

МЕРЫ ПО ВЫХОДУ ОТРАСЛИ ИЗ КРИЗИСА. ОПТИМИЗАЦИЯ ПОТЕРЬ

Мы уже четыре года говорим о том, что необходимо обновлять нормы и правила, применяемые при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры, а главное - пересмотреть избыточные требования к капитальности местных дорог. В первую очередь речь идет о дорогах «с низкой интенсивностью движения». За рубежом, к примеру, стоимость таких дорог в среднем в полтора раза меньше наших дорог IV и V категории. Сегодня новые нормы и правила спотыкаются о нормы Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», о требованиях Главгосэкспертизы. Время само подталкивает нас к рациональному подходу в строительстве и эксплуатации дорог. Поэтому всем заинтересованным ведомствам и Министерству транспорта, и МВД, и Главгосэкспертизе необходимо быстрее и предметнее согласовывать свои действия. Выходом из создавшейся ситуации станет разработка и утверждение стандартов как на федеральном, так и на региональном уровне. При этом на такие дороги должны распространяться и федеральные субсидии. По разным оценкам, сегодня порядка 50% износа конструкций дорог приходится на транспортные средства массой более 12 т, при этом таких транспортных средств от общего количества — всего 3,6%. Поэтому невозможно переоценить важность дальнейшего развития в дорожном хозяйстве России принципа «пользователь платит», который, возможно, в перспективе позволит уйти от уплаты транспортного налога. Мы уже перенесли на год начало функционирования системы взимания платы с грузового транспорта общей массой более 12 тонн на федеральных дорогах. В итоге по подсчетам специалистов федеральный дорожный фонд потеряет порядка 50 млрд рублей в 2015 году. В настоящий момент многие регионы начали прорабатывать создание собственных систем на региональном уровне, что позволит избежать рисков использования региональной сети для транзитного движения в объезд федеральных дорог. Для эффективной работы принципа «пользователь платит» необходимо обеспечить движение транспортных средств, не превышающих установленные на территории РФ массы и нагрузки на ось. Количество транспорта,

В Государственной думе на площадке Экспертного совета Комитета по транспорту состоялось заседание секции дорожного хозяйства, на которой обсуждались риски выполнения федеральных и региональных программ дорожного строительства 2015 года и вопросы функционирования контрактной системы.

В ходе заседания были разработаны рекомендации Правительству Российской Федерации о субсидировании ставок по банковским кредитам для компаний, работающих по госконтрактам, а также по порядку субсидирования лизинговых платежей или льготного лизинга при приобретении дорожно-строительной и коммунальной техники.

В 44-ФЗ предложено ввести понятие «обеспечение исполнения контракта» и «обеспечение возврата аванса»; рассмотреть возможность снижения размера обеспечения исполнения контракта до 10% с возможностью внесения изменения в действующие контракты; по соглашению сторон вносить изменения в действующий контракт в части предоставления аванса в размере не более 30%. В очередной раз прозвучало предложение об уменьшении границы демпинга при проведении конкурса (аукциона) до 10-15%. Разработанное предложение о включении в контрактную систему альтернативных механизмов обеспечения исполнения контрактов, таких как страхование и поручительство.

превышающего эти нормы, должно быть сведено к минимуму. Законопроект, направленный на совершенствование норм движения ТТС и КГТС в 2014 году, так и не смог за год преодолеть второго чтения. При этом работа по нему ведется, в проекте ко второму чтению учтена моя поправка о запрете движения ТТС с делимым грузом, также законопроектом будет предусмотрена ответственность лица, осуществляющего погрузку ТС. Думаю, Управлениям автомобильных дорог стоит заранее информировать перевозчиков о грядущих изменениях в законодательстве, чтобы в разгар строительного сезона для многих это не стало «неожиданной» новостью. Региональной власти данную систему нужно и должно развивать на условиях ГЧП. Что касается текущей ситуации по дорожно-строительной отрасли, то много вопросов к 44-ФЗ в части банковских гарантий. Снизилась ликвидность банков, что повлекло за собой трудности в привлечении новых кредитных ресурсов, ограничился доступ к действующим кредитным продуктам. Банки ужесточают процедуры рассмотрения заявок на предоставление банковских гарантий на тендеры, увеличивают срок рассмотрения заявок до 1 месяца, требуют 100-процентного обеспечения банковской гарантии в виде залога имущества, векселей и т.п. Естественно, все это увеличивает риск невыхода предприятий на торги. В такой ситуации дорожной отрасли, для вхождения в строительный сезон нужны меры государственной поддержки

в виде авансирования заказчиком действующих контрактов, либо предоставления государственных гарантий банкам по госконтрактам под получение кредитных ресурсов. Естественно, Минэкономразвитию нужно пересмотреть прогнозные индексы-дефляторы по действующим и перспективным контрактам в соответствии со сложившейся рыночной ситуацией. В последние годы участились случаи, когда при начале строительства дороги в связи с повышением спроса стоимость местных строительных материалов возрастает в несколько раз. Причем действующее антимонопольное законодательство не предусматривает в этих случаях мер, направленных на ограничение монопольно высоких цен. На мой взгляд, необходимо вернуть процедуру технико-экономического обоснования объектов и инвестиций. Кроме этого, следует законодательно закрепить право субъектам РФ для строительства, реконструкции дорог предоставлять участки недр с общераспространенными полезными ископаемыми, которые предусмотрены проектной документацией на период действия государственных контрактов. Законопроект по внесению изменений в федеральный закон «О недрах» нами подготовлен, планируем перед внесением обсудить его на площадке Государственной Думы. ■

С. Ю. Тен, заместитель председателя Комитета по транспорту Государственной Думы РФ