

# **С Т Е Н О Г Р А М М А**

**заседания "круглого стола" на тему "О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018–2021 годах" (совместно с Комитетом Совета Федерации по экономической политике)**

**15 ноября 2018 года**

## **С.Н. РЯБУХИН**

Добрый день, уважаемые коллеги. Я очень благодарен всем, кто откликнулся на наше приглашение обсудить чрезвычайно важную тему, и не только для Совета Федерации, который является палатой регионов, представителей, эта тема беспокоит субъекты Федерации, обращения многочисленные губернаторов, да и представители и исполнительной, и законодательной власти Совета Федерации.

Нас беспокоит финансовая обеспеченность тех задач, которые поставил Президент Российской Федерации в своем Послании 1 марта текущего года, и удвоение строительства региональных дорог, дорог федерального значения, состояние муниципальных дорог. Вот в комплексе нам хотелось посмотреть весь этот анализ и какие проблемы в этой связи есть и у федеральных органов исполнительной власти, и у субъектов Российской Федерации, с тем чтобы выработать рекомендацию в адрес правительства, Министерства финансов Российской Федерации, Министерства экономики, Министерства транспорта.

Нам бы очень хотелось выслушать позицию Счетной палаты. Я Валерия Николаевича благодарю за то, что он принимает участие в рассмотрении.

Ведет у нас эту тему и Елена Алексеевна Перминова, и Шатохин Дмитрий Александрович. Я прошу всех, кого я назвал, выступить, ну и, естественно, подключиться в обсуждение этой темы представителей регионов и членов Совета Федерации, всех участников "круглого стола".

Елена Алексеевна, есть что у Вас сказать? Или сразу докладчику?

**Е.А. ПЕРМИНОВА**

Давайте начнем сразу.

**С.Н. РЯБУХИН**

Дмитрий Александрович, есть что у Вас?

**Д.А. ШАТОХИН**

Доклад.

**С.Н. РЯБУХИН**

Доклад.

Слово предоставляется для основного доклада Игорю Владимировичу Костюченко, директору департамента Минтранса России. Пожалуйста, Игорь Владимирович. Можно с места, можно с трибуны, как удобно.

**И.В. КОСТЮЧЕНКО**

Спасибо огромное.

Добрый день, уважаемый Сергей Николаевич, уважаемые члены Совета Федерации, уважаемые коллеги! В начале своего выступления хотел бы, во-первых, поблагодарить членов Совета Федерации за то внимание, которое уделяется формированию дорожных фондов субъектов Российской Федерации, Федерального

дорожного фонда, направленных как раз на обеспечение надлежащего транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог в Российской Федерации и их развитие.

Хотел был проинформировать уважаемых коллег о структуре и источниках формирования как федерального, так и региональных дорожных фондов. Позволю себе напомнить, что в 2011 году федеральным законом № 68 были внесены изменения в бюджетное законодательство Российской Федерации, которые позволили сформировать систему дорожных фондов.

С 2011 года в составе федерального бюджета формируется Федеральный дорожный фонд, с 2012 года в соответствии с принятыми законодательными актами субъектов Российской Федерации формируется региональный дорожный фонд.

С 2014 года ежегодно утверждаются дифференцированные нормативы отчисления акцизов на нефтепродукты в местные бюджеты, что позволило сформировать муниципальный дорожный фонд.

В части Федерального дорожного фонда. В соответствии с частью третьей статьи 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации предусмотрено утверждать ассигнования Федерального дорожного фонда в федеральных законах о федеральном бюджете на соответствующий период в размере не менее суммы базового объема Федерального дорожного фонда и 14 налоговых и неналоговых источников, которые указаны в Бюджетном кодексе Российской Федерации.

За период 2015–2017 годов, по сведениям Федерального казначейства, суммарный объем финансирования дорожного хозяйства, в том числе за счет Федерального дорожного фонда, составил 1,9 трлн. рублей, в том числе в 2015 году – 615 миллиардов,

в 2016 году – 629 миллиардов, в 2017 году – 685 млрд. рублей. Объем бюджетных ассигнований на 2018 год по состоянию на 1 сентября установлен в размере 709 млрд. рублей.

В соответствии с проектом федерального закона "О федеральном бюджете на 2019 год и плановый период 2020–2021 годов", принятом во втором чтении, объем бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда определен в размерах: на 2019 год – 798 млрд. рублей, на 2020 год – 786 млрд. рублей, на 2021 год – 885 млрд. рублей.

Существенное увеличение объема бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда в 2019–2021 годах вызвано необходимостью реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и национального проекта "Безопасные и качественные дороги", которые разработаны во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года".

тм

В части дорожных фондов субъектов Российской Федерации хотел бы отметить, что уже упомянутой мною статьей 179.4 кодекса предусмотрено утверждать объемы бюджетных ассигнований региональных дорожных фондов законодательными актами субъектов Российской Федерации в объеме не менее прогнозируемого объема доходов от источников, которые установлены законами субъектов Российской Федерации. К таким доходам относятся акцизы на нефтепродукты, подлежащие зачислению в бюджет субъекта Российской Федерации, доходы от транспортного налога и межбюджетные трансферты из федерального

бюджета. Кроме того, законами субъектов Российской Федерации могут устанавливаться дополнительные источники формирования региональных дорожных фондов.

Наш анализ, который мы проводим совместно с Ассоциацией РАДОР и территориальными органами управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации, показывает, что ряд субъектов устанавливает дополнительные до 33 источников формирования дорожных фондов субъектов Российской Федерации, но доля в общем объеме дорожных фондов пока незначительная.

Наиболее крупными источниками доходов, на основе которых формируются бюджетные ассигнования дорожных фондов субъектов Российской Федерации, являются доходы от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла. За период с 2015 по 2017 год в бюджеты субъектов Российской Федерации были зачислены акцизы в суммарном объеме 939 млрд. рублей, в том числе в 2015 году – 265, в 2016-м – 377, в 2017 году – 297. Суммарный прогнозируемый объем доходов субъектов Российской Федерации от акцизов на нефтепродукты в текущем году по состоянию на 1 сентября текущего года установлен в размере 260 млрд. рублей.

В соответствии с федеральным законом № 409-ФЗ от 2016 года о внесении изменений в Бюджетный кодекс акцизы на автомобильный и прямогонный бензин, производимый на территории Российской Федерации, зачисляются в бюджеты субъектов Российской Федерации в 2019 году по нормативу 58,1 процента, в 2020 году по нормативу 58,2 процента. В соответствии с проектом федерального закона "О внесении изменений в Бюджетный кодекс и отдельные законодательные акты Российской Федерации", принятый Государственной Думой

Федерального Собрания Российской Федерации в первом чтении, норматив увеличивается в 2020 году до 66,6 процента, в 2021-м – до 74,9 процента, в 2022-м – до 83,3 процента, в 2023-м – до 91,6 процента.

Одним из крупных источников формирования региональных дорожных фондов является также транспортный налог. За период 2015–2017 годов в консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации были зачислены доходы от транспортного налога в объеме 434 млрд. рублей: в 2015 году – 140, в 2016-м – 139, в 2017-м – 155. Суммарный прогнозируемый объем доходов в текущем году по состоянию на 1 сентября – 131 млрд. рублей. Но, по нашей оценке, это, скажем так, достаточно консервативная оценка.

За период 2015–2017 годов в бюджеты субъектов Российской Федерации были зачислены межбюджетные трансферты из федерального бюджета в объеме 451 млрд. рублей – это в том числе с учетом бюджетов Москвы и Санкт-Петербурга, в том числе в 2015 году – 158 млрд. рублей, в 2016 году – 142 млрд. рублей, в 2017-м – 151. В текущем году суммарный объем трансфертов по состоянию на 12 ноября составляет 136 млрд. рублей.

По сведениям Федерального казначейства, суммарный объем финансирования дорожного хозяйства за счет средств дорожных фондов субъектов Российской Федерации с 2015 по 2017 год составил 2,1 трлн. рублей, в том числе в 2015 году – 610, в 2016-м – 730, в 2017-м – 799. По состоянию на 1 сентября текущего года – 971 млрд. рублей.

В соответствии с федеральным законом № 141-ФЗ, который был принят 4 июня текущего года, с 2019 года введен новый источник формирования региональных дорожных фондов – это

доходы от денежных взысканий, штрафов за нарушение законодательства о безопасности дорожного движения. По оценке Федерального казначейства, на 1 сентября текущего года в бюджеты субъектов Российской Федерации зачислены указанные штрафы в объеме 44 млрд. рублей.

Хотелось бы отметить, что указанные бюджетные ассигнования должны быть направлены субъектами Российской Федерации исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах субъектов Российской Федерации.

ВП

С учетом изложенного хотелось бы отметить, что за указанный период в дорожные фонды субъектов Российской Федерации доля акцизов на нефтепродукты в период 2015–2017 годов составляла 43,9 процента, транспортного налога – 20,3 процента, и межбюджетных трансфертов – 21,1 процента.

Хотел бы обратить ваше внимание, уважаемые коллеги, что, к сожалению, тренд на снижение роли акцизов в формировании региональных дорожных фондов. Доля акцизов в объемах региональных дорожных фондов снизилась в 2015 году – 43,4 процента, и в 2017 году – 37,2 процента. На такое снижение доли акцизов в объемах региональных дорожных фондов повлияло снижение доли зачисления доходов от акцизов на нефтепродукты в бюджеты субъектов Российской Федерации. В 2017 году общий объем этих налоговых вычетов составил 26,2 млрд. рублей.

Вместе с тем одним из наиболее существенных преимуществ финансирования дорожного хозяйства с учетом уже упомянутых норм бюджетного законодательства Российской Федерации – это закрепление стабильных источников финансирования дорожной

деятельности. Это дает возможность заключения долгосрочных контрактов в том числе предусмотренных указом, уже упомянутым мной, Президента Российской Федерации № 204.

На сегодняшний день на федеральной сети автомобильных дорог мы доводим на объемы финансирования работ по ремонту и содержанию до 100 процентов. Это достаточно серьезный, на мой взгляд, источник финансирования, и вы видите, что состояние федеральных автомобильных дорог значительно улучшается. Вместе с тем именно реализуя указ № 204 и реализуя проект "Безопасные и качественные дороги", перед нами стоит совместная задача обеспечить приведение в нормативное состояние именно автомобильных дорог субъектов Российской Федерации и уличной дорожной сети в агломерациях.

Мы вышли в свою очередь с предложением о распространении подходов приоритетного проекта на все субъекты Российской Федерации, и это было поддержано. Вы прекрасно знаете, что ранее мы реализовывали проект в 38 городских крупнейших агломерациях. Сегодня их 104, с 2019 года предполагается, что это будут все столицы субъектов Российской Федерации, а также города с численностью населения 200 плюс.

В период 2019–2021 годов дорожные фонды субъектов Российской Федерации и федеральный дорожный фонд будут как раз являться основным финансовым инструментом реализации упомянутого уже мною комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и национального проекта "Безопасные и качественные дороги". Мероприятия и объекты указанных мною национальных проектов и комплексного плана были сформированы по результатам совместной работы с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти,

аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации, Центром экономики и инфраструктуры и других уважаемых коллег и экспертов в дорожной отрасли в стратегии пространственного развития, которые помогли нам сформировать и провести соответствующий отбор проектов, предполагаемых к реализации в 2019 году и последующие периоды.

Какие показатели мы достигнем в рамках реализации упомянутых мною планов? Первое. В рамках комплексного плана будет построено более 800 километров новых автомобильных дорог первой категории в составе международного маршрута "Европа – Западный Китай", что позволит, с нашей точки зрения, сократить время в пути между Москвой и Казанью с 12 до 6,5 часов от базового уровня 2017 года, и между Москвой и Самарой с 16 до 8 часов, то есть в два раза.

В рамках поэтапного развития транспортных коммуникаций между центрами экономического роста и другими регионами на 708 километров увеличится протяженность сети скоростных автомобильных дорог. Будут построены и реконструированы 958,8 километров участков федеральных автомобильных дорог. Будут реконструированы и восстановлены 32 мостовых сооружения и построено 49 путепроводов на региональных дорогах и 21 путепровод на федеральных дорогах.

