

ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ И НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОМОГУТ СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ
Сергей Николаевич Шишкарёв

В 2009 году все мы стали свидетелями того, как глобальная экономика столкнулась с вызовом несовершенной системы выработки политических и экономических решений. Одним из условий для перехода от антикризисной программы к программе развития будут являться рост спроса на транспортные услуги, опережающее технологическое развитие транспортных систем.

Но модернизация и переход на инновационные рельсы возможны только при соответствующей сбалансированной налоговой политике и грамотном, справедливом законодательстве. Это, безусловно, относится и к транспортному сектору. Ведь серьезный сбой в работе транспорта повлечет остановку абсолютно всех производственных процессов, коллапс в экономике.

Экономический кризис показал, что развитие транспортной инфраструктуры и прежде всего дорожного строительства должно проходить с применением инновационных подходов как в технологической области, так и в административной. Успешная реализация Транспортной стратегии позволит «вытянуть» все основные отрасли народного хозяйства, сохранить социальную стабильность. И это важно – ведь жизнь наших граждан ежедневно связана с дорогами, от их качества и протяженности зависит практически все. Отсутствие подъездных путей, размытые проселочные дороги, узкополосные трассы, городские пробки должны перестать быть ежедневной темой для новостей. Нам нужны дороги, соответствующие всем необходимым нормам, обеспечивающие максимальную безопасность при передвижении: с качественным покрытием, разметкой, с дорожными знаками и освещением.

Сегодня можно много говорить о строительстве дорог, но нужно понимать, что объемы финансирования значительно сокращены по сравнению с прошлым и позапрошлым годами. По сегодняшней программе в рамках бюджета Минтранса России выделено около 300 млрд. рублей на строительство и ремонт автодорог. К сожалению, с такими объемами говорить о том, что мы осу-

ществуем прорыв в экономике, не приходится. Но этой проблеме необходимо уделять внимание, потому что инфраструктура требует постоянного финансирования, поскольку она разрушается. Это является сдерживающим фактором.

В идеале нужно менять нормативно-правовую базу. Это будет хорошим подспорьем и решит проблему, поскольку на сегодня модель концессий не работает. Мы можем пересчитать по пальцам одной руки те проекты дорожного строительства, куда идут инвесторы. Да и инвесторы делают это, скорее всего, по политическим соображениям, а не экономическим. Поэтому похвастаться тем, что у нас стоят очереди из инвесторов в дорожное строительство, мы не можем.

Необходимо оговаривать правила игры. Ведь инвестор приходит минимум на 12 лет. Именно столько составляет жизненный цикл дороги до ее первого капитального ремонта. Даже на эти 12 лет инвестор четко не понимает, как он будет взаимодействовать с государством, как будут разрешаться проблемы, какие он должен нести обязанности как концессионер.

Кроме того, возникает региональная проблема. Ведь каждая федеральная трасса проходит через регионы, поэтому многое зависит от взаимодействия с региональными и муниципальными властями.

Еще один немаловажный фактор: нормы строительства российских дорог разрабатывались в 70-е годы прошлого века, с учетом имеющихся технологий того времени. Сегодня устаревшие гостовские технологии должны уступить место новым, более совершенным, которые учитывают и климатические, и топографические условия нашей страны.

Все новые магистрали должны быть построены с применением инновационных технологий укладки дорожного покрытия, например биотехнологий. Все это поможет получить дороги нового поколения с плотностью дорожного покрытия, соответствующей международным стандартам.

Федеральная сеть дорог в течение последних лет работает с высокой степенью износа, это приводит к постепенному разрушению дорожных покрытий. По данным диагностики, уровень транспортно-эксплуатационного состояния федеральных автомобильных дорог обеспечен только на 37% их протяженности. Улучшить ситуацию возможно при помощи государственных контрактов на выполнение работ с длительным производственным циклом, о которых уже упоминалось. Эти контракты часто называют «контрактами жизненного цикла». Подобная схема государственно-частного партнерства уже зарекомендовала себя, например, в Финляндии и Нидерландах. «Контракты жизненного цикла» способны повысить эффективность реализации проектов строительства и эксплуатации автомобильных дорог и оптимизации бюджетных расходов за счет обеспечения своевременности и достаточности работ по ремонту и содержанию дорог. Целесообразно заключение с генеральным подрядчиком долгосрочных (на 12–25 лет) и комплексных контрактов на ремонт и содержание автомобильных дорог. В этом случае мы получаем конкретное ответственное лицо, с которого потом можно будет спросить за качество.

Такой подход к решению проблемы дорожного строительства вместе с созданием дорожных фондов должен помочь за пять лет увеличить сеть автодорог России на 14 тыс. км.

Сегодня транспортная отрасль должна развиваться максимально эффективно. Уверен, что мастерство и профессионализм российских дорожников, умение овладевать новыми технологиями, без которых строительство дорог сегодня просто невозможно, – все эти качества позволят добиться высоких результатов и ликвидировать одну из главных российских бед.