

# «ДОРОГИ В ЭТОЙ СТРАНЕ ПОЯВЯТСЯ ЛЕТ ЧЕ

## РАКУРС

**С**тех пор, как великий классик сделал эту запись, прошло всего-то 170. Проблем еще много. Одну из них точно подметил другой человек пера Гоголь. И был прав: дураки – самая главная беда государства российского...

## Дорожники ХВАТАЮТСЯ ЗА ГОЛОВЫ

Когда 11 сентября в Думу поступил проект бюджета-2002, дорожники хватались за голову: правительство предусмотрело крошечные ассигнования на ремонт и строительство автодорог. На днях депутаты утвердили бюджет страны в третьем чтении. Графа дорожного хозяйства великими цифрами не балует.

Раньше деньги на дороги собирали исключительно советским способом. Налог, поступающий в дорожный фонд, был оборотным, что в рыночных отношениях немыслимо: есть у вас прибыль или нет – вы платите налог с оборота. Допустим, произвели продукции на сотню, а выручили от ее продажи копейку – все равно платите с сотни. Так же «находили» деньги на ЖКХ и другие нужды. Хорошо, что налоговая реформа началась с отмены этих оборотных чудовищ. Плохо, что взамен ничего путного не придумали.

Упразднив Федеральный дорожный фонд, правительство, скорее всего, со следующего года прикроет и пока еще существующие территориальные отделения фонда. Строительство новых, ремонт и обслуживание старых дорог будут финансировать через казначейство. Дорожники сетуют, что в результате уже началась неразбериха и растет кредиторская задолженность предприятий. Когда правительство убеждало депутатов и губернаторов в необходимости отмены дорожного налога и уничтожения фонда, оно обещало компенсацию денежных потерь. Но дарованное регионам право увеличивать налоги на прибыль на пять процентов не помогло – этот налог тоже решено отменить с будущего года. Так что в пору говорить о приостановке финансирования дорожного строительства в России.

Судя по всему, дороги XXI века из государственной программы предложат финансировать самим регионам. А денег у них тоже нет. Местные бюджеты при этом второй год усекают в пользу федерального бюджета. Даже «города-доноры», в том числе Магнитогорск, испытывают бюджетные трудности. О мифических внебюджетных фондах не знает никто. Часть средств составит остаток от дорожного налога, но он мал. Где взять остальное? Даже на поддержание действующих дорог нужно не менее 30 миллиардов рублей в год – большинство из них нуждаются в срочном ремонте. О дополнительных источниках правительство не рассказывает. Но, учитывая, что ничего нового в налогообложении не предлагается, можно предположить: мы вновь задействуем советские рецепты. Например, обкомы и райкомы вызывали руководителей заводов, магазинов и обязывали их дать деньги на ремонт мостов или шоссе. Теперь нечто подобное федеральная власть проделает с губернаторами, а те – по нисходящей – с мэрами.

Конечно, дороги нужны. Но их строительство – дело весьма дорогостоящее. Из-за ограниченности источников финансирования уже сейчас в стране насчитывается около 150 законсервированных дорожных объектов. А с ликвидацией с 1 января 2001 года Федерального дорожного фонда и переводом всего дорожного хозяйства на казначейскую систему исполнения бюджета ситуация еще более усугубится.

Из уст российского премьера в последнее время неоднократно звучали заявления о необходимости скорейшего переноса всей финансовой тяжести по строительству дорог и их эксплуатации на плечи тех, кто их эксплуатирует, то есть автотранспортников и автолюбителей. Уже ясно, что будут значительно повышены ставки дорожного налога с владельцев автотранспортных средств. Ожидается и введение целевого акциза на бензин, что, думается, вполне справедливо – больше тратить топлива, значит, больше пользоваться дорогами. Пока нашей области введение платных автодорог не грозит: нет соответствующих условий. Хотя в некоторых регионах такой эксперимент уже пошел.

В любом случае не похоже, что правительство всерьез думает о развитии дорожной сети. И зря. Не случайно даже премьер-реформатор Петр Столыпин в своих экономических преобразованиях планировал развитие дорог. Увы, премьер Касьянов его примеру не следует.

## ИЗ ПЕРВЫХ УСТ



Алексей ГУЗИН:

## «Качественные автодороги плюс наши дорожные ограждения – ГАР

### Уже не «мальчики для битья»

– Как выглядят «автобановцы» на фоне других областных предприятий? Кто еще выполняет крупные заказы на строительство дорог?

– Строительством дорог в области занимаются в основном предприятия Главного управления дорожного хозяйства. Есть муниципальные предприятия, коммерческие в виде акционерных обществ или обществ с ограниченной ответственностью – всего свыше 40 предприятий. «Южуралавтобан» относят к одним из крупных, у нас самый большой по области объем работ.

– Можно ли говорить о том, что на плечах «южуралавтобановцев» лежит ответственность за развитие дорожной сети на юге области?

– В принципе да. Когда мы еще только создавались, то планировалось, что мы будем строить дороги не только в Магнитке и вокруг нее, но и в южных окрестностях. Что мы и пытаемся делать. Мы отвечаем за развитие дорожной сети в Агаповском, Нагайбакском, Кизильском и Верхнеуральском районах.

– Алексей Иванович, каковы предварительные итоги нынешнего дорожно-строительного сезона?

– За 10 месяцев нынешнего года построили и отремонтировали в городе и за его пределами почти 57 км автодорог, в том числе 38 – общего пользования. В денежном выражении объем выполненных нами работ оценивается в 550 млн руб.

### Будем строить и содержать

– Участвуете ли вы в федеральных и областных программах дорожного строительства?

– Напрямую мы как бы нигде не участвуем. Была федеральная программа, подписанная еще Ельциным, но мы в ней участвовали лишь косвенным образом. Пятый год успешно участвуем в тендерных торгах на поставку дорожных ограждений. Сейчас правительством разрабатывается новая программа до 2010 года, в которой нам, увы, участвовать не придется. Это объясняется не совсем удобным географическим расположением Магнитки: через юг области не проходят дороги федерального значения.

Наши силы задействованы в строительстве и реконструкции дороги областного значения, соединяющей Магнитогорск и Южноуральск. Федеральная магистраль Уфа-Самара-Москва от нас далековата и мы на ней не работаем. Правда, есть предпосылки, что дорогу Челябинск-Сибай-Оренбург переведут в федеральную. В этом случае мы можем подключиться к исполнению масштабных программ. Пока наш участие в них ограничивается поставкой качественных оцинкованных дорожных ограждений.

Наши барьерные ограждения используют при строительстве федеральных дорог Казань-Уфа и Москва-Екатеринбург. В этом году нами выиграны торги на поставку 40 км усиленных дорожных ограждений для мостовых сооружений при строительстве кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга.

– В последнее время вы высказывали мысль о том, что «Южуралавтобан» может не только строить, но и взять на себя со-

держание дорог. С чем это связано и насколько реализуемо?

– Наше намерение – продолжение работ в сфере дорожного строительства и касается прежде всего дорог, построенных собственными силами. Чем лучше построишь, тем лучше будет содержать. Нашу позицию в области понимают, о чем неоднократно говорил и начальник Главного управления дорожного хозяйства Валерий Шопов. Вся загвоздка в том, что мы строим, а кто-то потом бульдозерами и грейдерами, якобы следя за содержанием дорог, наносит урон. Поэтому мы готовы взять на себя и содержание дорог, приобрета специальную технику.



Содержание дорог. С чем это связано и насколько реализуемо?

– Другими словами, вы желаете взять на себя полную ответственность за конкретные участки дорог, начиная со строительства и заканчивая обслуживанием?

– Можно сказать и так. Но пока есть обстоятельства, которые мешают осуществить наши планы. Нас не устраивает нормативная база, разработанная много лет назад: необходимо внимательно проанализировать и пересмотреть затраты на содержание автодорог. Мы будем этим заниматься и постараемся взять на содержание построенные нами дороги.

– Недавно вместе с губернатором Магнитку посетил начальник Главного управления дорожного хозяйства области. Вам о чем-то удалось договориться?

– Были подтверждены ранее достигнутые договоренности по объемам работ нынешнего года, рассмотрели предварительный план на 2002 год. Главное – сохранить хотя бы прошлогодний уровень финансирования дорожного строительства. Сейчас ждем окончательного принятия бюджета страны на следующий год. От сумм, выделенных на строительство и ремонт дорог, будем прикидывать, что «светит» регионам. Но пока прогнозы не так оптимистичны, как хотелось бы. Без федеральных инвестиций не обойтись. Мы только по дорожному строительству на следующий год запланировали освоить 800 млн рублей, но по прогнозам получается пока 200. Собираемых в области налогов не хватает.

### Дорогое удовольствие

– Ясно, что строительство дорог зависит от налоговых сборов. Вас, дорожников, устраивает сегодняшняя политика государства?

– Нет. Оставлен лишь один процент отчислений в территориальный дорожный фонд. Начиная с 2003 года источники отчислений в фонд вообще не определены. Такие шаги негативно сказываются на развитии дорожной сети.

– Сказалось ли на вашей деятельности упразднение Федерального дорожного фонда?

– Да. Это связано с усложнением финансирования дорожных работ и их планированием

на перспективу. Уже, например, начинает накапливаться долг федеральной казны. Правительство не расплачивается с федеральными дорожниками, а те, в свою очередь задерживают платежи нам за дорожные ограждения. По сути, не имея оборотных средств и возможности приемлемого



кредитования, многие дорожники в будущем году могут остановить строительство.

– Алексей Иванович, в челябинских СМИ некоторые журналисты ополчились против «Южуралавтобана», обвиняя вас в чрезмерном использовании средств областного дорожного фонда. Дескать, даже Челябинск не может позволить себе роскошь строить и ремонтировать дороги, а вот Магнитке выделяют больше, чем области. Проясните ситуацию.

– Кому-то было выгодно организовать акцию по дискредитации нашей фирмы, и потому некоторые факты передернуты. Размер выделяемых средств для ремонта и реконструкции дорог общего пользования, проходящих через территории городов, – транзитных, зависит от суммы собираемых налогов в областной дорожный фонд в данном населенном пункте. Чем больше сумма собранного налога – тем больше средств можно направить на указанные цели, в том числе и в Челябинске. Данное положение распространяется на всех одинаково: будь то областной центр или периферийный город. Конечно, самый простой способ – забрать кем-то заработанные средства, не прилагая собственных усилий для увеличения налоговых сборов. Мы лишнего не берем. Хотя челябинцы строить у себя хорошие дороги – пусть собирают со своих предприятий налоги. Сейчас эта истерия стала стихать.

– Как вы восприняли идею об отмене налога с пользователей автодорог?

– Отрицательно. Понятно стремление правительства снизить налоговое бремя. Но при этом исчезнет «прозрачность» сбора средств на дорожное строительство. Окончательное решение будет за Москвой, и придется каждый раз ездить в столицу и доказывать цифры и объемы строительства дорог в нашей области. А где взять деньги на дороги внутри городов? Ведь ни один местный бюджет не потянет такой нагрузки. Так что 2002-2003 годы будут тяжелым испытанием для дорожников страны.

– В связи с этим, могут ли в перспективе появиться платные автодороги, как это сделано в некоторых регионах России?

– Такая идея давно рассматривалась. Полемично