Реализация национального проекта "Безопасные и качественные дороги" – это приведение в нормативное состояние до 80 процентов уличной дорожной сети и автомобильных дорог в крупнейших городских агломерациях и 50 процентов приведение в нормативное транспортное эксплуатационное состояние автомобильных дорог регионального значения.

ог

При этом хотелось бы отметить, что федеральная поддержка субъектов Российской Федерации предусматривается не только в виде трансфертов. Причем те бюджетные ассигнования, которые предусмотрены в рамках национального проекта, они будут направлены исключительно в субъекты Российской Федерации для достижения упомянутых мною целевых показателей, которые установлены указом Президента Российской Федерации № 204. Кроме того, направляться будут субъектам Российской Федерации доходы от акцизов на нефтепродукты в процентном соотношении, которые я уже доложил.

Национальный проект предусматривает реализацию в крупнейших городских агломерациях, уже упомянутых мной, — за исключением Москвы и Санкт-Петербурга, 104 города. Федеральные трансферты будут направляться на нормативное состояние в суммарном объеме 60,3 млрд. рублей в год. Распределение этих трансфертов предлагается осуществлять, исходя из численности населения городов, которые формируют ядро агломераций.

Здесь мы достаточно долго обсуждали с коллегами термин "городская агломерация" и пришли к выводу о том, что принцип распределения трансфертов в зависимости от ядра агломерации подразумевает, в первую очередь, потребность населения в маятниковой суточной миграции для периферийной части агломерации. При этом предполагаемое распределение трансфертов исходит из следующих посылов. Для городов с населением 300—500 тысяч человек предлагается софинансирование из федерального бюджета в объеме 80 процентов, для городов от 100 тысяч до 300 тысяч человек — 90 процентов, для городов с меньшей численностью населения — федеральная поддержка в объеме 100 процентов.

Кроме того, планируется выделение средств на реализацию капиталоемких мероприятий – это крупные обходы городов, мостовые сооружения в субъектах Российской Федерации, которые необходимо приводить в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние. Для объектов региональных дорог, расположенных вне городских агломераций объемы федеральной поддержки распределяются с учетом предоставленных субъектами Российской Федерации сведений статистической отчетности о нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии автомобильных дорог. Общий объем средств федеральной поддержки, направляемых на указанные цели, составляет 500 млрд. рублей.

В 2019 году все средства поддержки субъектов Российской Федерации предполагается направлять субъектам Российской Федерации в виде иных межбюджетных трансфертов. В дальнейшем трансферты предполагается направлять для реализации в том числе национального проекта в крупных агломерациях и замещать их за счет средств увеличения процента (доли) акцизов, направляемых в региональный дорожный фонд.

Нам кажется, что наша совместная работа с субъектами Российской Федерации позволит достичь цели, установленной указом. Мы достаточно плотно работаем с субъектами Российской Федерации при разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, которые как раз будут реализованы в рамках национального проекта "Безопасные и качественные дороги". Доклад окончен. Спасибо за внимание.

**С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо.

У меня предложение какое – Валерию Николаевичу предоставить слово. Но, может быть, все-таки сейчас у кого-то

появились вопросы к докладчику? Пожалуйста, к Игорю Владимировичу вопросы есть?

**С МЕСТА**

*(Микрофон отключен. Не слышно.)* ...все потом.

**С.Н. РЯБУХИН**

Давайте мы все-таки Валерия Николаевича послушаем.

Присаживайтесь тогда, Игорь Владимирович, а потом будем задавать вопросы.

**В.Н. БОГОМОЛОВ**

Можно прямо с места?

**С.Н. РЯБУХИН**

С места можно, пожалуйста.

Валерий Николаевич Богомолов, аудитор Счетной палаты Российской Федерации.

Пожалуйста.

**В.Н. БОГОМОЛОВ**

Уважаемый Сергей Николаевич, уважаемые коллеги! Проблема финансового обеспечения региональных дорожных фондов представляется безусловно актуальной – актуальной и потому, что ситуация у нас там не вся такая гладкая, и актуальной еще потому, что у нас есть теперь 204-й указ президента, который ставит перед нами задачу достижения определенных результатов. И как раз во многом это касается и безопасных дорог, про которые говорил Игорь Владимирович, в региональных агломератах, и, безусловно, это и региональные дороги, и даже сельские дороги, это тоже очень важный элемент жизненного цикла наших людей в регионах.

вб

В первую очередь это связано с тем, что именно дорожные фонды регионов являются основным источником финансирования

мероприятий по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог регионального значения. Решение масштабных задач по приведению дорожной сети регионов в нормативное состояние, предусмотренных майским указом, как я уже говорил, президента, во многом будет зависеть от наполнения дорожных фондов и эффективности управления ресурсами указанных фондов.

Следует отметить, что наряду с задачей по приведению значительной части (не менее 50 процентов) автодорог регионального значения в нормативное состояние майским указом президента предусмотрено решение задач по доведению норматива зачисления налогов и доходов субъектов Российской Федерации от акциза на горюче-смазочные материалы до 100 процентов. Говорил Игорь Владимирович тут...

**С.Н. РЯБУХИН**

Поэтапность — до 2023 года.

**В.Н. БОГОМОЛОВ**

Поэтапность, да.

Если внимательно читать указ, то он там как раз указывает на то, что необходимо продумывать и до 100 процентов.

**С.Н. РЯБУХИН**

И рекомендации Совета Федерации — до 2021 года. Я уже опережаю события, вопросы.

**В.Н. БОГОМОЛОВ**

Да.

Поэтому, конечно же, здесь следует работать всем тем, от кого зависит бюджетное наполнение фондов. Как известно, в проекте федерального бюджета на 2019 год (я повторяюсь немножко) и плановый период 2020 и 2021 годов указанный норматив с 1 февраля 2019 года предусмотрен в размере 58,1 процента.

Необходимо отметить, что и законодательная база, определяющая порядок финансового обеспечения региональных дорожных фондов, постоянно совершенствуется. Так, с 2019 года в дорожные фонды субъектов Российской Федерации будут зачисляться поступления от штрафов за нарушение законодательства о безопасности дорожного движения. Это новая... И штрафы, мы знаем, мы платим достаточно большие. То, что это будет зачисляться в дорожные фонды, — безусловно, это важный элемент. Этот источник позволит увеличить дорожные фонды субъектов примерно на 60–70 млрд. рублей в год.

Кроме того, повышение администрирования транспортного налога позволит увеличить объем дорожных фондов. На 1 октября 2018 года задолженность по уплате транспортного налога составляет 94,3 млрд. рублей. Я подчеркиваю: это только из-за того, что у нас не до конца хорошо, качественно администрируется налог, в том числе и транспортный налог.

Несколько слов о соблюдении положений действующего законодательства, определяющего порядок формирования дорожных фондов субъектов. По результатам реализации предложений Счетной палаты, подготовленных по итогам проведенных мероприятий, во многих субъектах Российской Федерации наведен порядок в вопросе соблюдения Бюджетного кодекса при формировании дорожных фондов. То есть деньги, которые поступают и которые обязаны поступать в дорожный фонд, поступают туда, куда нужно, а не переводятся на решение срочных каких-то, возможно, очень важных социальных задач, которые имеются в регионе. Это было порой зачастую, и в итоге фонды выхолащивались и денег практически не было.

Это в том числе касается того, что по неоднократным предложениям Счетной палаты, мы предлагали, чтобы в очередном году остатки, сложившиеся в прошлом году, также учитывались. Это повышает качество планирования доходов и другое.

Следует отметить, что в последние годы объем бюджетных ассигнований региональных дорожных фондов ежегодно увеличивается. Об этом говорил Игорь Владимирович, но я немножко повторяюсь, потому что хотелось бы внести немножко другой акцент, может быть. Так, в 2017 году дорожные фонды субъектов Российской Федерации составляли 903,4 млрд. рублей, а также на текущий год бюджетные ассигнования утверждены в размере 971,2 млрд. рублей.

Вместе с тем исполнение дорожных фондов из года в год остается, к сожалению, коллеги, на не очень высоком уровне. Как на меня строго ни смотрят товарищи, но я должен сказать правду, что в настоящее время, по крайней мере по нашим проверкам, это 86–89 процентов, то есть мы не дорабатываем не то что до 100 процентов, а даже до 90. 89 процентов.

бс

На 1 сентября 2018 года кассовые расходы сложились в сумме 444,5 млрд. рублей или только 45,8 процента. Это на 1 сентября этого года. Сами знаете, если сентябрь, то дальше там уже октябрь, ноябрь, снег выпадает, все замерзает. Если мы работаем, то мы работаем уже впустую. Наименьший показатель использования бюджетных ассигнований дорожных фондов наблюдается в Приморском крае – 21,4 процента, Республика Дагестан – 30 процентов, Сахалинская область – 30,1 процента. И даже такая крупная область, как Московская область, там всего 30,9 процента. Использование менее 50 процентов от предусмотренного объема

сложилось в 47 субъектах Российской Федерации. За девять месяцев 2018 года субъектами Российской Федерации федеральная поддержка региональных программ в сфере дорожного хозяйства использована только на 57,1 процента. Представляете, деньги закладываются, деньги имеются, а исполнение только на 57,1 процента. Естественно, это является следствием низких темпов выполнения дорожных работ, потому что мы знаем, что сейчас авансы по многим вопросам очень маленькие или вообще нет возможности давать аванс. А если работа не выполнена, то нельзя перечислить деньги для оплаты этих работ.

В 2017 году межбюджетные трансферты предоставлялись в том числе на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общей протяженностью 3 170 километров, то есть было запланировано в 2017 году, что должны построить и реконструировать 3 170 километров, фактически регионом было введено в эксплуатацию только 2 845 километров дорог, на 325 километров меньше планового объема. Указанные показатели не были выполнены 29 субъектами Российской Федерации.

В рамках поддержки сельских территорий были заключены соглашения с 51 регионом на строительство и реконструкцию 920 километров, фактически было введено в эксплуатацию 685 километров или 74,5 процента от предусмотренных показателей. Доля региональных автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, сокращается, к сожалению, низко, незначительно. Так, за последние три года указанный показатель снизился только на 5 процентов. Я хочу пояснить, мы считаем, что и это неточные данные. Как показывают проведенные Счетной палатой мероприятия, обязательная инструментальная диагностика состояния дорожной сети большинство субъектов не проводится, в связи с чем значение указанного показателя не может быть признано

полностью достоверным, хотя эта по закону инструментальная проверка обязана быть. Кстати, даже и по безопасным и качественным дорогам инструментальную проверку обязаны проводить. И мы будем на этом настаивать, потому что рапортуют об итогах, эта проверка на глазок: гладкая, колеи нет, но то, что эта колея может появиться буквально через несколько месяцев, и гладкость превратиться в ухабы, это вполне возможно. Практика показывает, что разница между данными, представленными субъектами Российской Федерации по экспертной оценке и результатам инструментальной диагностики, может составлять до 20 процентов. Представляете? То есть эксперты, конечно, большие люди, уважаемые, но, как говорят, что не пощупаешь, может оказаться совершенно другим. Мы знаем, по жизни важно потрогать с помощью инструментов, как это сделано. Кстати, когда мы проводили совещание по проверке двух новых проектов, которые записаны в указе президента № 204, то как раз я выступал после одного разговора с одним уважаемым человеком, чтобы мы настаивали на том, чтобы не заменяли регионы вот этой экспертной оценкой инструментальный контроль, и будем это требовать, уважаемые коллеги.

св

Сохранность автомобильных дорог напрямую зависит от уровня их содержания и проведения современных ремонтных работ. Утверждение нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения относится к полномочиям субъектов Российской Федерации. Несмотря на то что регионом соответствующие нормативы утверждены, формирование о расходах

бюджета отдельных субъектов осуществляется в нарушение норм федерального закона об автомобильных дорогах.

Как показывают проведенные проверки, рядом регионов при формировании и использовании бюджетных ассигнований дорожного фонда не соблюдаются требования бюджетного законодательства, неправильно определяются начальные максимальные цены контракта, принимается некачественное выполнение работ. Таким образом, повышение финансовой дисциплины, в том числе соблюдение действующего законодательства при формировании и использовании бюджетных ассигнований дорожных фондов, будет способствовать решению задач, предусмотренных майским указом президента. Благодарю за внимание.

