

Страна дырявого асфальта

Прокуратура выявила огромное количество нарушений в сфере дорожного хозяйства.

Дороги России давно стали ее национальной бедой. Но у этой проблемы есть свои вполне рациональные причины, которые коренятся не только в нашей ментальности, но также в сфере современного законодательства и управления.

Широко известно, что 40% территории России вообще не имеют дорог, а значит, и перспективы развития. Но даже там, где природные условия не отличаются особой суровостью, часто приходится констатировать бессилие дорожных служб и властей перед неподготовленной дорожной инфраструктурой. При этом власть любит оперировать общими цифрами, которые, впрочем, способны удивить лишь немногих россиян. Ведь 400 км. – годовой прирост новых дорог в стране, где общая протяженность только обслуживаемых магистралей составляет не менее 900 тыс. километров, – показатель более чем скромный.

Наглядной иллюстрацией кризиса в сфере автодорожного строительства стала последняя прокурорская проверка, которая показала, что отечественные чиновники и автодорожники не спешат исполнять нормы законов об автомобильных дорогах и дорожной деятельности. Цифры поражают воображение – в минувшем году выявлено 62 тыс. нарушений в сфере автодорожного хозяйства. Причем, для устранения трети из них пришлось доводить дело до суда.

Есть и другие "кричащие" факты: большая часть отечественных дорог опасна для движения, каждое пятое ДТП происходит из-за неудовлетворительного состояния дорог и улиц. В прямом смысле небезопасными стали дороги в Чувашской Республике, Красноярском крае, Амурской, Калужской, Тульской, Ульяновской областях. В черный список попала даже Москва.

Почему же законы и стандарты повсеместно не выполняются?

В Федеральном дорожном агентстве ("Росавтодор") основную причину провала видят в недостаточности финансирования: за последние годы ассигнования на содержание, ремонт дорог осуществлялись в пределах 30 % от утвержденных нормативов. При этом в Счетной палате утверждают, что строительство магистралей обходится отечественным налогоплательщикам в 2,6 раза дороже, чем европейским.

В "Росавтодоре" говорят, что проблема в методологии: за границей в стоимость работ не входит инфраструктура, как у нас. Его руководитель Анатолий Чабулкин посетовал на то, что в стране немало дельцов, которые так и норовят завысить автодорожникам цены на песок, транспортные услуги, земельные участки. Безусловно, перечисленные проблемы существуют, но вряд ли определяют положение дел в отрасли. К примеру, в Москве объемы ассигнований являются рекордными, но так не позволяют избавиться от дорожных проблем. Качество магистралей не может быть иным при нынешнем уровне коррупции. По данным депутата Госдумы Геннадия Гудкова, сегодня средние "откаты" в дорожном строительстве составляют 40-50 %, а по отдельным программам достигают и 70-80 %.

Не удивительно, что автодорожники с нетерпением ожидали (и дождались!) появления закона о правовых основах создания дорожных фондов. Обнародованный в марте документ дает право сформировать на базе федерального и региональных бюджетов организационные структуры, целью которых является аккумулирование средств на проектирование, строительство и содержание российских автодорог. Но самое важное – фонды получили возможность функционировать за счет поступлений от уплаты акцизов на бензин, дизельное топливо и моторные масла. Как бонус они еще получают дополнительные средства от аренды земли в полосах отвода, от объектов сервиса на автодорогах и из других источников.

В свое время Минфин добился отмены оборотного налога на пользователей автодорог. Тогда главное финансовое ведомство "торпедировало" и сами дорожные фонды, охарактеризовав схему их работы, как "непрозрачную". Однако сегодня Минфин уступил Минтрансу – проект воссоздания дорожных фондов поддержал президент Дмитрий Медведев.

Впрочем, ряд депутатов и экспертов единодушны – дело не в самом законе, а в том, как его положения будут реализованы. Во время дискуссий в Госдуме депутаты от "Справедливой России" отмечали драконовский характер новых норм – суммы выплат могут непосильным бременем лечь на плечи перевозчиков, а также рядовых автолюбителей. Велик риск того, что власти начнут бессистемно увеличивать их размер. "Эсеры" также опасаются того, что изменения в дорожном законодательстве спровоцируют массовое введение платных дорог в стране.

Впрочем, поддержав идею дорожных фондов, власти одновременно признали, что строительство магистралей – слишком дорогое удовольствие для страны. Поэтому новые структуры должны продемонстрировать изменения в освоении ассигнований. Как бы там ни было, но только в этом году в стране будет потрачено на автодорожное хозяйство свыше 700 млрд. руб. (360 млрд. – из федерального бюджета и еще почти столько же – из региональных). Это означает, что только федеральная часть расходов вырастет по сравнению с 2010 годом на 20,8 %.

И все же данная схема пока способна лишь разочаровать вдумчивого наблюдателя. Ведь, к примеру, дороги регионального значения могут так и не дожидаться необходимой финансовой подпитки. Если в России свыше 1 млн. км. дорог, то на километр в текущем году будет потрачено в среднем всего лишь 350 тыс. руб. Примечательно, что "Росавтодору", в управлении которого находится порядка 49 тыс. км. федеральных автодорог, в пересчете на 1 км. будет направлено в среднем по 4,8 млн. руб., тогда как ГК "Автодор" (которая будет заниматься платными автодорогами) получит на каждый километр около 32,8 млн. руб. – почти в семь раз больше.

Возможно ли будет аккумулировать средства за счет акцизов и штрафов на обустройство дорожной сети России – вопрос не только для экономистов. Спекуляции в этой сфере чреваты народным недовольством. Снизить нагрузку на плательщика может крупный капитал – такой путь уже давно опробован за рубежом. Проекты с использованием негосударственных инвестиций существуют и у нас. Проблема заключается в том, что автодорожники не имеют опыта в привлечении средств бизнеса. Так, трасса М-4 "Дон" была реконструирована в прошлом году только силами "Росавтодора", потратившего на эти цели 20,2 млрд. руб. федеральных денег.

Безусловно, отечественным чиновникам, ученым и строителям придется расширить горизонты планирования в сфере автодорожного строительства. Надо будет не только строить перспективные планы, но и научиться доводить их до ума. И самое главное – властям придется доказать, что деньги налогоплательщиков расходуются по прямому назначению. В противном случае модернизация автодорожного хозяйства забуксует на привычных ухабах.

Автор: Артур Скальский © Новая Политика СТРАНА, РОССИЯ 👁 2347 04.04.2011, 19:48 📌 259
URL: <https://babr24.com/?ADE=92739> Bytes: 6541 / 6541 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)