

Председатель Правительства Российской Федерации Владимир Путин провёл в г.Твери совещание по вопросу повышения эффективности строительства и эксплуатации автомобильных дорог

Вступительное слово Владимира Путина:

Добрый день, уважаемые коллеги!

Мы сейчас только что посмотрели на перспективную специальную и дорожную технику, которая производится здесь, на тверском заводе, и которая будет производиться в самое ближайшее время, надеюсь. Поприсутствовали при подписании двух соглашений – с американскими и с немецкими партнёрами – по производству этой техники, а сейчас поговорим как раз о том, где подобная техника должна использоваться, а именно в дорожном строительстве – одном из главных направлений её использования. Тема, как вы понимаете, крайне важная, не мне вам об этом говорить: здесь специалисты собрались.

На прошлой неделе в Москве прошёл Первый социальный бизнес-форум, где мы говорили о стратегии развития страны. Никакой новости не скажу, это притча во языцах, как у нас говорится в таких случаях. И представители бизнеса, и руководители регионов многократно возвращались к одной и той же наболевшей российской теме – состоянию инфраструктуры, в данном случае дорог. Совершенно очевидно, что плохое состояние дорог является объективным ограничителем роста экономики России, отражается негативным образом на безопасности, экологии. Конечно, за последнее время кое-что сделано, кое-что меняется. Даже несмотря на трудности кризисного периода, нам в дорожном строительстве удалось набрать неплохой темп. Мы направили серьёзные ресурсы на строительство и реконструкцию и содержание дорог. Начиная с 2002 по 2010 год на эти цели было выделено, ни много ни мало 2,7 трлн рублей. В текущем году за счёт федеральных и региональных средств на дорожные работы будет направлено ещё 700 млрд рублей – это на 40% больше, чем в прошлом году.

Как вы знаете, завершена прокладка трассы Чита–Хабаровск. Я уже говорил, с удовольствием повторю ещё раз: это историческое событие для нашей страны. Впервые за всю историю России вся территория нашей страны – от Дальнего Востока до Калининграда – связана единой дорожной сетью. Это огромный импульс для качественного развития наших дальневосточных да и сибирских территорий. Запущены Санкт-Петербургская кольцевая дорога, транспортные обходы вокруг Новосибирска, Красноярска, Иркутска, других крупнейших населённых пунктов России. В этом году продолжится наш проект по приведению в порядок городских дорог административных центров страны. Деньги на эти цели уже выделены. Конечно, нужно жёстко контролировать эти расходы, и в этой связи хотел бы обратить ваше внимание на то (и содействовать тому), чтобы был налажен и эффективный общественный контроль.

Вот я недавно был в Пскове, встречался там с группой молодых людей, которые начали свою работу как неформальное объединение и сейчас вместе с губернатором организовали системную работу по проверке того, как идёт дорожное строительство. И обращаю внимание всех руководителей ведомств, министерств, руководителей регионов: нужно сделать всё, чтобы таких неформальных коллективов было как можно больше, и нужно им помогать.

Большое дорожное строительство развёрнуто в рамках подготовки к проведению Универсиады в Казани, форума АТЭС во Владивостоке, Олимпийских игр в Сочи.

Но мы понимаем, что сделанного, конечно, недостаточно. Нам действительно нужен здесь настоящий, качественный прорыв: не просто отдельные крупные проекты, а планомерное развитие и кардинальное обновление дорожной сети страны, причём по всей территории – и федеральных трасс, и региональных, и сельских, и внутригородских дорог. При этом нужно расширять географию новых строек (особенно это касается Дальнего Востока и Сибири), модернизировать автодорожные подходы к западным и южным границам России, в том числе в рамках трансконтинентальных транспортных коридоров.

Особое внимание будет уделено комплексному развитию транспортных узлов крупных городов. Это в первую очередь, конечно, Москва и Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область. Подчеркну: важно, чтобы все регионы-соседи грамотно увязывали планы дорожного строительства между собой, чтобы не возникала абсурдная подчас ситуация, когда дороги в двух соседних субъектах Российской Федерации вроде бы построены, но между ними осталось 2–3 км разрыва, и, по сути, это тупик и весь эффект насмарку. Учитывая масштабы страны (а территория у нас колоссальная), конечно, это непростая задача – развитие дорожной сети, но мы должны добиться тем не менее качественного изменения ситуации, изменения к лучшему, причём в ближайшие 5–10 лет.

Имеющиеся финансовые ресурсы позволяют нам за это время рассчитывать на двукратное увеличение объёмов дорожного строительства. Если за 2002–2010 годы всего было построено порядка 25 тыс. км федеральных и региональных автодорог, то до 2020 года только в рамках федеральных проектов – подчеркну, без учёта региональных программ – мы должны построить 18 тыс. км дорог, причём это будут дороги совершенно другого класса (с современными развязками, увеличенной пропускной способностью, с большим количеством полос). Планы серьёзные. Они, безусловно, потребуют дополнительного количества квалифицированных кадров, новых технологий, современной техники и, конечно, современных принципов организации строительства и содержания дорог. Эти современные принципы должны быть внедрены в реальную практику. Конечно, нужно добиваться того, чтобы цены за километр автодороги не брались с потолка, а качество отвечало лучшим мировым стандартам.

Очевидно, нам необходимо совершенствовать процедуры размещения заказов и на строительство, и на содержание дорог. Вопрос на самом деле принципиальный и ключевой. Мы должны отбирать лучших подрядчиков, которые предлагают не только лучшие условия, но и обладают при этом необходимой производственной базой, технологиями и репутацией на рынке.

Чтобы сконцентрировать средства на строительство и содержание дорог, принято решение о создании федерального и регионального дорожных фондов. По нашим расчётам, до 2020 года мы сможем аккумулировать в них более 8 трлн рублей и направить эти средства на дорожное строительство. Хочу отметить, федеральный дорожный фонд составит примерно 4,5 трлн рублей, из них 2,7 трлн – на строительство и реконструкцию дорог, а 1,8 трлн рублей – на ремонт и содержание дорог. Объём средств региональных дорожных фондов оценивается приблизительно в 3,9 трлн рублей. Однако для решения проблем только этих источников будет недостаточно, поэтому нужно активно использовать механизмы государственно-частного партнёрства. Прежде всего речь идёт об использовании концессионных схем. Первые позитивные примеры здесь уже имеются.

Кроме того, мы намерены переходить и на такую современную модель, как контракты жизненного цикла. Речь идёт о внедрении долгосрочных договоров на строительство и последующую эксплуатацию дорог сроком где-то на 10–30 лет. Подрядчик за счёт

собственных и привлечённых средств прокладывает дорогу, а затем полностью отвечает за её содержание, а государство оплачивает эту работу равными платежами в течение всего периода действия договора. Это должно искоренить психологию временщиков при дорожном строительстве, потому что в таком случае самим компаниям будет выгодно строить добротно и долговечно, чтобы меньше потом денег тратить на содержание. Конечно, государство со своей стороны должно будет обеспечить объективный контроль, поэтому поручаю Минтрансу внести предложения по организации комплексного мониторинга состояния автомобильных дорог страны, в том числе с использованием возможностей системы ГЛОНАСС.

Отдельная тема – это наведение порядка с регулированием в отрасли. Многие нормы здесь давно уже устарели. Они архаичны по сути и лишь тормозят быструю реализацию проектов и начало новых строек. Безусловно, эти устаревшие схемы мешают внедрению инновационных технологий. Что у нас получается иногда? Хочешь использовать современные материалы (новые типы асфальта, битум – вот мы на каждом мероприятии подобного рода их видим, и сегодня тоже видели эти материалы), но они не значатся в соответствующих бумажках и старых инструкциях – всё, с этого момента начинается хождение по инстанциям, которое превращается в круги ада: замучаешься согласовывать любое действие. И в этой связи нужно быстрее принимать новые техрегламенты, где это возможно – использовать и зарубежный опыт.

Конечно, надо дать возможность широко применять уже отработанные на практике так называемые специальные техусловия. Действительно, зачем при каждой новой стройке по 10 раз пересогласовывать один и тот же типовый проект, если он уже просчитан, проверен и реализован на практике? Никакой здоровой логики здесь нет, только бюрократическая, причём в худшем её проявлении. Считаю, что для ускорения запуска новых строек нужно сформировать банк типовых проектных решений. Приобрёл готовую документацию, привязал к местности – и можно начинать стройку. Такие механизмы в том числе позволят сформировать прозрачную систему ценообразования и стандартов качества строительства дорог.

Кроме того, нужно сделать так, чтобы порядок прохождения госэкспертизы учитывал весь жизненный цикл дороги и не становился препятствием для внедрения инноваций при возведении дорог. Я прошу представить конкретные предложения на этот счёт. И конечно, нужно ликвидировать факторы, которые приводят к искусственному увеличению стоимости и затяжке времени прокладки дороги. Например, существующие механизмы отвода участков земли под дорожное строительство создадут почву для различных земельных спекуляций и злоупотреблений. Сколько раз мы уже видели одно и то же? Ещё только запроектировали, только-только запроектировали дорогу – сразу же эти участки скупают. Кто скупает? Понятно, скупают те, кому известно об этом дорожном строительстве. Не простые граждане, не работяги, с которыми я встречался сегодня на заводе – они ничего не скупают. Скупают те, кто информацию имеет.

В то же время трудно получить доступ и к месторождениям так называемых общераспространённых ископаемых – песочным, гравийным карьерам. Этот рынок на местах монополизирован, а цены растут раз в шесть сразу. В некоторых местах до 6 раз рост цен! Я поручаю подготовить предложения по сокращению сроков изъятия и резервирования земель под строительство новых трасс. Игорь Евгеньевич (*обращаясь к И.Е.Левитину*), подумайте и сделайте это предложение. А также по упрощению порядка получения права на разработку месторождений общераспространённых полезных ископаемых при реализации крупных инфраструктурных проектов и федеральных целевых программ.

И в завершение. Реализуя масштабные планы по развитию дорожной сети, мы формируем серьёзный спрос на дорожно-строительную технику. Наши машиностроители должны быть к этому готовы. Однако обращаю внимание: заставлять покупать устаревшие, неэффективные машины, конечно же, неправильно и этого не нужно делать.

Чтобы быть настоящими хозяевами на собственном, российском, рынке, нашим заводам надо обновлять линейку продукции, активнее заниматься модернизацией своих производств, внедрением высокотехнологичных решений и стандартов. Мы сейчас со специалистами на заводе разговаривали, в том числе, кстати говоря, и с рабочими, и они ставят вопрос о том, чтобы обеспечить им внутренний рынок. Нельзя допускать, чтобы на нашем внутреннем рынке кто-то, какой-то иностранный производитель, демпинговал. Да, здоровая конкуренция не только возможна, но и нужна, но демпинг недопустим. Сергей Борисович, *(обращаясь к С.Б.Иванову)* я прошу Вас это проработать и сделать соответствующие предложения.

Мы в свою очередь должны оказать и окажем содействие нашим машиностроительным предприятиям, в том числе при создании совместных предприятий и при кооперации с ведущими иностранными нашими партнёрами.

Как я уже говорил, здесь сегодня мы присутствовали на подписании двух крупных соглашений о создании новых производств и надеемся, что в самое ближайшее время, через полгода–месяцев девять, оба эти проекта заработают.

Кроме того, для обновления парка дорожно-строительных машин нужно активнее использовать и лизинговые схемы, в том числе ресурсы Государственной транспортно-лизинговой компании. Мы её создавали в условиях кризиса. Тогда изыскали необходимые 10 млрд рублей – компания начала работать. Для справки могу сказать, что она выдаёт необходимые ресурсы по лизингу под 8,5%, и в эту ставку уже входят и налог на имущество, и страхование. Если выделить только банковский процент, то получается, он составит всего 5%. Более выгодных условий лизинга в России нет, не существует.