### **С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо, Валерий Николаевич, за глубокий анализ, итоги контрольной экспертно-аналитической работы Счетной палаты. Спасибо большое. Я думаю, тоже появились вопросы, но я думаю, что все-таки надо предоставить слово Росавтодору, а потом уже будем задавать вопросы и обмениваться мнениями.

Слово предоставляется Дмитрию Евгеньевичу Прончатову, заместителю руководителя Федерального дорожного агентства. Пожалуйста, Дмитрий Евгеньевич.

### **Д.Е. ПРОНЧАТОВ**

Добрый день, уважаемые коллеги. После Валерия Николаевича, конечно, сложнее уже выступить с победными реляциями, но на самом деле много чего делается. И мы благодарны и Совету Федерации за такую совместную работу, и Счетной палате. Валерий Николаевич отметил еще отдельные недостатки, я

постараюсь там на часть вопросов ответить. И постараюсь не повторяться после доклада Игоря Владимировича.

Принятие в 2011 году поправок в Бюджетный кодекс Российской Федерации о создании дорожных фондов и финансировании дорожно-эксплуатационных работ по утвержденным нормативам затрат позволило создать правовую и ресурсную базу для планомерного улучшения состояния сети федеральных дорог.

С 2014 года финансирование ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог, находящихся в управлении Федерального дорожного агентства, осуществляется по нормативам затрат, утвержденных Правительством Российской Федерации. Если раньше мы ограничивали сроки заключаемых контрактов бюджетным сроком, то сейчас, благодаря решению Правительства Российской Федерации дорожное агентство перешло на заключение долгосрочных контрактов на содержание дорог. Это обеспечило стабильность системы содержания, дало стимулы подрядным организациям для совершенствования своей технической и технологической кадровой базы.

В результате за период с 2012 по 2017 год доля протяженности дорог Федерального дорожного агентства, соответствующих нормативным требованиям, увеличилось в два раза, с 38 примерно процентов до 78 процентов, а в этом году она превысит уже 82. В ближайшие два года задача приведения наших дорог в нормативное состояние должна быть решена в полном объеме. Общая протяженность участков, имеющих многополосную проезжую часть, увеличилась почти до 6 тыс. километров, с 8 процентов до более чем 11 процентов. Построен ряд крупных объектов, важных для социально-экономического развития страны и регионов, для

повышения безопасности дорожного движения. Открыто движение по Керченскому мосту. Завершена реконструкция ряда магистральных дорог в Московском транспортном узле, включая реконструкцию автомобильной дороги М-9 "Балтия", М-8 "Холмогоры", М-5 "Урал" в ближайшем Подмосковье.

В ближайшем Подмосковье, мы считаем, что для такой развязки критическим у нас остался участок в поселке Октябрьском, который сейчас проектируется и в ближайшее время будет реконструирован.

В Санкт-Петербургском транспортном узле завершено строительство подъезда к морскому порту Усть-Луга, практически сложился современный автодорожный маршрут на автомобильной дороге "Сортавала". Осуществляется поэтапная реконструкция дороги "Скандинавия". Реконструирован подъезд к городу Мурманску, что позволило улучшить транспортное сообщение этого города с дорожной сетью страны, Мурманского морского порта с международным транспортным коридором "Север – Юг".

сб

На Дальнем Востоке ведутся масштабные работы на дорогах Лена, Калыма, Вилюй, Уссури. В Северо-Кавказском федеральном округе активно ведется реконструкция автомобильной дороги "Кавказ", ликвидирован ряд наиболее крупных лавиноопасных участков, введены в эксплуатацию пять специальных искусственных сооружений, включая тоннели общей длиной 5 154 прогонных метра. Реализована крупная программа совершенствования дорожной сети рекреационного района Большого Сочи, включая строительство дублера – Курортного проспекта. Завершено строительство ряда обходов населенных пунктов: Уссурийск в Приморском крае,

Северный обход Новосибирска, обходы Бурятии, Подмосковья, в Ставропольском крае и других регионах.

Активно решается задача по повышению безопасности движения на федеральных дорогах, осуществляется устройство электрического освещения федеральных автомобильных дорог, строительства пешеходных переходов в разных уровнях, установка барьерных ограждений. Всего за период 2012–2017 годов на автомобильных дорогах Росавтодора построено более 2000 километров линий искусственного освещения.

В 2018 году по завершению строительства и реконструкции на автомобильных дорогах намечено осуществить ввод в эксплуатацию участков общей протяженностью 275,7 километра. Это примерно на 20 процентов превышает уровень предыдущего года.

При этом нельзя сказать, что все проблемы федеральных автомобильных дорог решены. Более 22 процентов дорог обслуживают движение в режиме перегрузки, на что как раз и направлено сейчас внимание указа президента. Целый ряд крупных населенных пунктов, включая такие города, как Волгоград, Иваново и другие, не вынесены в транспортные и транзитные потоки. То есть эти города не имеют обходов. Недостаточное количество мостовых переходов через крупные водные преграды, а также медленно развивается сеть скоростных дорог. Значительная часть федеральных дорог не рассчитана на пропуск транспортных средств нагрузкой на ось более 11,5 тонн. В ряде регионов крупные транзитные потоки обслуживаются региональными и местными дорогами.

На региональных и местных дорожных сетях ситуация еще более сложная. Протяженность автомобильных дорог регионального значения за период с 2012 года увеличилась лишь на 2 процента до 511 тыс. километров. Более 39 тыс. километров региональных дорог

не имеют твердого покрытия. На дорогах местного значения 43 процента протяженности не имеют твердого покрытия. При этом объемы финансирования, как уже предыдущие выступающие говорили, ежегодно растут. Если в 2012 году объем финансирования дорожного хозяйства в консолидированных бюджетах субъектов составлял (без учета Москвы и Петербурга) около 500 млрд. рублей, то сейчас это свыше 900 миллиардов.

Рост объема финансирования, даже несмотря на инфляционные процессы, достаточно велик. Однако накапливавшиеся десятилетиями проблемы настолько масштабы, что субъекты Российской Федерации вынуждены, как правило, ограничиваться латанием дыр, и только принятое новое решение о национальном проекте (о комплексном плане развития магистральной инфраструктуры) позволит эту проблемы сдвинуть с мёртвой точки. Без крупных комплексных прорывных решений двигаться дальше невозможно.

Сейчас Федеральным дорожным агентством и правительством решается вопрос об увеличении федеральной сети за счет перераспределения дорог со стороны субъекта на собственность Российской Федерации. В последнее время мы приняли такие крупные автодорожные маршруты, как Кострома – Шарья – Киров – Пермь, Вологда – Медвежьегорск, автомобильная дорога "Кола", участки Приморского полукольца в Калининградской области.

В апреле 2018 года правительственная комиссия приняла поэтапный план передачи региональных дорог в федеральную собственность. Речь идет примерно о 16 тыс. километрах. В ближайшее время (в ближайшую шестилетку) мы примем до 13 тыс. километров. И сейчас рассматривается вопрос об ускорении сроков такой передачи.

аб

С 2017 года реализуется приоритетный проект "Безопасные и качественные дороги", предусматривающий приведение в нормативное состояние автомобильных дорог в 38 крупнейших городских агломерациях с населением более 500 тысяч человек на территории 36 субъектов Российской Федерации. В этом проекте применяются современные методы проектного управления, новые подходы к планированию и реализации на основе региональных программ комплексного развития инфраструктуры, автоматизированных систем отчетности по проекту.

Распоряжением Правительства Российской Федерации утверждено распределение трансфертов на эти цели. Суммарный объем таких трансфертов за два года составил 62,5 млрд. рублей, еще 68,5 млрд. рублей вложены регионам. Реализация проекта осуществляется на основе заключенных между дорожным агентством и администрациями субъектов соглашений о предоставлении трансфертов.

Федеральным дорожным агентством и подведомственными учреждениями в рамках этих соглашений оказывается методическая помощь регионам, осуществляется контроль качества работ. Основное внимание при реализации проекта уделено проведению ремонтных работ и мерам по повышению безопасности дорожного движения. В результате в рамках этого проекта в 2017 году отремонтировано более 5 тыс. километров дорог и улиц, установлено более 2 тысяч светофоров, 35 тысяч дорожных знаков, ликвидировано почти 1,5 тысячи мест концентрации дорожно-транспортных происшествий. По сведениям субъектов, доля дорог городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям, к началу 2018 года составила 52,5 процента, что превысило плановый

показатель почти на 8 процентов, потому что проектный показатель был 44 процента. В 2018 году этот показатель в данных агломерациях планируется поднять до 61,7 процента.

Как уже Игорь Владимирович Костюченко говорил, я постараюсь не повторяться, но все равно оговорюсь, что сейчас работа с регионами и работа Федерального дорожного агентства построена на основе майского указа президента и разработанных во исполнение его комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". В этом плане запланирован целый ряд федеральных объектов, и также туда попали региональные проекты.

Кроме этого, в части дорожной составляющей плана следует отметить еще один знаковый федеральный проект – это построение коридора "Европа – Западный Китай", в рамках которого будет реализовано строительство скоростных участков госкомпании "Автодор", также крупный региональный проект – строительство обхода Тольятти с мостом через реку Волгу. И приведены в соответствие федеральные дороги, которые включены в этот маршрут.

Про национальный проект в принципе уже говорилось. Этот проект предусматривает реализацию мероприятий в городских агломерациях, это 104 города. С учетом действующего до этого года проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" и указа президента, который устанавливает ключевой показатель 85 процентов от состояния дорожной сети в этих агломерациях участников проектов, мы понимаем, что, конечно, по истечении шести лет это будет совершенно другое качество жизни в этих агломерациях, потому что 85 процентов – это, можно сказать, 100-

процентное соответствие нормативу за исключением тех участков, которые пришли в результате естественных процессов к сроку ремонта.

Коротко остановлюсь на объеме софинансирования. Для данного проекта объем софинансирования крупнейшим агломерациям оставлен в размере 50 процентов, для городов с населением 300–500 тысяч предлагается установить софинансирование в размере 20 процентов, для городов с численностью населения 100–300 тысяч человек – 10 процентов, для меньших агломераций предлагается необходимое софинансирование не устанавливать, но это не значит, что эти агломерации... Субъекты могут также средства из своих бюджетов выделять и участвовать в этом проекте.

Кроме того, во всех последующих годах после 2019 года планируется этим агломерациям также выделять средства на осуществление капиталоемких проектов. Будет правило, по которым будет осуществляться отбор этих проектов, то есть этот проект должен быть в агломерации.

ВП

Это не ремонт, капремонт, а именно строительство, либо реконструкция, средства распределяются следующим образом: 2019 год – 5 млрд. рублей, 2020 год – 16 млрд. рублей, и с 2021 года и последующие годы на эти цели будет выделяться 60 млрд. рублей ежегодно.

Объем средств, направляемых государством на приведение в нормативное состояние региональных дорог, составит практически 500 млрд. рублей. В 2019 году – это трансферты, как Игорь Владимирович говорил, и с 2021 года – напрямую региональные бюджеты.

Разумеется, финансирование национального проекта за счет бюджетных средств не отменяет возможности регионов по привлечению внебюджетных источников, применения механизмов государственно-частного партнерства, а также новые источники финансирования применять. И такие опыты у нас уже есть работы с регионами. У нас действует сейчас форма поддержки в виде иного межбюджетного трансферта на осуществление поддержки проектов государственно-частного партнерства в регионах. По такой схеме финансируют проект "Обход Хабаровска", "Обход Перми" со строительством моста через реку Чусовая, и строительство моста очередного моста четвертого в Новосибирске. Также правительственная комиссия рассмотрела несколько региональных проектов в Самаре, в Башкирии, которые тоже претендуют на софинансирование из этих источников. Спасибо большое за внимание.

### **С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо большое, Дмитрий Евгеньевич. Присаживайтесь.

Ну и, сельские территории. Замдиректора Департамента развития сельских территорий Минсельхоза России Ольга Леонидовна Маркова.

Пожалуйста, Ольга Леонидовна.

А потом я попрошу коротко по 5–7 минут все, кто записался и кто желает высказаться.

Докладывайте, пожалуйста.

### **О.Л. МАРКОВА**

Добрый день, коллеги! Начиная с 2015 года, подпрограмма развития сельских территорий пополнилась мероприятием по строительству и реконструкции автомобильных дорог в сельской местности по решению государственного совета 995-ГС в 2014 году.

Основной задачей реализации мероприятия, если входить в исторический ракурс, то эти мероприятия были в федеральной программе, которую возглавлял Минтранс, "Развитие транспортной системы", и на основании решения № 995-ГС это мероприятие пришло в федеральную целевую программу развития сельских территорий. Государственным заказчиком и распорядителем бюджетных средств остался Росавтодор, а мы тогда были государственными заказчиками – координаторами (Минсельхоз) этой программы, а Росавтодор – ГРБС. В настоящее время наша федеральная целевая программа претерпела интеграцию и стала подпрограммой развития сельских территорий, госпрограммой по АПК.

С Росавтодором у нас с 2015 года существуют и до настоящего времени, и мы надеемся, что и дальше будут, очень тесные контакты. Росавтодор распределяет субсидии ежегодно, но в соответствии с правилами, которые прописаны в нашей госпрограмме. То есть средства федерального бюджета выделяются на строительство тех дорог в сельской местности, где реализуются объекты агропромышленного комплекса, инвестиционные проекты, в основном, туда. На основании этих требований Росавтодор распределяет, заключает соглашение, а с нами как с координаторами поддерживает естественную связь, отчеты дает, и мы постоянно следим у нас что, у Минсельхоза, и Росавтодора...

И есть такая проблема, что сельские дороги, это мелкие дороги и не обязательно близко находятся к населенным пунктам большим, к городам. И поэтому, когда идет выполнение ежегодное, конечно, подрядчики приходят на эти дороги уже в последнюю очередь к концу году. И несколько лет подряд у нас идет

невыполнение. С 2015 года по 2017 год у нас не выполнены были те обязательства, которые брались субъектами по годам.

ВП

Но мы поработаем с Росавтодором в этом плане, у нас проходят видеоконференции, совещания, мы пишем письма губернаторам, чтобы были приняты все меры, что сельские дороги – это немаловажный фактор для жизни сельского населения, которое составляет 37 миллионов и 26 процентов всего сельского населения.

С 2015 по 2017 год в рамках наших мероприятий было введено почти 1 600 километров автомобильных дорог в сельской местности. К плановому заданию это составляет 84,6 процента всего, к сожалению. Но было обеспечено 537 сельских населенных пунктов дорогами с твердым покрытием и 110 дорог было построено к объектам производства и переработки.

Что еще сказать? Как уже говорил Игорь Владимирович и Евгений Викторович (Росавтодор), что средства федерального бюджета, которые выделялись и, допустим, не были освоены подрядными организациями, по просьбе Росавтодора и субъектов возвращаются на следующий год на те же цели. У нас допустим было неосвоение в 2017 году миллиард с небольшим, из них вернулось на те же цели 690 млн. рублей, а 360 млн. рублей были возвращены, так как в них уже отсутствовала надобность. Это за счет экономии по контрактам.

Что у нас? На 2019 год планируется ежегодно у нас средства федерального бюджета, выделяемые на строительство дорог, увеличиваются. И у нас, как нам говорят, что наша программа устойчивого развития сельских территорий имеет тенденции роста за счет как раз дорог. Допустим, начинали мы с 4 млрд. рублей в 2015 году, а сейчас у нас уже 9,2 млрд. рублей на этот год. Освоение в

этом году намного лучше, чем в предыдущие годы, мы это должны отметить, 62 процента в настоящий момент. Конечно, можно задуматься, но в принципе по графикам работ, которые представлены Росавтодором, в основном будут выполнены обязательства по соглашениям. На 2019 год у нас планируется 9 300 млн. рублей, 2020 год – 9 700 млн. рублей, 2021 год – 10,1 млрд. рублей. Это рост, конечно, рост. Но как показывает заявочная кампания, что субъекты запрашивают гораздо больше лимитов на местные дороги, на дороги местного значения, и мы постоянно просим увеличения, как говорится, всегда, и нас Совет Федерации поддерживает, и Государственная Дума нас поддерживает тоже, но, к сожалению, не всегда все получается, как нам хочется.

Какие-то, может быть, вопросы есть?

**С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо.

Присаживайтесь, Ольга Леонидовна.

Сейчас мы давайте посоветуемся. Основные содоклады мы выслушали. И записались.

Игорь Иванович Старыгин, мы обязательно предоставим слово.

Ольга Владимировна Иванова (Калужская область)

Минфин, да. Если, может быть, сразу вопросы есть, и мы Минфину предоставим слово.

Пожалуйста, какие будут вопросы? Послушать Минфин.

\_\_\_\_\_

Можно мне?

**С.Н. РЯБУХИН**

Пожалуйста.

\_\_\_\_\_ (тот же)

Предпоследний докладчик говорил о 104 городах, в которых будут финансировать строительство дорог.

бс

Мне интересно, где посмотреть этот список 104 городов? По какому принципу определялись 104 города? Это ведь какая-то небольшая часть из всех городов Российской Федерации.

### **Д.Е. ПРОНЧАТОВ**

Мы там оговаривали, видимо, не сконцентрировали, это все столицы субъектов, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга, и все города с населением свыше 200 тысяч человек. Список есть, но это легко проверить.

### **С.Н. РЯБУХИН**

Пожалуйста, Кравченко Владимир Казимирович.

### **В.К. КРАВЧЕНКО**

У меня вопрос тоже о приоритетах. Безусловно, средства из федерального бюджета выделяются огромные и то, что перспективу мы видим, но тем не менее дорожные региональные фонды... там дефицит все равно остается достаточно большим. То есть на примере Томской области, которая поставляет порядка 40 процентов, несмотря на все перспективы. И вопрос у меня все-таки про приоритеты. Мы знаем, что сейчас принята стратегия пространственного развития, по сути, дела это такой стратегический документ. Определена специализация регионов на всей карте России. У нас в комитете проходят дни субъектов. Что регионы просят от Федерации? В основном вопросы, касающиеся дорожной деятельности, мосты, переходы, дороги, которые имеют не только стратегическое значение для развития регионов. Как на примере Томской области, по межправсоглашению построено четыре завода, комплекс строится совместный российско-китайский по

лесопереработке. То есть первый транш получили на 900 млн. рублей, еще две трети денег "заморожены". Соответственно дорога находится в грунтовом состоянии, в этом году обвалился мост через реку, которая соединяет лесосырьевую базу с заводами, там цена вопроса несколько миллиардов. Вот такие примеры по всей территории России. Вот когда Вы говорите про правительственную комиссию, все-таки как коррелируются вот эти документы – стратегия, планы по первоочередным мерам, по дорожной деятельности, строительству – с тем решением, которое вы принимаете? Спасибо.

### **Д.Е. ПРОНЧАТОВ**

Спасибо за вопрос.

Во-первых, у нас было несколько механизмов поддержки региональных дорожных фондов, регионального строительства дорог. Один из них – это субсидии, другой – иные межбюджетные трансферты. Субсидии – это адресное направление. Если какое-нибудь дорожное строительство, какой-нибудь объект необходимо строить и такое решение принимается правительством, то туда направляются субсидии. Иные межбюджетные средства тоже делятся на целый ряд направлений. Например, такой трансферт есть на восстановление аварийных мостовых переходов, так называемый Т-4. Регионы, которые такие программы составляли, восстановление мостовых сооружений аварийных, направляли заявки, и определенная сумма ежегодно на них выделялась. Также есть трансферты, о котором я говорил, на поддержку государственно-частного партнерства. Есть трансферт основной, по которому в том числе финансировались объекты в Томской области, – это дорога Томск – тайга, там еще тоннель под железной дорогой финансируется. Это так называемые трансферты на особо важные объекты. По поручению правительства и президента есть такой, туда

попадают, естественно, приоритетные проекты. Еще также трансферт на финансирование государственных программ. Он определялся раньше по формуле, сейчас меняется, немножко тенденция как раз в сторону национальных проектов и комплексного плана. Вот комплексный план развития магистральной транспортной инфраструктуры учитывает приоритетные направления. Он, естественно, коррелируется со стратегией и не может иного быть, но однозначно профинансировать все объекты, которые прописаны в стратегии, скорее всего, невозможно из-за дефицита. Но аналитический центр при правительстве, который готовит документы на правительственную комиссию, он примеряет и транспортную стратегию, которая соответствует стратегии пространственного развития. Мы от них надеемся, что не Росавтодор и даже не Минтранс сможет проверить объект на соответствие транспортной и стратегии пространственного развития, но правительственная комиссия при помощи экспертных оценок, экспертных институтов.

сз

У нас первый опыт, который мы планируем проанализировать по итогам этого года и посмотреть первый опыт реализации по итогам 2019 года. Туда попали несколько объектов, которые прошли экспертную оценку и выносятся сейчас на правительственную комиссию. Эти объекты так и называются – "попавшие в комплексный план развития". Они, естественно, должны коррелировать со стратегией пространственного развития. И мы посмотрим (в паспорте проекта указано, что раз в год могут вноситься изменения), действительно ли эти ключевые показатели исполняются, действительно ли оказывают то влияние, которое указано экспертами, потому что там анализ проводится на основе ряда показателей и выводится в процентном соотношении – 51

процент влияния или другой какой-то. Каждому проекту присваиваются ранжирование и рейтинговая оценка. Честно говоря, нет у нас опыта пока, вот это впервые производится. И посмотрим на то, как это будет реализовано в 2019 году.

Но я хотел бы еще коротко, чтобы долго не занимать время, сказать, что с 2020 года, как я сказал, будет у регионов сам дорожный фонд расти. То есть задачи, которые установлены в указах президента, мы сейчас планируем решать за счет трансфертов и за счет увеличения региональных дорожных фондов. В 2019 году мы будем на региональную сеть выделять через иные межбюджетные трансферты деньги для реализации целей указов, а с 2020 года это уже будет путем направления акцизов напрямую в региональные дорожные фонды. И вот здесь уже политика региона должна быть направлена именно на приоритетные задачи региона. И плюс, как я говорил, вот эта новая форма поддержки – это БКД в агломерации, но на реализацию капиталоемких проектов, не просто на капремонт в этих 104 агломерациях, а именно на капиталоемкие – на строительство объектов, которые коренным образом изменят ситуацию. И у нас такие заявки уже есть, таких объектов много. Система отбора будет в ближайшее время представлена на суд трехсторонней комиссии и на суд депутатов. И мы сможем дальше двигаться по реализации региональных целей.

**С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо, Дмитрий Евгеньевич.

Елена Алексеевна, а потом Вы.

**Е.А. ПЕРМИНОВА**

Спасибо.

Дмитрий Евгеньевич, Вы сказали, что подготовлен план передачи региональных дорог в федеральную собственность. А какие

требования к субъектам вы предъявляете? Потому что мы понимаем, что очень сложно передать дорогу в федеральную собственность. Я недавно была у Иннокентия Сергеевича, он сказал, что это сложно. Подскажите, пожалуйста, что нужно сделать?

### **Д.Е. ПРОНЧАТОВ**

Это сложно с точки зрения оформления. Мы требуем, как и Росимущество, естественно, и правительство, определенного соблюдения именно оформления дороги. Приказ № 117 (вот мне Игорь Владимирович подсказывает) регулирует эту тему. На самом деле ничего трудного, речь идет об оформлении земельного участка, находящегося в полосе отвода дороги, и самого имущества дороги как объекта недвижимости и плюс всех элементов дороги.

На самом деле опыт у нас большой по приему дороги. За последнее время мы несколько тысяч километров приняли. И регионы, которые к нам обращаются... У нас полная методическая поддержка, нет никаких проблем. Естественно, бывают... знаете, где-то кадастровый учет не прошли участки. Конечно, сложности у регионов есть. Я не скажу, что это за один день можно решить. Но в течение года у нас не было, наверное, ни одной такой дороги, чтобы в течение года нельзя было эти вопросы разрешить. А список дорог уже существует, но он для нас не догма. Если мы видим, что эта дорога соответствует ряду критериев, мы смотрим... Это в основном межрегиональное сообщение либо, как я говорил в своем выступлении, это большой транзитный трафик через местную или муниципальную дорогу, и, конечно, не в состоянии регион содержать. Мы такие дороги принимаем и сейчас... Почему мы делали это немножко с неохотой и медленно до 2018 года? У нас была задача — доведение до 85 процентов от норматива федеральной сети. Каждая передача... а дороги мы принимаем в плохом состоянии.

То есть мы не требуем доведения до норматива дороги при приемке. Мы понимаем, что региону это сделать невозможно. Иногда мы просим завершить договорные отношения, посмотреть, что там, решить все спорные моменты.

ВШ

Но именно к состоянию дороги мы не привязываемся. Поэтому каждый прием такой тяжелой, так скажем, дороги, он влияет на процент наш норматива. Понятно, что регионы не интересуют эта отговорка, но у нас была задача президентом поставлена, мы вынужденно медленно принимали дороги.

Сейчас мы изменяем свое отношение. У нас средства, которые мы в большинстве своем тратили на доведение до норматива, могут быть сейчас направлены на те дороги, которые мы принимаем из регионов. Список такой есть. Но мы можем говорить о любой дороге, которая соответствует критериям.

**С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо, Дмитрий Евгеньевич. Если память не изменяет, в этом списке 12 субъектов Федерации, по-моему, или 14? Больше?

**Д.Е. ПРОНЧАТОВ**

Там почти все субъекты, которые имеют такие проблемы. Может быть, на ближайший год 12 или сколько-то...

**С.Н. РЯБУХИН**

На три года.

**Д.Е. ПРОНЧАТОВ**

На три года, наверное, может.

**С.Н. РЯБУХИН**

Дитрих мне давал в прошлом году. Я почему говорю, потому что с вводом в марте международного медицинского ядерного центра в Димитровграде, конечно, будет перегрузка в два-три раза, потому

что из Курумоча, Самары, из Ульяновска поедут в Димитровград, и, по-моему, там попал. Если в марте...

**Д.Е. ПРОНЧАТОВ**

Мы можем раньше, если готовы.

**С.Н. РЯБУХИН**

Там губернатор Самары Азаров просил, и Морозов. Дорога, конечно, будет разбита через...

**Д.Е. ПРОНЧАТОВ**

И еще как раз по предыдущему вопросу. Это тоже влияет на стратегию регионов, на стратегию пространственного развития. Если регион видит, что идет развитие направления именно транспортных потоков в какую-то часть региона и дорога перестает справляться со своей функцией, начинает работать в режиме перегруза или становится транзитной, то мы можем как раз транспортные проблемы региона решать за счет перераспределения дорог, принимать их в собственность. Дальше у региона высвобождается... Ну, это, конечно, влияет на наполнение Дорожного фонда, уменьшение сети, но не пропорционально. Поэтому у региона высвобождаются средства. В основном дороги большие, которые мы забираем, и на них регион тратил свое основное внимание и финансовые средства. Поэтому, таким образом, регионы, которые освобождают свою сеть от таких тяжелых дорог, больших, сложных, финансово не обеспеченных, они улучшают свои остальные дороги.

**С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо.

Еще вопросы, пожалуйста. Пожалуйста, ...*(неразборчиво)*.

---

Не знаю, кто ответит.

**С.Н. РЯБУХИН**

Мы уже по второму кругу пошли. Ну, ладно, давайте.

\_\_\_\_\_ (тот же)

Мы по касательной идем, говорим о государственном планировании. Учитывая, что есть указ Президента, а он, по сути дела, "дорожную карту" определяет развития страны на определенную перспективу, и мы говорим о каких-то элементах сегодня, в частности о развитии дорожного строительства и дорог.

Вопрос у меня такой. У нас есть федеральный закон о стратегическом планировании. Мы сейчас говорим о планировании. Скажите мне, пожалуйста, где находится в структуре исполнительной власти федеральной штаб, который занимается стратегическим планированием? Можете мне ответить? Вот вы — элемент...

**С.Н. РЯБУХИН**

В дорожной сфере, имеется в виду?

\_\_\_\_\_ (тот же)

Нет. Стратегическое планирование развития территорий Российской Федерации. Кто-то может ответить, как вы ощущаете? Его как такового четко нет. Но вы должны ощущать, где он находится.

**С МЕСТА**

Это Орешкин. Я могу вам фамилию даже назвать. *(Оживление в зале.)*

\_\_\_\_\_ (тот же)

Кто-то может ответить?

**С МЕСТА**

Минэкономразвития. Валерий Николаевич совершенно справедливо ответил.

**В.Н. БОГОМОЛОВ**

Орешкин. Есть такой министр.

\_\_\_\_\_ (тот же)

Слышал такую фамилию.

**С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо.

Еще вопросы, коллеги? Нет.

Тогда давайте по заявленному списку, как я уже и обозначил. Слово я предоставляю Игорю Ивановичу Старыгину, генеральному директору Ассоциации РАДОР. Пожалуйста.

**И.И. СТАРЫГИН**

Хотели бы презентацию продемонстрировать.

**С.Н. РЯБУХИН**

Я прошу включить. Хорошая презентация у вас получилась.

**И.И. СТАРЫГИН**

Уважаемый Сергей Николаевич, уважаемые участники заседания! Ассоциация РАДОР объединяет органы управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации. Ведем постоянный мониторинг состояния дел. И сегодня хотели бы проиллюстрировать некоторыми цифрами, а также обозначить конкретные предложения по совершенствованию дорожной деятельности.

мс

Перспективы развития автомобильных дорог регионального значения субъекты, конечно, безусловно, связывают с реализацией указа президента, в котором обозначены цели и задачи – увеличение как минимум до 50 процентов доли автомобильных дорог, находящихся в нормативном состоянии, снижение доли автомобильных дорог, работающих в режиме перегруза на 10 процентов, снижение количества мест концентрации дорожно-

транспортных происшествий в два раза и снижение в 3,5 раза смертности в результате дорожно-транспортных происшествий.

Теперь с той точки, с которой мы сегодня стартуем в отношении реализации всех этих задач. В Российской Федерации 1,5 млн. километров автомобильных дорог, и региональные автомобильные дороги составляют 511 тыс. километров. На слайде представлена информация по такому показателю, как доля автомобильных дорог, находящихся в нормативном состоянии. Синяя кривая – это федеральные автомобильные дороги. Уже сегодня отмечалось, что они за последние годы значительно улучшили свое состояние – практически в два раза, чего нельзя сказать о региональных автомобильных дорогах и о местной сети. Зеленая кривая – это автомобильные дороги регионального значения. За последние шесть лет с момента воссоздания дорожных фондов их состояние улучшилось чуть более чем на 6 процентов. По местной сети автомобильных дорог динамика даже отрицательная.

Конечно же, это связано с объемами работ, которые выполняются на автомобильных дорогах. На слайде представлена информация по объемам ремонта и капитального ремонта. Мы видим, что нет даже положительной тенденции в увеличении этих объемов. И по 2018 году есть такой показатель, как расчетный межремонтный срок, он сейчас составляет 46 лет. Ни в России, ни в мире нет таких технологий, которые бы позволяли выполнить ремонт и полвека не подходить к автомобильной дороге.

Что касается строительства и реконструкции автомобильных дорог, вот мы видим на слайде, что в 2017 году было введено в эксплуатацию 1425 километров. В планах на 2018 год – 1485 километров автомобильных дорог. Много это или мало? Напомню, что в конце 2012 года президентом была поставлена

задача по удвоению объемов строительства дорог. За предыдущее десятилетие – с 2003 по 2012 год – было введено в эксплуатацию 16 249 километров дорог. Мы половину срока по решению этой задачи уже прошли. Вторая часть слайда – это те километры, которые запланированы в программах дорожной деятельности субъектов Российской Федерации. Как видим, в сегодняшних условиях финансирования в 55 субъектах эта задача не может быть исполнена. Это как раз косвенно говорит еще раз о том, насколько дорожные фонды субъектов соответствуют потребностям страны и экономики.

Теперь что касается состояния дорог, приведения дорог в нормативное состояние, достижения целей, поставленных президентом в указе. Приведение дорог в нормативное состояние – увеличение показателя до 55 процентов. Сегодняшний показатель – 43,1 процента в среднем по Российской Федерации, но разброс по субъектам очень высокий. Например, Ханты-Мансийский автономный округ, где 84 процента дорог в нормативе, и Республика Марий-Эл, где этот показатель – 1 процент. То есть бóльшую озабоченность, конечно, вызывают те субъекты, которые находятся ниже среднего значения по Российской Федерации, и, безусловно, им необходимо уделить максимальное внимание.

Что касается объемов дорожных фондов с 2012 года, объемов финансирования дорожной деятельности. На слайде представлена информация об объемах за последние 10 лет. С 2012 года скачок связан с воссозданием дорожных фондов. Коричневые столбцы – это объемы финансирования в ценах соответствующих лет, а зеленые столбцы – это в ценах сопоставимых, в ценах 2018 года. Мы сегодня, в 2018 году, находимся практически в уровне 2012–2013 годов.

мс

Более темные столбцы – это объемы дорожных фондов без городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга, которые составляют более четверти дорожных фондов. Поэтому, когда речь идет в целом по стране об огромных цифрах, то мы должны четко представлять, что на все остальные субъекты Российской Федерации приходится значительно меньшие объемы финансирования. И в этих условиях обеспеченность финансовыми ресурсами по содержанию дорог составляет 38 процентов, по ремонту – 35 процентов, по капитальному ремонту – 3,5 процента. В целом по вот этим трем видам работ, которые позволяют содержать дороги в нормативе, лишь 18,5 процента – в 2018 году обеспеченность. И, когда речь идет о приведении 50 процентов дорог к нормативу, безусловно, мы, наверное, должны вести речь о том, чтобы и финансовыми ресурсами как минимум 50 процентов должно быть закрыто. Без помощи из федерального бюджета эту задачу обеспечить невозможно.

На слайде представлены направления федеральной поддержки за последние три года. 2016 год – 122 млрд. рублей. 2017 год – 126 миллиардов. 2018 год – 119 миллиардов. Здесь опять же динамики в увеличении финансовых ресурсов не наблюдается.

Уже обозначалось, что если в предыдущие годы мы имели иные межбюджетные трансферты, которые направлялись на шесть направлений финансирования, и отмечалось, что, например, по такому направлению, как Т 4, мы имели возможность финансировать работы на искусственных сооружениях, то сегодня этого направления нет.

При защите программ дорожной деятельности в Федеральном дорожном агентстве в сентябре – октябре этого года многие

субъекты обращали внимание на аварийные мосты. Сегодня в России более 35 тысяч искусственных мостовых сооружений, и, безусловно, если мост в ненормативном состоянии, ни о каких дорогах в нормативе речь вести невозможно. Поэтому одно из обращений субъектов Российской Федерации – конечно, обратить внимание на те мосты, которые сегодня находятся в неудовлетворительном состоянии, как минимум вести их учет и при расчете объемов средств, выделяемых субъектам, отдельной строкой учесть это направление финансовой помощи.

Второй момент, на который хочется обратить внимание, – первая версия паспорта национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", которая летом была внесена в Правительство Российской Федерации, на шесть лет подразумевала федеральную помощь в размере 1,6 трлн. рублей. Вчера буквально, как член федерального проектного комитета Правительства Российской Федерации, получил к очередному заседанию материалы, и там этот объем финансирования снизился до 1,3 трлн. рублей.

Субъектами Российской Федерации вместе с Федеральным дорожным агентством и Министерством транспорта была проделана огромная работа по формированию программ дорожной деятельности. Практически на шесть лет были сформированы программы с точностью до объекта, до автомобильной дороги. Сегодня объем финансирования уменьшается, при этом целевые показатели остаются без изменения. Это, конечно, большой риск в части исполнения указа президента, и на это необходимо обратить внимание. Тем более что вчера в Государственной Думе состоялось второе чтение законопроекта о бюджете на предстоящий трехлетний период, и опять объем поддержки дорожного хозяйства с первоначальной цифры, которая к первому чтению была 189 млрд.

рублей, уменьшился до 154. Безусловно, субъекты благодарны за внимание и за увеличение объемов финансирования, но цифры, что называется, говорят сами за себя.

Два основных источника формирования дорожных фондов – акцизы на ГСМ и транспортный налог. На слайде представлена информация по поступлениям акцизов.

ВП

Вот, посмотрите, 2016 год, столбец выше всех остальных, это один из таких удачных для дорожного хозяйства годов с точки зрения финансирования. Это было связано с тем, что, во-первых, принимались и исполнялись решения правительства по увеличению ставок акцизов. Во-вторых, в 2015–2016 годах 100 процентов акцизов шло в дорожные фонды.

Совет Федерации после корректировки размера распределения акцизов в 2016 году вел активную работу. Все субъекты благодарны, что благодаря и усилиям Совета Федерации, и депутатов, и губернаторов, в 2017 году появилось поручение Президента Российской Федерации о восстановлении нормы по зачислению 100 процентов акцизов в дорожные фонды. И все субъекты ждали как раз, что с 2019 года эта норма будет восстановлена. К сожалению, этого не произошло.

Тот момент, связанный с акцизами, вернее с ценами на топливо, который был зафиксирован в мае–июне этого года, который привел к уменьшению ставок акцизов, он также оказывает существенное влияние на финансирование дорожного хозяйства. В публичном пространстве говорили о том, что акцизы будут снижены, но практически не велась речь о том, что они и не будут повышены с июля, как предполагалось ранее. Один момент.

Второй момент. В таблице здесь не очень хорошо видно, но следующий слайд демонстрирует то, как изменялось это перераспределение акцизов между региональными бюджетами и федеральным. 2015–2016 год мы имели 100 процентов акцизов в бюджеты субъектов Российской Федерации, потом они были уменьшены в связи с компенсацией выпадающих доходов, в 2018 году опять увеличение, и лишь к 2024 году – решение задачи, которая ставилась еще два года назад президентом. Ожидаем, что будет рост акцизов, но хотелось бы, чтобы это, конечно, было в более ближайшие сроки, и все субъекты об этом заявляют.

Второй источник формирования дорожных фондов – это транспортный налог. Динамика по транспортному налогу достаточно хорошая была. В связи с тем, что, опять же, были приняты решения по изменению сроков оплаты транспортного налога. Напомню, что в конце 2016 года принят закон об установлении срока уплаты – вместо действующего срока 1 октября, срок был перенесен на 1 декабря.

Уважаемые коллеги! Посмотрите, что получается. Сегодня государственный заказчик обязан рассчитаться за выполненные работы в течение 30 дней, по контрактам по субъектам малого предпринимательства – в течение 15 дней, а налогоплательщики имеют возможность в 330 дней исполнить свои обязательства.

Было обращение Законодательного Собрания Вологодской области о возвращении к первоначальному сроку оплаты транспортного налога – к 1 октября, и законодатели Республики Марий Эл обратились с просьбой установить срок оплаты не позднее 1 июня, с тем чтобы средства попадали в дорожные фонды и заказчики имели возможность оплачивать выполненные работы.

Посмотрите на ту ситуацию, которую обозначил Валерий Николаевич в своем выступлении о том, что на 1 сентября процент выполнения дорожных работ составляет 40 процентов.

Уважаемые коллеги! Даже по факту в основной сезон дорожных работ будут выполнены большие объемы. Государственные заказчики не могут их принять, потому что основной объем средств получен будет только в конце года. Наверняка в субъектах есть организационные проблемы, что там средства оказываются неисполненными, но в то же время есть и объективные причины такого плана, которые надо исправлять.

Следующий момент, который хотелось бы обозначить, это налог на имущество. Автомобильные дороги – это огромный имущественный комплекс. Федеральные автомобильные дороги освобождены от налогообложения, а регионам сегодня представлена возможность вводить льготы.

бс

Но если субъект вводит льготы и освобождает от этого налога, то Минфин Российской Федерации автоматом уменьшает на размер льгот дотацию, финансовую помощь субъектам. То есть опять оказывается между молотом и наковальней. Это один момент.

Второй момент. Этот налог региональный, то есть субъект перекладывает финансовые ресурсы из одного кармана в другой. Хорошо бы, но часть субъектов изымают эти средства опять же из дорожного фонда. Тем более что эта тенденция за последние годы... На слайде как раз представлена информация, что если в 2013 году 50 субъектов имели льготы, то в 2018 году – лишь 29. Льготы уменьшаются, чтобы ситуацию урегулировать с Федерацией, и объем средств, изымаемых из дорожных фондов, также увеличивается. Наше предложение: все-таки обратить внимание и предоставить

льготы, освободить автомобильные дороги вообще от налогообложения, с тем чтобы не выполнять никому не нужную работу по заполнению вот этих деклараций.

Следующий момент — в части излишнего обременения дорожных фондов в момент взаимодействия со смежниками при строительстве, реконструкции, капремонте автомобильных дорог. Речь идет о переустройстве инженерных коммуникаций, в первую очередь газо- и нефтепроводов, линий связи, линий электропередач. Что сегодня получается? У нас есть объекты, о которых сегодня уже речь шла, маленькие объекты по 3–5 километров в сельской местности. Строится маленькая дорога, мы пересекаем коммуникации и стоимость переустройства этих коммуникаций в разы больше стоимости объекта. Это с одной стороны.

С другой стороны, коллеги выставляют требования по тому, чтобы работы выполнялись их специализированными организациями, а наши государственные заказчики обязаны работать в рамках федерального закона № 44 по госзакупкам. Коллеги выставляют требования в виде технических условий и финансовых обременений по уплате налога на прибыль, который у них возникает. Закон соответствующий, регулирующий эти взаимоотношения, был подготовлен. Посмотрите, он в первом чтении в Государственной Думе в декабре 2012 года был рассмотрен, через пять лет в декабре 2017 года снят с рассмотрения. То есть вопрос за пять лет никуда не продвинулся, и мы опять находимся в больших проблемах. Может, стоит инициировать все-таки еще раз попытку реализации вот этих норм закона, чтобы они все-таки вступили в жизнь.

Следующий момент. В указе президента обозначено создание механизмов экономического стимулирования сохранности автомобильных дорог. Сколько бы дорожники ни строили хорошие и

отличные дороги, но если пользователи автомобильных дорог будут нарушать правила перевозки грузов, это будет приводить к таким случаям, которые показаны здесь: мосты рушатся. Последний случай – октябрь, Амурская область. Октябрь, Приморский край. Не просто имущественный комплекс губится, но и человечески жертвы имеются. Конечно, без обеспечения сохранности автомобильных дорог мы нормального состояния дорог не достигнем. Необходимо расширять систему веса габаритного контроля, в том числе автоматического.

Ну и в завершение хотелось бы обратить внимание на риски, связанные с реализацией национального проекта. Про финансовые аспекты сегодня уже много говорилось, но будет увеличение объемов финансирования, будет увеличение объемов работ – все это за собой ведет увеличение стоимости дорожно-строительных материалов, в первую очередь битума, щебня, песка и грунта. Те совещания, которые проходят в Министерстве транспорта, в Росавтодоре, они говорят о том, что коллеги сегодня апеллируют к рыночным отношениям и говорят, что рынок все отрегулирует. К сожалению, это не так. Если при формировании цен на дорожно-строительные работы норма прибыли закладывается в 8 процентов и больше она не может быть, то просто приведу вот такой пример: цена на битум в декабре и в августе с сезон отличается в два раза.

сз

Себестоимость, как вы понимаете, не изменяется, а вот эти факты присутствуют. Конечно же, наше мнение – что необходимо вводить какое-то государственное регулирование в вопросах ценообразования на инертные материалы и на битум. Спасибо за внимание.

**С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо, Игорь Иванович, за хороший доклад, хорошую презентацию и, самое главное, предложения, которые Вы сформулировали. Ведь у нас одна из главных целей нашего "круглого стола" – как раз сформулировать предложения в наши рекомендации в адрес правительства, Минфина, Минтранса и Росавтодора. Очень важны Ваши предложения. Мы специально сегодня не раздавали рекомендации, чтобы выслушать все доклады, предложения, идеи и рекомендации, которые из регионов поступают, от участников. Мы их потом вынесем с учетом всех этих предложений на заседание комитета и обязательно направим в правительство. Причем по некоторым вопросам надо просто оперативно это делать.

Мы говорили о том, что у нас еще и представитель Минфина выступит. Константин Теймуразович Макиев(?) здесь, поэтому Минфину предоставляю слово.

Ну и я просил бы очень коротко высказаться представителя Калужской области Ольгу Владимировну.

Константин Теймуразович, пожалуйста.

**Н.В. БЫКОВСКИЙ**

Уважаемый Сергей Николаевич, уважаемые коллеги! Спасибо за предоставленное слово. К сожалению, от Минфина замена произошла. Меня зовут Быковский Николай Владимирович, заместитель начальника отдела бюджетной политики в области транспорта.

**С.Н. РЯБУХИН**

У меня просто старый список. Николай Владимирович Быковский, пожалуйста.

**Н.В. БЫКОВСКИЙ**

Действительно, та тема, по которой мы собрались, очень острая. В развитие всех тех докладов, которые уже были озвучены

ранее, хотел бы дополнить то, что Минфин каждые полгода исполняет поручение Президента Российской Федерации от 9 июля 2017 года №1329 по принятию исчерпывающих мер по приведению в соответствие объемов формируемых региональных дорожных фондов. В ходе выполнения этой работы Минфином России внесены изменения в Бюджетный кодекс Российской Федерации и предоставлена возможность заключения на двух- и трехлетний период соглашений о предоставлении субсидий. Также введена информационная система, позволяющая направлять при формировании федерального закона о федеральном бюджете уведомления о предоставлении межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов Российской Федерации для учета всех средств в региональных дорожных фондах и в региональных бюджетах. Также внесены изменения о сокращении срока заключения соглашения о предоставлении субсидии до 15 февраля, что позволяет начинать выполнение работ уже в апреле, в момент начала строительного сезона.

Все указанные меры также позволяют повысить сбалансированность и прогнозируемость дорожных фондов субъектов в очередных финансовых годах и снизить риски их несбалансированности. Так же, как уже было отмечено, предусмотрена возможность Бюджетным кодексом восстановления всех остатков средств дорожных фондов, как федеральных, так и региональных, на очередной финансовый год, которые не были потрачены в полном объеме.

Вместе с тем также дополнительно ведется работа Федеральным казначейством по проверке всех фактов нарушений субъектами Российской Федерации условий предоставления межбюджетных трансфертов из федерального бюджета. За 2018 год

уже принято более 60 решений о бесспорном взыскании средств, которые ранее были предоставлены из средств федерального бюджета, по нарушениям субъектов Российской Федерации.

Также отмечу то, с 1 января 2019 года у нас появляется новый источник формирования доходов региональных дорожных фондов, о котором уже было сказано ранее, — это взыскания по штрафам за нарушение законодательства о безопасности дорожного движения, которые полностью поступают в региональные дорожные фонды. По оценкам Минфина, предполагаемый объем дополнительных доходов в 2019 году составит более 67 млрд. рублей по всем субъектам Российской Федерации.

Также в целях реализации указа президента подготовлены изменения в Бюджетный кодекс Российской Федерации (и они проходят одновременно чтения в Государственной Думе) по поэтапному доведению норматива зачисления налоговых доходов до 100 процентов к 2024 году.

вШ

Я немного еще из статистики. За 2017 год наблюдалась несбалансированность региональных дорожных фондов по 36 субъектам. Наблюдается положительная динамика, по состоянию на 1 сентября 2018 года, такая несбалансированность, превышение доходов региональных дорожных фондов над их расходами наблюдается лишь в 15 субъектах Российской Федерации. Также проводятся работы по приведению их в соответствие. Например, это Челябинская область, Новосибирская область. Волгоградская, Орловская, Магаданская, Саратовская и Красноярская области, Республика Калмыкия.

По вопросам, которые также ранее были озвучены, правительством проводилась работа в течение этого года по

недопущению роста цен на автомобильный бензин для населения. И летом этого года было принято решение о снижении ставок акцизов на нефтепродукты на 3 тыс. рублей за тонну. Указанная норма действует до конца текущего года. Выпадающие доходы от принятия указанного решения все принял на себя федеральный бюджет, составляют за 2018 год порядка 103 млрд. рублей и за 1 января 2019 года это порядка 13 млрд. рублей.

Остальные вопросы коллегами также были озвучены. Я думаю, что я повторяться не буду.

Спасибо большое.

**С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо, Николай Владимирович. Нам очень интересно было послушать.

Пожалуйста, Ольга Владимировна Иванова, министр дорожного строительства Калужской области.

**О.В. ИВАНОВА**

Спасибо.

Уважаемый Сергей Николаевич, уважаемые участники заседания! Игорь Иванович, так как он непосредственно объединяет все региональные дорожные фонды, работает с нами, в принципе озвучил все основные болевые точки.

Я коротко о Калужской области. У нас достаточно развитая сеть: 16 тыс. километров дорог, 4,5 – областные дороги, 10,5 – местные дороги. Если региональные дороги, нам удалось на 1 января достичь 50,5 процента нормативных требований, то есть мы показатель, который заложен в национальном проекте, сегодня уже выполнили, и, соответственно, сумма средств на поддержание нам будет, конечно, в меньшем объеме. Но с местными дорогами на сегодняшний день, конечно, беда. Из 10,5 около 5 тыс. километров

дорог не имеют твердого покрытия. Те акцизы, отчисления от дорожных фондов, которые поступают в местные муниципальные дорожные фонды, они даже на 1 процент не обеспечивают всей потребности.

Поэтому, конечно, мы связываем большие надежды... трудно даже переоценить социально-экономический эффект от национального проекта "Безопасные и качественные дороги", у нас практически вошла 1,8 тыс. километров дорог агломерации калужской. То есть мы охватываем шесть районов. Конечно, это даст хороший эффект.

Валерий Николаевич, по инструментальной диагностике нас уже предупредили, мы сегодня даже уже на стадии региональной и город Калуга, они уже сегодня работают на стадии даже разработки именно по инструментальной диагностике, заключают договора, потому что это один из основных показателей, и те коллеги, которые работали в рамках БКД.

По дорожным фондам. До проверки Счетной палаты России, Валерий Николаевич проверял нас, Минфин нам стал отдавать остатки. Дисциплина финансовая сейчас значительно улучшилась. Мы привели в порядок нормативы финансовых затрат. Но, к сожалению, тот объем дорожного фонда, он у нас небольшой – 4,3 миллиарда, из них 574 – это штрафы, которые поступают в дорожный фонд, будут поступать от штрафов по безопасности дорожного движения. У нас достаточно высокий процент собираемости – около 60 процентов. 600 миллионов для нас цифра большая, это порядка 80(?) километров дорог мы простым ремонтом пройдем. Поэтому, конечно, спасибо за изменения. И Совету Федерации поддержал. Все регионы очень довольны.

Однако сегодня по национальному даже 50,5... 2,5 нам нужно поддерживать, 2,5 – привести в нормативное состояние. Конечно, нам этих средств никогда не хватит. И то, что Игорь Иванович говорил, у меня что в 2012 году было 3 миллиарда дорожный фонд, благодаря штрафам он – 4, мы не обеспечим.

ВП

У нас правительство области всегда... Почему было приоритетным дорожное строительство и мы, конечно, многое достигли... И если бы не федеральный бюджет у нас не было бы таких крупных объектов, как "Обход Калуги". Спасибо. Мы сейчас его завершаем.

**С.Н. РЯБУХИН**

Два раза на трехсторонней комиссии рассматривали.

**О.В. ИВАНОВА**

Но у нас еще продолжение второго обхода.

**С.Н. РЯБУХИН**

В третий раз готовим.

**О.В. ИВАНОВА**

Спасибо всем за поддержку. Мы завершили, красивая дорога. Когда будет торжественное открытие, мы обязательно всех пригласим.

**С.Н. РЯБУХИН**

По этому году, какой объем у вас расходования по дорожному фонду?

**О.В. ИВАНОВА**

3,8 млрд. рублей.

На следующий год он пропорционально на 600 млн. рублей именно штрафы. Все мы направили естественно на дорожный фонд и на безопасность.

Акценты у нас на содержание и ремонт – мы направляем более 40 процентов. К сожалению, на содержание, кто коллеги здесь профессионалы, на 4,5 тыс. дорог 1,3 млрд. – это сумма небольшая. И плюс, конечно, тот рост цен. Мы также рекомендациям Росавтодора, мы торгуем на три года содержание дорог, но цены 2016 года сегодня на ГСМ несоизмеримы, я уже не говорю о стоимости. Я перед тем как уехать, посмотрела новые по битуму цены – 23–24 за тонну. Конечно, мы стараемся проторговать все вовремя, чтобы заключить контракты, чтобы смогли они поставки материалов осуществить. Потому что если мы сейчас не проторгуем до марта месяца "БКД", мы не сможем сделать качественные дороги, потому что требования по качеству очень высокие. Это, как правило, гранитный щебень – в области его нет, он идет либо с Украины, либо из Карелии. Это такое золотое время – три–четыре месяца, которые нужно использовать.

Все, что касается показателей...

**С.Н. РЯБУХИН**

А по битуму Вы говорите, там колебания сезонные. Какие у вас?

**О.В. ИВАНОВА**

Да, в 2,5 раза – от 13 до 25. Причем самые большие колебания – август–сентябрь.

**С.Н. РЯБУХИН**

В рекомендациях надо Федеральную антимонопольную службу обязать, не только Росавтодор.

**О.В. ИВАНОВА**

Ну и цены на топливо, конечно. Я понимаю, содержание дорог, это не там, где деньги зарабатывают. Как правило, это не крупные, это наши местные подрядные организации, и рост цен на

топливо где-то в 1,5 раза. То есть нам приходится уменьшать объемы работ, к сожалению, тем более что, да, мы там стараемся поддерживать, но сегодня граница Московской области дает о себе знать, поэтому это интенсивность движения. Очень много инертных материалов в том числе и на строительство московских объектов: дороги разбиваются, вот эти пучинообразования и все... И весной в этом году был небывалый всплеск, мы полностью перекрывали несколько дорог. Они были непроезжими за счет грузов. Мы ставим и посты, и весогабарит, сейчас и рамки поставили. К сожалению, этих мер тоже недостаточно.

Ну и, тоже спасибо, я надеюсь, что эта программа будет поддержана по ремонту аварийных мостов. Буквально вчера я подписывала, был запрос Росавтодора... Эту программу обязательно надо сохранять, потому что мосты – это, наверное, даже страшнее, чем ямы на дороге. У нас более четверти мостов сегодня...

### **С.Н. РЯБУХИН**

38 тысяч у нас да мостовых переходов или 35 тысяч?

### **О.В. ИВАНОВА**

У нас сегодня около 60 мостов, которые уже нужно срочно ремонтировать, там на ряд мы уже разработали проектно-сметную документацию, причем это уже не текущий ремонт, это уже капитальный ремонт, это более капиталоемкое. И я знаю, Росавтодор опять запросы, запросы большие. Хотелось бы, чтобы тоже вы поддержали эту проблему. Она характерна для всех регионов. Мы ремонтируем дороги, но на мосты, так как это очень дорого, мы как всегда...

Ну и эти местные дороги, это, конечно, просто... Все хотят асфальтированные дороги, особенно в летний период, этот всплеск у дачников, это жалобы в прокуратуру постоянно, суды принимают

также решения: приведите в нормативное состояние. Я не могу, мне надо каждый год направлять 6–7 млрд. рублей на ремонт, когда у меня дорожный фонд.

Ну и, конечно, спасибо за национальный проект. Очень надеемся достроить и во второй обход войти.

**С.Н. РЯБУХИН**

Нам отстоять надо цифру, чтобы без снижения. К сожалению, вчера произошло... Но здесь не только от Минфина зависит.

**О.В. ИВАНОВА**

Да, мы все понимаем, не резиновый, но 100 процентов, конечно, в регионы нужно. Я знаю, и Анатолий Дмитриевич, наш губернатор, он выступал и на проектном комитете, что регионам нужно довести до 100 процентов.

бс

Я проанализировала то падение, которое было в связи с акцизом, 88, 60, а сейчас 58,1 с 2019-го, около 2 миллиардов регион наш потерял. Причем у нас не очень большой объем акцизов. Надеюсь, вы поддержите, услышите нас, ну а мы не подведем.

**С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо, Ольга Владимировна, большое.

Мы будем завершать, потому что немножко перебрали по регламенту. Я просил бы Дмитрия Александровича Шатохина, члена Комитета по бюджету и финансовым рынкам.

Пожалуйста.

**Д.А. ШАТОХИН**

Уважаемый Сергей Николаевич, вообще тема нашего совещания возникла еще в 2017 году. И, честно говоря, судя по небольшому количеству сенаторов, это означает, может, сам тон немножко спал. Помните, в 2017 году срезали акцизы, в БКД

попадали только 30 субъектов и так далее. Все-таки за 2018 год мы видим, что ситуация улучшилась, наверное, повторять не буду, и штрафы ввели, то, что они в дорожном фонде, в БКД более 100 городов и так далее. То есть позитивная динамика видна. Но мне все-таки нравится больше такой умеренный оптимист, как Игорь Иванович зарядил. Наверное, главный посыл, который дает нам президент — это прорыв. Но я сейчас объективно не вижу предпосылок, чтобы мы прорыв сделали.

Первое. Мы фактически не подходили к местным дорогам, мы только занимаемся федеральными 100 процентов, региональными, к 50 всего лишь задачу ставим от местного вообще, это мостовые переходы, действительно там ситуация сложнейшая. И по тем средствам, которые мы сегодня видим, я не вижу, какие есть предпосылки, чтобы этот прорыв сделать.

Участие акцизов, на мой взгляд, я считаю, немножко Минфин обхитрил нас. К сожалению, не настолько мы настойчивы были, у нас было два решения президента о более ускоренном повышении акцизов в пользу регионов. В конце концов, мы что получаем? Мы получаем 2018-й — такая стагнация, 2019-й, к 2020-му немножко в плюс идем, ну, к 2021-му — хороший плюс. Практически мы теряем три года. Это опасения, которые есть.

Если по своему субъекту говорить, мы никакого повышения не видим. Понятно, безопасные качественные дороги. Но это же не города. Они имеют сегодня ту сетку, которая не дает в общем количестве потом региональных дорог того большого прироста. И вот мы эти 5–6 процентов будем 5–6 лет реализовывать. Я думаю, в ближайшие пять дойдем до 55–60 процентов, но в ключевом... И если говорить опять же по моему субъекту, вот расходы на капитальный ремонт. В связи с тем, что мы ушли в концессию, в

связи с тем, что по акцизам нет такого роста, у нас на капремонт снижение даже происходит. Я цифры Минфина взял, спасибо коллегам, посмотрели, идет рост, но он не настолько значительный. Мы выходим на 2016 год, хороший достаточно, ну, там плюс за счет БКД. Конечно, не тот прорыв, который бы хотелось. Ну, в качестве страшилки нужно показывать. Это наши зимники, 130–140 млрд. рублей ежегодно наш субъект перечисляет в федеральный бюджет, в дорожные фонды минимум 4 миллиарда. Мы имеем такие зимники, это реальные зимники.

Но один из хороших примеров – надо использовать частные деньги, в том числе концессию. Коллеги уже сказали, мы используем пять проектов по стране всего. Я был три недели назад в Малайзии, фактически там все строится за концессионные возможности. Они используют даже деньги Пенсионного фонда при строительстве дорог. Но, к сожалению, наш проект, который мы реализуем, "Нарьян-Мар", мы реализуем фактически за свой счет. Мы рассчитываем, что на следующие годы первый раз Российская Федерация включится, участок всего 23 километра и 700 миллионов, хотя нам нужно 1 300 миллионов. Посмотрите, мы из дорожного фонда на свою концессию направляем по 1 300 миллионов, 2020 год, 2021 год и так далее. Ну, коллеги скажут: ну, вы же сами ввязывались. Мы понимаем, а как вот этот прорыв, о котором говорит президент, реализовывать? Хорошая будет дорога. Причем отмечу, что вот этот участок концессионной дороги (здесь параметры есть) мы ввели на год быстрее. Коллеги из Счетной палаты рассказывали про освоение, а мы на год раньше. Почему? Потому что частные деньги всегда быстрее, нет процедур. А то, что Игорь Владимирович сказал, что у нас даже доля акцизов дорожных будет уменьшаться. То есть мы выходим на трансфертов. Трансферты –

это всегда трехсторонняя комиссия, это правила и так далее. Хочется, чтобы это были понятные свои деньги, и чтобы мы их быстро реализовывали. В том числе концессия – это такой достаточно позитивный момент, но, к сожалению, федеральной такой поддержки у концессии нет. Красным показано, как будет дорога строиться. Мы надеемся, что в будущем она перейдет в федеральную собственность.

ВШ

И какие еще проблемы, предложения? Первое – все-таки пересмотр соотношения зачисляемых доходов, что коллеги сказали из Калуги. Может быть, все-таки более ускоренным темпом, не в 2024 году. Президент говорил дважды, еще раз повторю.

Второй момент. Ведь Минтранс готовил предложения сделать в абсолютных цифрах. То есть сейчас у нас соотношение. А если нам придется акциз все-таки уменьшить в 2019 году? Еще не факт, что вся эта конъюнктура, которая сейчас происходит, нас это не заставит. Мы опять вынуждены будем соотношение менять, опять там, может быть, что-то не получится. У субъектов шестилетние контракты, по крайней мере на этом настаивают опять же коллеги из Минтранса. Поэтому если бы у нас была более быстрое соотношение, не к 2024 году, а скажем, к 2022-2023, получить все-таки доходы, второе – это более жесткие цифры, то, наверное, это было бы лучше.

Второе. Как-то, вроде бы, все забыли, что, вообще-то, у нас есть выпадающие доходы по транспортному налогу в связи с тем, что у нас большегрузы платят "Платон", соответственно они не платят транспортный налог. Для нашего субъекта это очень серьезная проблема. Почему? Мы – маленькие по численности, а транспорта у нас большегрузного много. Для нас это потери достаточно серьезные.

Один на 8 миллиардов по 2016 году, напомню, платили, а дальше нет.

Дальше. Применение коэффициента удорожания при строительстве дорог. Коллеги из "Устойчивого развития сельских территорий" Минсельхоза хотят применить. Мы так и не поняли, будут применять в 2019 году или нет. По остальным-то нет. БКД, там, сказали мне, 2 тыс. рублей на человека, по-моему, такая там цифра. Но при этом Мурманск, Архангельск или Сыктывкар – это не то, что Центральная часть. Реально у нас дороже. У нас и подвозы, и зарплата у нас, Воркута у нас северные 140 процентов плюсом, ну, по зарплате имею в виду. Поэтому хотелось бы, чтобы все-таки северный коэффициент, вообще территориальный коэффициент как-то применялся. Хотя бы давайте с сельских территорий начнем, а в дальнейшем и в БКД.

Далее. Мы бы хотели вернуться, и, Елена Алексеевна, я буду настаивать в решение включить, у нас есть проект закона по установлению понятия "улица" и "улично-дорожная сеть". Вроде бы скажут: причем здесь дорожный фонд? На самом деле притом. Мы до сих пор не понимаем, можно ли улицу или улично-дорожную сеть финансировать из региональных дорожных фондов. Например, Москва, она из благоустройства, а Санкт-Петербург – из дорожной деятельности. И вот мы тут до сих пор бодаемся. Счетная палата может нам сказать, что вы правильно финансируете или нет. Поэтому проект закона у нас есть. Нам просто нужно сесть и между регионами договориться. Потому что тут просто нестыковка между регионами, каждый, честно давайте говорить, лоббирует свои интересы. Поэтому в решении хотелось бы это отразить.

Наверное, последнее – это по отрицательным акцизам. Сергей Николаевич, вот Евгений Викторович уже поддерживает, Вы, я знаю,

уже поддерживаєте. Все-таки прямо детально с отрицательными акцизами разобраться. Хотя бы разобраться пока по прямогонному бензину, там у нас потери 25 миллиардов примерно в год у субъектов. Но, я же так понимаю, у нас эта система отрицательных акцизов, она только развивается еще. И я боюсь, что у нас цифры будут побольше. Поэтому есть проект закона Пермского края, все-таки Совету Федерации взять это на вооружение и дожать это.

А из тех решений, которые мы сегодня услышали, это поддержать Минсельхоз, чтобы продолжили программу. Коллеги, у вас же в 2020 году завершается программа. Мы хотели, чтобы вы в 2021 году все-таки были.

Это поддержать практику передачи в федеральную собственность дорог. Но, коллеги, у вас, мы смотрим, не растет ваш фонд. И у меня возникает вопрос: если вы забираете дороги, а фонд ваш не растет, ну, за счет того, что Керченский закончили мост, но я знаю, что у вас и другие какие-то есть... Потом у меня такой вопрос: конечно, поддержать программу строительства мостов и переходов. По срокам уплаты транспортного налога поддержать. По ФАСу в части ценообразования по битуму тоже, наверное, стоит отработать.

Сергей Николаевич, у меня все. Спасибо.

**С.Н. РЯБУХИН**

Спасибо, Дмитрий Александрович.

Если никто не настаивает, давайте будем подводить итоги. Мы уложились в два часа. Но я специально не прерывал докладчиков, потому что выступления получились обстоятельные, серьезные.

Я бы еще раз хотел напомнить о том, что мы специально не стали какую-то болванку проекта рекомендаций делать. Я вас уверяю: все разумные, серьезные и деловые предложения и рекомендации,

которые прозвучали в докладах и выступлениях, мы обязательно внесем в рекомендации. Перминова Елена Алексеевна, заместитель председателя, курирует вопросы, связанные с бюджетной политикой. Я попросил Дмитрия Александровича, чтобы он включился в эту работу, потому что бюджетный процесс, он большой.

вш

И все-таки дорожной отраслью, транспортной, инфраструктурной будет заниматься Дмитрий Александрович. Он на примере своего региона показал, какие проблемы.

Я бы все-таки еще сделал акцент в обязательном порядке еще раз: вот национальный проект, цифры мы увидели, к сожалению, сокращение произошло. И тут мы же будем все нести перед президентом консолидированную ответственность, не только органы государственной власти субъектов Федерации, но и Минтранс, и дорожники, поэтому я предлагаю объединить усилия.

Мы в своих рекомендациях, которые мы проводили в июне, мы в июне направляли предложения в правительство по поводу приоритетов расходов бюджета 2019 года и планового периода 2020-2021 годов. К сожалению, не во всех наших предложениях мы увидели поддержку со стороны правительства. И мы 8 октября проводили традиционно, когда мы получили от правительства проект, основные параметры бюджета на 2019 год, параллельно со Счетной палатой, и Счетная палата начала готовить свои заключения. И мы буквально через неделю уже провели, с 1 октября у нас была неделя, мы подготовили за неделю свои предложения на 13 страницах, их направили. Мы тоже били тревогу о том, чтобы ни в коем случае не допустить снижения объемов финансирования. Потому что это приведет к неисполнению не только послания президента, но и майского указа, в котором четко сформулированы приоритеты.

Поэтому я бы хотел, надо и Евгению Ивановичу передать нашу озабоченность. Игорь Владимирович, я очень прошу. Потому что мы видим, что с хорошими доходами идет этот год, профицит будет. Мы 21 ноября на комитете будем, а 23 ноября я буду докладывать на пленарном заседании об изменении в закон текущего года в связи с дополнительными доходами. И на этом фоне сокращение национального проекта по дорогам просто выглядит как-то нелогично. И прогноз и на следующий год – профицитный бюджет. Поэтому мы будем рассматривать сразу два закона, я их буду докладывать, как только поступит в окончательном варианте из Государственной Думы.

Я бы просил, это первый вопрос, будут дополнительные доходы, если даже сейчас не удастся включить в бюджет 2019 года, мы предполагаем, что майские поправки бюджета 2019 года, а мы просто видим, что при всех факторах риска международных, геополитических, все-таки мы более оптимистично настроены, чем Минэк и эксперты, мы думаем, что будут дополнительные доходы, в мае нам надо восстановить ту цифру, которая сейчас включена по национальному проекту.

Мы будем рассчитывать на поддержку Счетной палаты. Алексею Леонидовичу надо передать, чтобы мы здесь объединили усилия. Мы предложения свои направили в план работы Счетной палаты на 2019 год. Я уже не помню, по-моему, 28 вопросов, 28 тематических проверок и экспертно-аналитических. И мы здесь тоже очень просим, чтобы вы включились в эту работу.

Сроки 100-процентного зачисления по НДС... вернее, акциз на ГСМ. Дважды проигнорировало правительство, дважды. Поэтому в рекомендациях, Елена Алексеевна, жестко, может быть, даже есть смысл на комитете, давайте посоветуемся, в понедельник у нас будет

комитет, может быть, есть смысл и письмо подготовить президенту. Я попрошу, Валентина Ивановна вернется из командировки, мы, может быть, ее попросим, чтобы она подписала. Потому что два обращения было в Правительство. Они, к сожалению, проигнорированы. И мы просим с 2024-го перенести, если на 2020-й не получается, то хотя бы на 2021-й. Тогда это реально общая задача, которая поставлена президентом и в послании, и в указе, она реальна с точки зрения стабильных источников реализации решения по дорогам. Я прошу сделать акцент. Может быть, даже не дожидаясь, вместе с рекомендациями, если поддержит Валентина Ивановна, прямо за ее подписью на имя президента, надо бить тревогу. Здесь дорожников оставлять и Минтранс один на один с этой проблемой, на мой взгляд, нельзя.

Ну и отрицательный трансферт, о чем уже и на комитете неоднократно говорили. Мы просим здесь Счетную палату, Валерий Николаевич, посмотреть. То что сейчас происходит сейчас, эти волатильные колебания, неустойчивая конъюнктура на углеводородное сырье, вчера неожиданно до 65, конечно, мы тоже стараемся быть оптимистами, но я боюсь, что при этом бюджетном правиле, которое сейчас существует, мы можем столкнуться с отрицательными трансфертами.

бс

Мы потеряем даже не 200, может, даже и больше – и 300, и 400 миллиардов можем потерять. Мы планируем сейчас на эти источники... Я просил здесь Минфин включиться в эту работу. У нас есть тревога по этому поводу. Либо давайте еще отдельно соберемся по этой теме узким кругом – Минфин и бюджетный комитет, потому что это очень тревожный факт. Мы просто имеем риск получить отрицательные трансферты. Тогда здесь уже будет не до

грандиозных планов, а уже по сокращенному варианту. Поэтому, Николай Владимирович, я прошу передать и в Минфине, и Антону Германовичу эту проблему, тревогу.

Я не буду повторяться, что прозвучало в докладах, у Вас, Игорь Иванович. С точки зрения законодательного сопровождения реализация национального проекта тут я с Вами согласен, надо возвращаться к тем законам, которые заряжались в Государственной Думе, ну и те, которые внесены или требуют внесения. Это мы с министерством будем вместе тогда и надо обозначить это в рекомендациях, ну и такой, может, план законотворческой деятельности. У нас представляет Совет Федерации в правительстве, в Государственной Думе постоянно первый заместитель Фёдоров Николай Васильевич. Мы Фёдорова Николая Васильевича готовы подключить.

По сельским дорогам. Я тут даже не комментирую. Конечно, это общая проблема по всем регионам. Ольга Владимировна подробно все рассказала, это касается всех. Это такая ахиллесова пята – это местные и сельские дороги. Не буду повторяться.

Мы готовим предложения. Все, кто не успел, но хочет включиться в формирование этих рекомендаций, прошу изложить все в письменном виде. Я просил бы только, Елена Алексеевна, Минтранс, Минфину предварительно обязательно показать, прежде чем мы вынесем на комитет. Может, еще что-то там появиться. Потому что если мы на комитет вынесем, проголосуем, и уже это пойдет в правительство, догонять будет очень сложно. Поэтому еще раз просил бы учесть.

Всем большое спасибо за участие. Всего доброго.