

«КРУГЛЫЙ СТОЛ»

В РАБОТЕ "КРУГЛОГО СТОЛА" ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ:

Владимир Федорович КУРГАННИКОВ

Начальник областного управления финансов и налоговой политики.

Людмила Григорьевна МОНИНА

Начальник ОГУ "Орловский областной государственный заказчик", депутат облсовета.

Василий Игнатьевич УВАРОВ

Председатель орловского горсовета.

Александр Яковлевич КОРОВИН

Руководитель МУП ТТП, депутат горсовета.

Николай Иванович ГОЛОВКО

Исполняющий обязанности начальника Управления ГИБДД по Орловской области.

Александр Николаевич ТИХОНОВ

Главный редактор НП «Редакция газеты "Орловская правда»»

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

АВТОМОБИЛИСТАМ СТЫДНО ПЕРЕД СОСЕДАМИ

Мэрия раньше давала на благоустройство городских улиц до 200 миллионов в год. На этот год выделено 48 миллионов. Такая вот арифметика!

В.Ф. Кургаников:

Темам состояния дорожной сети города и перевозки пассажиров придает излишнюю политизированность, и эти вопросы часто загораются в тулуп искусственно.

Давайте разберемся, в частности, со средствами на содержание и ремонт уличной дорожной сети в городе Орле. До 2004 года существовал налог на пользователя автодорог, которого хватало: он был примерно в три раза больше, чем нынешний транспортный налог. Теперь на эти цели используются средства от транспортного налога и акциза на нефтепродукты. Ни Налоговый, ни Бюджетный кодексы не связывают напрямую их использование со строительством, содержанием и ремонтом автодорог. Это реакция областной власти на просьбу Министерства транспорта, которое увидело предстоящие потери дорожной отрасли и обратилось с просьбой к администрации сохранить дорожный фонд. Поэтому приняли такое решение — налоги, которые частично компенсируют потери дорожного фонда, направляются в территориальный дорожный фонд и используются на областные и местные автодороги. Потом начали выделять средства из этого фонда на ремонт, содержание уличных дорожных сетей в городах и районах. Направляли на эти цели 50 млн. рублей. В том числе в город Орел — 25 миллионов.

Явно этих денег не хватает еще и по той причине, что раньше за счет средств на благоустройство город выделял значительную сумму — до 200 млн. рублей. За

тем все меньше и меньше. В бюджете этого года — всего 48 млн.

Видя такое состояние проезжей части в областном центре, губернатор в конце марта принял решение выделить на эти цели сразу 50 млн. рублей.

Состояние дорог за пределами города тоже требует финансирования. В этом году мы получаем в областной бюджет федеральных средств значительно больше, чем соседние области, но наши местные налоги значительно меньше. Даже если депутаты пошли бы по пути повышения ставок налогов, деньги пришли бы в бюджет только в 2009 году. Быстро получить средства для содержания дорожных сетей можно, только оторвав эти деньги от других целей.

НИ ДОРОГИ СДЕЛАТЬ, НИ ДВИЖЕНИЕ РАЗУЛИТЬ

Похоже, орловцам не придется спорить о сохранении права на льготный проезд в общественном транспорте. Еще несколько лет такого разруливания дорожно-транспортного узла специалистами городской администрации, и всем нам, позабыв об общественных автобусах, троллейбусах и трамваях, придется ездить только на маршрутках. Муниципальный транспорт если не добьют дороги, так задушит недофинансирование.

В.Ф. Кургаников: — В связи с тем, что 122-й закон в 2005 году отменил льготы по проезду граждан, было принято решение у нас в области (сначала временно, потом это стало постоянным) о том, что мы оказываем поддержку по проезду федеральных и областных льготников. В конце первого квартала 2005 года правительство подписало соглашение с администрациями о выделении федеральных средств на то, чтобы федеральные льготники обеспечивались равным с областными и муниципальными льготниками правом на проезд. Средств было выделено довольно много — 129 миллионов рублей, но в 2006 году — уже только 50 миллионов, на 2007 год — 49 млн. руб.

Вообще федеральные льготников — 232 тысячи, областных — 75 тысяч человек. И только в Орле около 20 тысяч пенсионеров, имеющих право на приобретение льготного проездного билета.

Выделяемых денег может хватить для поддержки транспортных предприятий, если только очень эффективно используется транспорт. К сожалению, не все получается, потому что вместе с муниципальным транспортом работает частный перевозчик. В результате в МУП ПАТП-1 третья часть транспорта не используется вообще — стоит в гараже. А загруженность используемого большеобъемного транспорта невысокая. Поэтому сложно обеспечить эффективную поездку.

А.Н. Тихонов:

Очень много разговоров было по поводу того, что в Орловской области установлен более высокий транспортный налог, нежели в соседних регионах. Приведите, пожалуйста, сравнительные данные.

В.Ф. Кургаников:

Споры шли в основном о ставке налога по отечественным автомобилям с мощностью двигателя до 100 л.с. По прошлому году у нас — 10 рублей, в Курске — 15, Белгороде — 20 рублей. В Курске и Белгороде, кроме легковых машин, мощнейший парк машин в горно-рудной промышленности, и на их лошадиные силы применяются ставки и в 35, и в 70 рублей. Это дает значительные налоговые отчисления. Потому эти регионы по состоянию дорог очень здорово отличаются от Орловской области.

СЕГОДНЯ БЕЗ ДОРОГ, ЗАВТРА — БЕЗ ТРОЛЛЕЙБУСОВ?

Директор МУП "Трамвайно-троллейбусное предприятие" **А.А. Коровин:**

— Что касается дорог, нам, транспортникам, все равно, за какие средства они будут ремонтироваться. Те дороги, что мы имеем

на сегодня, не отвечают строительным нормам и правилам. Это приносит постоянные сбои в движении, постоянные ДТП. А для городского электротранспорта даже посторонняя авария — это тоже остановка: мы не можем объехать, предприятие несет убытки. Естественно, в первую очередь должны быть в надлежащем состоянии дороги, где проходит электротранспорт. Тем более что транспорт давно отслужил свои сроки. Мы сейчас восстанавливаем троллейбусы и трамваи за свой счет.

Что касается пассажирских перевозок. Если взять в целом все городские перевозки, то расклад примерно такой: 60% перевозок осуществляется ТТП, все остальное — ПАТП-1 и частники.

Мы сработали с небольшой прибылью, но за счет того, что до крайности ужили расходы. Зарплату мы не повышали, а ее надо постоянно поднимать. Уровень изношенности основных производственных фондов (трамвайных путей, кабельных, контактных сетей, чего не имеют наши коллеги по автотранспорту) гораздо больше, чем темпы ремонта.

ПОЧЕМУ В ОРЛЕ ПЛОХИЕ ДОРОГИ?

Руководитель государственного учреждения "Орелгосзаказчик" **Л.Г. Молина:**

— В 2004 году дорожный фонд стал необязательным в системе бюджетных отношений, что значительно осложнило финансирование работ по ремонту и строительству дорог. До этого времени выделялись значительные целевые федеральные субсидии на содержание дорожной сети. Это привело к значительному снижению количества средств в дорожном фонде области. Возникла необходимость искать резервы внутри региона.

И резервы эти были найдены. Во-первых, функция содержания дорог была передана государственному учреждению "Орелгосзаказчик". Ремонт и строительство стали осуществлять коммерческие фирмы. Заказы на работы распределялись на аукционах. Это сразу дало экономии. Только на работах было сэкономлено около 25 процентов от общих затрат (примерно 100 миллионов рублей в год).

(дороги: на ул. Раздольной — от микрорайона до района завода силикатного кирпича, на Наугорском шоссе). Также можно было получить федеральные средства на дорогу по ул. Генерала Родина и в район перспективной застройки в парке "Ботаника".

На такие проекты деньги из федерального бюджета выделяются без проблем. Однако второй год подряд от властей Орла ни программ, ни софинансирования по этим вопросам нет. Сейчас идет процесс подготовки трехлетнего бюджета. Если срочно ничего не сделать, то для города будет упущен не один год. Орел отстанет в плане дорожного строительства сразу на три. Поправки в федеральный бюджет внести очень сложно. Да и кто будет этим заниматься? В марте этого года в федеральном бюджете были свободные, нераспределенные средства — 3,9 миллиарда рублей. И ничего не было сделано, чтобы получить часть этих денег для Орла.

Мэрия сейчас идет по другому пути. Ставка на одно: администра-

ции путем административных мер: повысить собираемость транспортного налога, разобраться с его ставкой. По протяженности дорог и количеству автомобилей нашу область можно сравнить с Тамбовской. Но там ставки налогов значительно выше, чем у нас. Поэтому они собирают около 700 миллионов рублей. А мы в дорожный фонд направляли лишь около 400.

Третье. Городским дорожным организациям подключаться к процессу торгов по федеральным заказам. Здесь тоже можно заработать солидные деньги и направить их на дорожное строительство. Нужно идти в ногу со временем и понимать, каким образом сейчас можно получать федеральные средства. Городские дорожники не достигли этого уровня. К сожалению, в городском дорожном хозяйстве, мягко говоря, беспорядок. Дороги не паспортизируются, не стоят ни где на балансе, то есть фактически не имеют хозяина. Поэтому и непонятно, кто, собственно, ответственный и ремонтирует городскую дорожную сеть.

В прошлом году одна из городских дорожных организаций участвовала в торгах по получению подряда на ремонт улиц. Ни один лот эта организация не выиграла. Причина — высокая себестоимость работ. Уровень организации производства не соответствует современным требованиям конкуренции. Затратность — в полтора раза выше, чем в целом по области. И если городские дорожники так и будут работать лопатой, то никаких денег им не хватит.

Не хватит и тех 90 миллионов, на которые претендует мэрия. Действия по ремонту городских дорог необходимо синхронизировать с уровнем власти, всем участникам дорожного строительства в городе. Нужна и четкая программа, чтобы было ясно, кто чем занимается, кто за что отвечает. Сегодня же по факту мы имеем четыре "нет": нет программы, нет консолидации финансовых источников, нет паспортизированных участков дорог, нет согласованных действий.

С федеральными дорожниками "Орелгосзаказчик" действует согласованно. Пример: выезд в сто-

лическую часть, федералы продолжили строить за городом.

В городе не так. В прошлом году мы сделали Васильевскую, теперь городские власти предлагают нам взяться за тротуары на этой улице. Но ведь тротуары должны делать городские коммунальщики, а не "Орелгосзаказчик"! Какая же здесь согласованность? Губернатор принял решение об увеличении объемов областных средств, выделяемых на ремонт дорог Орла. Сегодня и в городе есть средства по увеличению финансирования этой строчки (квартальный бюджет по доходам выполнен на 140 процентов). С 15 апреля "Орелгосзаказчик" будет готов начать ремонт в Орле. Городские дорожники также должны внести свою лепту.

Губернатор принял решение об увеличении объемов областных средств, выделяемых на ремонт дорог Орла. Сегодня и в городе есть средства по увеличению финансирования этой строчки (квартальный бюджет по доходам выполнен на 140 процентов). С 15 апреля "Орелгосзаказчик" будет готов начать ремонт в Орле. Городские дорожники также должны внести свою лепту.

Губернатор принял решение об увеличении объемов областных средств, выделяемых на ремонт дорог Орла. Сегодня и в городе есть средства по увеличению финансирования этой строчки (квартальный бюджет по доходам выполнен на 140 процентов). С 15 апреля "Орелгосзаказчик" будет готов начать ремонт в Орле. Городские дорожники также должны внести свою лепту.

Губернатор принял решение об увеличении объемов областных средств, выделяемых на ремонт дорог Орла. Сегодня и в городе есть средства по увеличению финансирования этой строчки (квартальный бюджет по доходам выполнен на 140 процентов). С 15 апреля "Орелгосзаказчик" будет готов начать ремонт в Орле. Городские дорожники также должны внести свою лепту.

Губернатор принял решение об увеличении объемов областных средств, выделяемых на ремонт дорог Орла. Сегодня и в городе есть средства по увеличению финансирования этой строчки (квартальный бюджет по доходам выполнен на 140 процентов). С 15 апреля "Орелгосзаказчик" будет готов начать ремонт в Орле. Городские дорожники также должны внести свою лепту.

СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ — И НИКАКОЙ ПОЛИТИКИ!

Председатель городского Совета народных депутатов В.И. Уваров начал с хорошей новости: подтверждено решение губернатора Е.С. Строева о выделении областному центру 50 миллионов рублей на дорожное строительство. А затем так же, как и другие участники разговора, перешел к проблемам.

— Простого пути их решения нет, — подчеркнул Василий Игнатьевич. — Даже если найдутся те самые 90 миллионов, о которых говорит мэрия, проблема останется — все зашло слишком далеко.

Тем не менее изыскивать дополнительные средства на ремонт дорог городской власти все-таки придется. По крайней мере, еще 50 миллионов, чтобы достойно поддержать доброе начинание губернатора.

В.И. Уваров отметил, что помощь городу из областного бюджета идет ежегодно, нужно только уметь грамотно распоряжаться этими средствами. К сожалению, ассигнования из городского бюджета на строительство и содержание дорог с каждым годом уменьшаются. В бюджете-2007 на эти цели предусмотрено соответственно один и 48 миллионов рублей. Надо ли объяснять, что это капля в море?

Председатель горсовета обозначил главную задачу: двум ветвям власти необходимо консолидировать усилия, найти новые источники финансирования, изыскать дополнительные возможности бюджета, добиться вхождения в федеральные программы по дорожному строительству и сообща решать эту проблему. Кроме того, нужно возродить действовавшую несколько лет назад городскую программу ремонта окраинных улиц.

— И никакой политики здесь быть не может! — подчеркнул В.И. Уваров.



О ПЛОХИХ ДОРОГАХ, ЛЬГОТНЫХ ПРОЕЗДНЫХ И ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМАХ

С начала этого года в Орле произошло 158 ДТП (на 62% больше, чем за аналогичный период прошлого года). Шесть человек погибли, 188 получили ранения (на 54% больше, чем в I квартале 2006 года).

"Орелгосзаказчик" выиграл торги на содержание федеральных дорог, чем смог заработать дополнительные средства на ремонт областных дорог. Это позволило купить новую экономичную и высокопроизводительную технику. Мы представили свои программы в Федеральное дорожное агентство и получили дополнительное 260 миллионов рублей из центра. Это больше, чем все наши соседи, исключая Белгородскую область. Будет продолжено строительство дороги Орел — Ефремов, начата новая дорога Дросково — Русский Брод, закончим первую очередь Дросково — Лазоревское. В программе — и ряд других дорог областного значения (Сосково — Кромь).

Я предлагаю: не надо нам компенсации, есть тариф, отдайте деньги людям, и пусть все оплачивают проезд в транспорте на равных условиях.

Я принимаю на свой счет упрек Владимира Федоровича Курганикова о неэффективном использовании транспорта. Потому что мы продолжаем работать по старому графику — и утром и вечером держим для одного-двух пассажиров на маршруте машину, рассчитанную на перевозку сотни человек, вместо того, чтобы в такие часы запустить "Газели".

МЭРИЯ ОРЛА ТРЕБУЕТ ОТ ОБЛАСТНЫХ ВЛАСТЕЙ ДЕНЕГ И НИЧЕГО НЕ ДЕЛАЕТ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ

Л.Г. Молина:

— Но это же касается общеобластных дорог. Если же говорить об Орле, то власти города не использовали все имеющиеся ресурсы для привлечения федеральных средств. В прошлом году было принято решение о возможности выделения федеральных денег для внутримunicipальных дорог. Для этого необходимо немного.

Во-первых, представить проектно-сметную документацию, прошедшую государственную экспертизу. Во-вторых, защитить в Москве свой проект. В-третьих, выделить средства из местного бюджета для финансирования. В прошлом году в мэрию Орла было направлено письмо с соответствующим предложением. В этом — тоже. Но, к сожалению, ни одной своей программы дорожного строительства город не защитил. А мы предлагали мэрии выдвинуть программы по строительству дорог в новом жилом микрорайоне, включенном в национальный проект по жилищному строительству

Орла требует в свое распоряжение все деньги, собираемые по транспортному налогу в городе. Обосновано ли это? В области собирают около 190 миллионов рублей в год транспортного налога. Из них около 90 млн. — в Орле. Но налог этот — регионального уровня согласно Бюджетному кодексу. Право на получение чего-то вещественного от этих денег принадлежит всем жителям области,

так же как и от других налогов этого уровня. И любой наш земляк, к примеру, из Глазуновки или Шабельки может сказать: я имею право на свою долю транспортного налога. Городские жители тоже ведь пользуются общеобластными дорогами, и сельчане по ним доставляют продукты, которыми кормят город. Так что оставлять все 90 миллионов в областном центре просто несправедливо, и к тому же это не соответствует букве Бюджетного кодекса. Да и проблему городских дорог это не решит. (Фактически мэрия Орла претендует на то, чтобы распоряжаться областным налогом, собираемым на территории города. Интересная возникла бы ситуация, если бы А.А. Касьянов положил глаз и на какой-нибудь федеральный налог. — *Прим. ред.*)

Как распределяются деньги из дорожного фонда области? Протяженность дорог в области — 8000 километров, в Орле — 400 километров, дорог с твердым покрытием в области — 4000 километров, в городе — 250 километров. То есть дороги Орла — это всего лишь около 5 процентов от общеобластной дорожной сети. Арифметика здесь проста: 5 процентов от 190 миллионов областного дорожного фонда — это чуть меньше 10 миллионов рублей в год. Тем не менее из областного бюджета перечисляются значительно большие суммы (около 25 млн. рублей в год, а в 2007-м — 50). И все равно денег не хватает.

КАКОВ ЖЕ ВЫХОД?

Л.Г. Молина:

— Первое. Совершенно очевидно, что необходимо получать федеральные средства. Мэрия Орла в этом вопросе недорабатывает. Второе. