

ВЛАСТЬ И ПОЛИТИКА

ИНТЕРВЬЮ

Николай Уханов: Основной показатель — снижение аварийности

Министр транспорта Пермского края — о нацпроекте, планах, ранних аукционах, ТПУ и троллейбусах

Дмитрий Енцов

— Николай Борисович, в конце июня состоялось заседание Госсовета по вопросам развития сети автомобильных дорог с участием президента России. Какие задачи поставил перед регионами Владимир Путин?

— Обсуждалось строительство новых дорог и приведение в нормативное состояние существующей дорожной сети. В основном речь шла о муниципальных и региональных дорогах, поскольку федеральные трассы на 80% в нормативном состоянии, в отличие от местных дорог. Президент поручил сделать акцент именно на них. И здесь важно, что мы начиная с прошлого года «забираем» местные трассы на краевой уровень — так мы можем отремонтировать их за счёт средств регионального бюджета и дальше организовывать нормальное содержание. Всего нам передали уже порядка 400 км муниципальных дорог. Только 46% из них находятся в нормативном состоянии, остальные — в ужасном. Но мы обязательно приведём их в порядок.

— Привести дороги в нормативное состояние — слишком общая формулировка. Есть какие-то критерии оценки?

— Конечно. И их тоже обозначил президент. Основной показатель — снижение аварийности. Для его достижения мало просто отремонтировать дорогу — нужно особое внимание уделить её содержанию и, в частности, освещению.

В Пермском крае уже два года реализуется программа освещения дорог. Пока мы сосредоточились на тех участках, которые проходят через населённые пункты. Это безопасность жителей этих поселений, и в первую очередь детей. К 2024 году мы ставим себе задачу полностью подсветить всю сеть краевых дорог.

Кстати, положительная динамика по количеству ДТП уже есть. Хотя правильнее, конечно, назвать её отрицательной, потому что в 2018 году по отношению к 2017 году эта цифра уменьшилась на 17%. Это серьёзный показатель. Я напрямую связываю эти тенденции с повышением качества дорог и их освещённости.

— Федеральная программа «Безопасные и качественные дороги» реализуется в крае уже третий год. С 2019 года она стала нацпроектом. Сколько объектов будет участвовать в нацпроекте в этом году?

— Смысл программы, а теперь нацпроекта — в выделении средств на ремонт и реконструкцию автодорог агломерации. В Пермскую агломерацию входят Пермь, Пермский район, Краснокамский и Добрянский городские округа. К тому же в проект могут попасть региональ-



ФОТО ЕВГЕНИЙ ЗАПИСКИН

ные и федеральные участки дорог на всей территории края. Благодаря проекту в этом году будет отремонтировано 55 дорожных объектов. Более того, экономия, которая образовалась в ходе аукционов, будет направлена на ремонт ещё семи дорог в Пермской агломерации. Итого 62 объекта.

Если говорить о примерах, то в этом году будет отремонтирован участок региональной дороги Горнозаводск — граница Свердловской области. С прошлого года перешли такие важные объекты, как строительство обхода посёлка Куеда для выхода на Республику Баш-

кортостан, вторая очередь Восточного обхода Перми, и ещё несколько важных участков.

Количество — это, конечно, важно. Однако важнее грамотно распорядиться средствами и организовать работу

Губернатор Пермского края Максим Решетников неоднократно подчёркивал и транслировал, в том числе муниципалитетам, идею, что чем раньше мы проведём все торги, тем быстрее сможем приступить к работам. В мае этого года мы не только «разыгрались» по всем объектам, но и уже смогли приступить к работам. И в начале июня заместитель председателя правительства РФ Максим Акимов отметил наши достижения — Пермский край стал одним из первых регионов в стране, успешно и, главное,

оперативно приступивших к реализации нацпроекта.

— Сколько денег из всех источников инвестируется в дорожную отрасль в крае?

