство и содержание дорог регионального, местного и межмуниципального значения, если в случае передачи этой дороги, соответственно, оставшиеся дороги регионального и межмуниципального назначения... их протяженность составит чуть менее 700 километров. То есть это фактически в два раза меньше, чем сегодняшнее состояние.

Отдельно хотелось бы отметить о дорогах местного, межрегионального и регионального значения, это составляет порядка 3300 километров, из которых только 36 процентов имеют твердое покрытие при среднероссийском значении 57,1 процента.

ВП

И здесь, мы, понятно, тоже далеко не на лучших позициях находимся, мы почти в два раза (в полтора раза) ниже общероссийского значения в этом направлении.

Соответственно, после решения вопроса о передаче в федеральную собственность сахалинской дороги, соответственно, у нас будет возможность в том числе и направить на реконструкцию и строительство местных дорог, и, кроме того, будет возможность передачи части местных дорог, которые подъездные к крупным центрам, в региональную собственность, что, соответственно, также усилит возможности региона для обеспечения финансового состояния этого момента. Ну, на этом я бы, наверное, остановился. Это, наверное, основные факторы, которые сегодня стоит отметить по Сахалинской области. Спасибо.

А.И. ШИРОКОВ

Спасибо Вам большое. Еще бы мост на Сахалин.

В.В. ГУДИН

Вы знаете, пока все выступали, я хотел вставить, потом немножечко воздержался, хотя Валентина Ивановна на последнем пленарном заседании очень активно эту идею поддержала. Я надеюсь, что у нас это войдет в итоговое постановление (очень сильно надеюсь), которое у нас по итогам дней региона. Мы-то всячески только, потому что если это событие радостное произойдет, я думаю, просто это в такой степени решит проблему.

А.И. ШИРОКОВ

Инфраструктурно это прорыв, конечно.

В.В. ГУДИН

Это просто колоссальный прорыв.

А.И. ШИРОКОВ

Спасибо большое.

Илья Валентинович Давиденко, руководитель Представительства Правительства Чукотского автономного округа в Москве.

И.В. ДАВИДЕНКО

Добрый день, уважаемые коллеги. Ну, мы тоннель через Берингов пролив просить не будем. Но в целом у меня, наверное, не доклад, а больше, наверное, дополнение. Почему? Потому что уважаемые коллеги (и представляющие федеральные ведомства, и представляющие регионы) обозначили уже основные проблемы, с которыми сталкивается в том числе и дорожная отрасль, – и про индексы сметной стоимости, и про отсутствие специализированных организаций.

У меня одно дополнение. Чукотка – такой своеобразный субъект. Мы понимаем, что количество дорог, протяженность дорог довольно-таки низкая, и основной наш транспорт – это авиатранспорт, но все равно все населенные пункты на территории Чукотского автономного округа расположены, в основном, в прибрежной зоне. Но это, с одной стороны, хорошо, это порты, и где-то нам помогает, но есть проблема в том, что, как мы понимаем, основная стоимость (одна из существенных в стоимости) в строительстве дороги в нашем регионе – это стоимость инертных материалов, которые необходимы для строительства дорог.

Что мешает снижать стоимость? На сегодняшний день есть закон Российской Федерации о недрах, которым запрещена добыча песка в водоохраных зонах, ну и завоз песка поэтому осуществляется и инертных материалов, в основном, весь из города Владивостока либо из города Мурманска Северным морским путем. Мы понимаем, почему мы получаем стоимость километра на территории таких субъектов, как мы. В целях устранения данной

проблемы необходимо рассмотреть вопрос о выдаче лицензий на добычу общераспространенных полезных ископаемых с соблюдением всех необходимых природоохранных мероприятий. Это первое.

Ну и добавить, наверное. Ирина Юрьевна уже рассказала о главном проекте, который разрабатывается в Чукотском автономном округе. Мы понимаем, что такие субъекты, как мы, никогда не станем Силиконовой долиной, мы не станем житницей, как Краснодарский край, но у нас есть свои преимущества. Исторически Чукотка, как и Магаданская область, это все-таки минерально-сырьевые регионы, и добыча природных ископаемых – это наша экономика, это драйвер, мы понимаем, это основное.

Если говорить об этом проекте, то Баимская рудная зона на сегодняшний день говорить о цифрах, то что этот эффект даст не только для Чукотки, а в целом для России, – это увеличение объемов производства меди на 30 процентов и увеличение объема золота на 4 процента, 756 млрд рублей налоговых поступлений после того, как проект заработает, 5 тысяч рабочих мест (понимаем, Чукотка – 50 тысяч регион, 5 тысяч рабочих мест создается), 100-процентный валовый региональный продукт прирост (то есть мы выходим на бездотационность), ну и 2 млн тонн в год – использование грузомощностей Северного морского пути (это тоже о чем говорит? Загрузка Северного морского пути – это сейчас стратегическая задача).

Ну и что нам мешает? То есть не только нам, а в целом мешает развитию таких проектов, – это инфраструктура. Там две составляющие – энергетика (про нее рассказывать не буду). Сегодня мы говорим о дорогах – это транспорт. Субъект обращался (вместе инвестор, субъект, Минвосток), у нас было две инициативы, как

решить эту проблему на сегодняшний день. То есть сейчас по территории Магаданской области и Чукотки идет строительство дороги Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь с ответвлением на Певек.

тм

Если говорить сейчас об этом ответвлении на Певек, которое идет как раз в сторону морского порта Певек и которое позволит решить проблему с данной дорогой, но что мешает инвестору работать по той строящейся уже дороге за счет федеральных средств. Это то, что те нормативы Росавтодора, которые на сегодняшний день используются, не дают возможности инвестору работать в полном объеме и вывозить концентрат. То есть первый вариант. Давайте поменяем, условно, регламенты. Но есть там определенные сложности да, Ирина Юрьевна?

И.Ю. МАКАНОВА

Ограничения.

И.В. ДАВИДЕНКО

Да. Но это тот вопрос, который в принципе не требует дополнительного финансирования, – строительство той дороги, о которой сейчас говорила Ирина Юрьевна.

И второй вариант. Понятно, мы тоже его поддерживаем полностью, но мы поддерживаем, естественно, я говорю, все варианты, для того чтобы заработал данный ГОК. Это действительно для субъекта большое решение всех вопросов. Это технологическая дорога так называемая. Она позволит действительно решить вопросы инвестору вывоза концентрата и чтобы заработал непосредственно ГОК. Основная проблема на сегодняшний день, что с дорожного фонда это финансировать нельзя, других механизмов никаких нет и механизмов в Российской Федерации нет.

Но я скажу больше, инвестсоставляющая этого проекта 485 млрд рублей. Если говорить о цифрах, которые озвучены, 756 млрд рублей – на сегодняшний день то, что получит Российская Федерация и Чукотский автономный округ, в пять раз превышает те федеральные средства, в том числе и с дорогой. Там порядка 63 миллиардов, по-моему, 70, да, Ирина Юрьевна, у нас дорога?

И.Ю. МАКАНОВА

70,9.

И.В. ДАВИДЕНКО

Да, более чем в пять раз превышает, условно, те затраты, которые понесет Российская Федерация при решении всех инфраструктурных проблем данного ГОК. У меня все. Спасибо. Поэтому хотел бы, чтобы поддержали все-таки наш проект и предыдущих выступающих, потому что у нас много общего и с Бурятией, и с Сахалином, с Магаданом и со всеми коллегами. Спасибо.

А.И. ШИРОКОВ

Спасибо большое.

И в завершение программы выступлений я хотел бы предоставить слово Максиму Витальевичу Фомину, ведущему научному сотруднику Института социально-политических исследований Российской академии наук. Прошу Вас.

М.В. ФОМИН

Я расскажу откуда, собственно, появился этот проект. В прошлом году моя группа получила государственный грант трехгодичный "Моделирование сценария пространственного развития Сибири и Дальнего Востока". В рамках этого гранта предусмотрены полевые экспедиции во все субъекты Сибири и Дальнего Востока, 21 субъект. В прошлом году мы отработали 10 –

это шесть дальневосточных, четыре сибирских. Дальневосточные – Магадан, Чукотка, Камчатка, Сахалин, Приморье, и в этом году еще оставшиеся, мы будем также действовать.

Результатом помимо публикации монографии будет доклад в администрацию президента с обоснованными рекомендациями по тому, что мы предлагаем сделать вплоть до изменения административно-территориального деления. В частности, уже сейчас идет обсуждение о выделении города Владивостока в отдельный субъект Федерации с наделением его статусом города федерального значения.

С МЕСТА

(Микрофон отключен.)

М.В. ФОМИН

Мы это можем обсудить отдельно.

2 сентября вышла наша публикация в газете "Ведомости", она называлась "Сколько стоит спасение Магадана". 2–4 сентября на заседании Госсовета Президент Российской Федерации дал поручение об обеспечении транспортной связанности Магадана с БАМом. В рамках этого появилась дальнейшая трассировка проекта. И вот, собственно, я хотел бы вам его представить.

Это такой один из вариантов пространственного каркаса России, который в свое время разрабатывал еще патриарх наш Марк Яковлевич Вильнер, потом там все это менялось, изменялось. Но в рамках этого каркаса мы действовали некоторые вещи. Это основные проблемы, которые мы видим с точки зрения пространственного каркаса, в том числе включая дисбаланс системы расселения, дефицит инфраструктуры и прочее, прочее, прочее. А в рамках этого вот сейчас часть дорожной инфраструктуры, которая есть, что называется, in fact. А цифры эти приведены в материалах,

которые есть у вас, это износ дорог, даже которые есть, собственно, эти дороги.

Поэтому появился проект дороги. Вариант первый – Магадан – Экимчан, а второй вариант – Магадан – Огорон. Если первый вариант дороги – около 1300 километров, второй вариант – около 1600. Предварительная стоимость, которую просчитывали, исходя из 200 миллионов километр, первый вариант – около 260 миллиардов, второй, как ни странно, дешевле. Почему? Потому что благодаря стараниям местных жителей уже существуют участки дорог, как то Огорон – ...*(неразборчиво)* – это старания Зейского района Амурской области. Максим Моисеевич Винтман там хозспособом, что называется, построил этот зимник.

вб

И еще негласно или гласно тоже хозспособом золотоискатели построили участок от... *(неразборчиво)* до устья реки Уда.

Кроме того, в стратегии Хабаровского края существует (все-таки, надеюсь, она появится, эта дорога) Чумикан – Аян и реконструкция дороги Аян – Илька с дальнейшей трассировкой до Югоренка (это до границы Якутской области). Почему Якутская область очень это поддерживает? Потому что дальнейшая реализация этой схемы...

А.И. ШИРОКОВ

Это все-таки республика.

М.В. ФОМИН

Да.

Почему поддерживает? Потому что дорога от Нижнего Бестяха до Аяна – это очень хороший вариант транспортной связанности республики на перспективу.

Есть, конечно, большие проблемы, как то полностью отсутствующий участок... *(неразборчиво)* – Находск, частично работающие и негласно едзщие жители Магаданской области от Магадана до Охотска.

Но тем не менее сейчас в стадии создания рабочая группа под руководством Анатолия Ивановича. Уже дали согласие... Амурская область представила своего представителя, представили коллеги из Якутии. В стадии согласования идут представители Хабаровского края.

Дальнейший результат понятен. В случае обеспечения транспортной связанности это не только мобильность граждан, это сокращение маршрута Магадан – трасса Амур. Самое главное, на этой территории температура не опускается ниже минус 40 градусов, то есть можно вести стройку в отличие, допустим, от какого-то рода проектов в зоне...

С МЕСТА

(Микрофон отключен.)

М.В. ФОМИН

Да.

Кроме того, по линии трассы находится 265 месторождений полезных ископаемых, включая до 18 млрд тонн железных руд, апатитовые руды, марганцевые, фосфоры и, самое главное, редкие и редкоземельные металлы и залежи золота. А в случае транспортной связанности эти месторождения возможно разрабатывать.

Уже предварительно есть два потенциальных интересанта участия на условиях ГЧП в этом проекте. С одним из них проведены уже предварительные переговоры. Что из этого выльется? Мы все надеемся, что что-то выльется позитивное.

Вот, собственно, такой проект.

Ну и некоторые выводы, которые мы видим, почему это нужно. Потому что Дальний Восток – это геостратегическая территория, неблагоприятный демографический потенциал, ну и так далее.

Ну и самое главное в качестве заключения. Конечно, лучше ничего не делать, чем делать плохо, а если чего-то начать делать, то надо завершать. Доклад окончен. Спасибо за внимание.

А.И. ШИРОКОВ

Спасибо большое.

Уважаемые коллеги, мы будем продолжать работать и надеемся на поддержку Минвостокразвития.

И.Ю. МАКАНОВА

А можно несколько слов?

А.И. ШИРОКОВ

Одну минуточку, сейчас.

Мы закончили программу, и теперь у нас есть возможность высказаться по поводу услышанного (раз), какие-то позиции уточнить (два). Прошу вас, коллеги.

Ирина Юрьевна.

И.Ю. МАКАНОВА

Я просто два момента хотела бы отметить с учетом выступления Анатолия Григорьевича из Республики Бурятия по поводу социального партнерства. На самом деле у нас даже было поручение президента по поводу заключения соглашения о социально-экономическом партнерстве. Правда, оно было адресным, оно касалось портовых мощностей с учетом угольной пыли и так далее, но логика и смысл абсолютно одинаковые. То есть в рамках субъектов субъектом совместно с инвесторами, работающими на

этой территории, с участием муниципальных образований заключаются соответствующие партнерские соглашения.

В чем там на самом деле загвоздка? А загвоздка основная... То есть идея-то была неплохая. Но субъекту вместе с муниципальным образованием, в принципе как в любом партнерском соглашении, необходимо взять на себя определенные обязанности. И, когда мы это поручение формулировали по итогам Госсовета, мы предполагали, что субъекты и муниципальные образования возьмут на себя некие обязательства, например, в рамках предоставления некоей разрешительной документации, если это необходимо, оформления земельных, имущественных прав, если этот проект реализуется на соответствующей территории. Вот здесь субъекты немножечко, хотя в рамках своих полномочий, притормозили эту историю.

Мне кажется, она очень хорошая. К ней надо обязательно вернуться, подумать, каким образом правильный посыл в том числе... Инвестор, понятно, он будет участвовать деньгами, он будет принимать на себя определенные обязательства по содержанию ли дорог, по выполнению ли какого-то социального заказа, в том числе строительства социальных объектов инфраструктуры в месте своего нахождения, — неважно. А вот что на себя возьмут субъект и муниципальное образование? Это первый момент.

МВ

А второй момент — в отношении вот этой рабочей группы. Я, к сожалению, о ней не знала. Но на самом деле, мне казалось, было бы правильным нас туда пригласить. Объясню почему. Потому что вы сейчас даже называли некоторые населенные пункты, а их еще очень было бы хорошо в рамках этой дороги посмотреть в том числе с точки зрения авиации. У нас часть этих населенных пунктов, вернее

аэродромов в них, входят в комплексный план магистральной инфраструктуры. А мы же сейчас в рамках поручений президента с Минтрансом ведем большую работу по формированию существующей перспективной маршрутной сети. Нам бы вот это всё так увязать, исходя из этих планов. Это было бы вообще замечательно. Потому что оторвано рассматривать все-таки, наверное, для Дальнего Востока тем более, неправильно.

А.И. ШИРОКОВ

Без Минвостокразвития тут, конечно, не обойдется. Это следующий шаг.

Прошу Вас.

Замечательно сказали. На практике происходит как? Крупный инвестор прежде, чем заходить, лицензию какую-то забирает... *(неразборчиво)* начинает. А что вы нам можете сделать? Поэтому когда у нас ... *(неразборчиво)* зашла Росатом, мы им сделали льготы на имущество. И на основании этого правительство Республики Бурятия заключило договор (инвестсоглашение). И в рамках этого инвестсоглашения они муниципалам стали давать определенные суммы. В том числе мои депутаты настаивали на этом. Поэтому они используют социальные объекты, дорожную сеть и так далее. То предложение, которое во Владивостоке недавно Саха (Якутия) и мы, 11 парламентов проголосовали "за", как раз предусматривает, что определить процент и ряд доходов, эти отвалы производства, которые этот в рамках социально-экономического партнерства должен оставлять в районе... *(неразборчиво.)*

Не знаю, пройдет или нет, но все-таки 11 субъектов (это ассоциация у нас парламентская), мы все единогласно

проголосовали и отдали в Госдуму. Вот было бы неплохо, повторяю, это все прописать.

И пользуясь случаем, от Бурятской делегации всех поздравляю с началом нового года по лунному календарю. Год называется – металлической мыши или крысы (по-разному), мышь – приятнее. Этот год очень знаменательный. Потому что начинается... 24-го мы провели здесь в Кремлевском Дворце презентацию, у нас прекрасно здесь получилось. Этот год начинает новый 12-летний цикл по буддизму и большой 60-летний цикл. И если мы сработаем в этом году по дороге хорошо, то все следующие 11 лет и до 60 лет пройдут нормально. *(Оживление в зале.)* Поэтому хочется пожелать, чтобы мы на дороги в ДФО обращали больше внимания.

И жалко, что вы там в Забайкалье, в Бурятии... *(Оживление в зале.)*

А.И. ШИРОКОВ

Спасибо большое.

Коллеги, еще кто хотел высказаться? Прошу.

Представляйтесь, пожалуйста.

П.П. ОРЛОВ

Орлов Петр Петрович, председатель общественного совета Федерального дорожного агентства.

Я не хотел выступать, но Анатолий Григорьевич меня навел на определенную мысль. Мы ездили по территориям и по непроверенным (по крайней мере, мною) сведениям, с 1 января текущего года в связи с изменением в федеральный бюджет, все средства, поступающие, штрафные санкции, за провоз негабаритов, крупногабаритных грузов, вместо того, чтобы поступать как раньше в бюджеты местные, областные, федеральные в соответствии с

принадлежностью дорог, с 1 января идут полностью в федеральный бюджет. С текущего года.

Мы, Минтранс, Федеральное дорожное агентство, акцентируем всегда вопрос о том, что регионы должны устанавливать пункты своего контроля автоматические. Многие делают это за счет своих средств, за счет концессий. Процесс идет. Есть программа, которая... Сейчас вот этим решением она полностью торпедируется. То есть нет заинтересованности ни в эксплуатации пунктов, ни в их новом строительстве. Вот мы недавно в Костроме спросили: максимально сколько в центре управления движением скорость и негабарит? Скорость по городу – 110, скорость по городу на трассе – 240. Негабарит – 200 тонн. 200 тонн идет по дороге! И ее никто сейчас не будет контролировать. 200 тонн... это ладно он по дороге придет и ее разрушит, а если он по мосту пройдет?

Вот когда этот большегруз прошел, сами дорожники удивляются почему он все мосты не порушил. Это касается не только Дальнего Востока, а в целом. Мы направили запрос и по его подтверждению, если, Анатолий Иванович, Вы не будете возражать, мы в решение "круглого стола" дадим предложение по...
(неразборчиво).

А.И. ШИРОКОВ

Конечно. Спасибо.

Еще кто хотел высказаться?

Спасибо большое, коллеги.

Я хотел бы сказать, что разговор полезный сегодня, интересный.

Спасибо за все прозвучавшие сегодня мысли и предложения.

И я повторяю, что в течение двух недель мы еще открыты для внесения предложений, изменений в наши рекомендации по итогам нашего "круглого стола".

Благодарю вас.