— Назову всего несколько показательных цифр. В 2016 году объём средств дорожного фонда составлял порядка 7 млрд руб., в прошлом году — 12 млрд руб., в этом году — уже 16 млрд руб. из федерального и регионального бюджетов. Это большие деньги. Количество — это, конечно, важно. Однако важнее грамотно распорядиться средствами и организовать работу, потому что и при куда больших финансовых вливаниях дороги в регионе могут не стать лучше, если подходить к этому неразумно.

— Что вы вкладываете в понятие «грамотно»?

— Например, мы стали неплохо планировать проведение конкурсных процедур и проектно-изыскательских работ. Кроме того, у нас существуют инвестиционные планы и на пять, и на 10 лет. Есть и Адресная инвестиционная программа Пермского края, и перечень объектов дорожного строительства, утверждённый краевым Законодательным собранием. Год назад мы начали переход на пятилетние контракты на содержание дорог. Это позволяет подрядчикам спокойно приобретать технику и содержать дороги.

— То есть переход на систему пятилетних контрактов — это целенаправленная мера?

— Да, что касается содержания дорог, то мы полностью перешли на пятилетние контракты, потому что крупные объекты, как правило, нереально построить за

составляющая. В контрактах 60% сметной части — это стоимость материала, 20–25% — стоимость непосредственных работ, остальное — это текущие расходы, в том числе на зарплату рабочим. Скачок цен на материалы происходит в строительный сезон, то есть весной-летом. Зимой же цены несколько ниже. Например, на щебень, песчано-гравийные смеси. И, закупив всё это зимой, подрядчик может спокойно готовить стройматериалы для весенних работ.

Кстати, сейчас планируется ряд изменений в 44-ФЗ: появится возможность более гибко подходить к конкурсной документации, некоторые процедуры станут проще. Это тоже облегчит работу и заказчиков, и подрядчиков.

— Несмотря на внушительные финансовые вливания в дорожную отрасль и большое внимание первых лиц, в том числе губернатора, к этой сфере, всё равно остаются участки, которые словно никогда не ремонтировались. Почему так происходит?

— У нас многие дороги строились очень давно, и накопился так называемый «недоремонт». Типичный пример — участок от Чусового до Кунгура. Он просто развалился в этом году за короткий промежуток времени. Но эта дорога капитально не ремонтировалась 40 лет при нормативном сроке 25 лет. И таких примеров немало. Но если опять же брать указанный участок, то он находится на особом контроле, туда выезжал губернатор, и мы уже начали работы. В течение двух лет приведём в порядок эту дорогу вплоть до Березников.

— Какие ещё дороги вызвали у вас шок?

— Напомню, мы забрали у муниципалитетов 411 км фактического бездорожья. Поэтому, конечно, проблемных участков предостаточно. Например, участок Кама — Шемейный автодороги Березники — Кудымкар. Там 18 км реального бездорожья. И этим мы тоже начали заниматься. На юге края это дорога Частье — Бабка. В прошлом году отремонтировали там 7 км, в этом году сделаем 13 км. Останется 18 км, которые мы доделаем максимум за три года.

— То есть местные дороги, поселковые. Те самые, на которые просил обратить внимание президент.

— Конечно. Раньше была проблема с распределением финансирования — не все муниципалитеты получали средства на дороги, не везде перечислялся необходимый объём. Но с 2017 года все территории начали получать деньги из краевого дорожного фонда. На эти цели ежегодно направляется 4–5 млрд руб. Существуют программы поддержки на три, пять и 10 лет.

год, работы планируются на два-три года. Это ремонт можно провести за один год. Добавлю, что важна не только продолжительность контракта, но и своевременное проведение конкурсных процедур.

— Раньше так не торопились с торгами и вроде тоже справлялись с ремонтами.

— Потому что выбора не было. Но ранние торги выгодны не только нам, но и подрядчику. Если мы объекты «расторгивали» зимой, то подрядчик заранее готовится к работам и с наступлением тёплой погоды может выйти на объект уже со всем арсеналом техники и материалов. Кроме того, в этом есть и экономическая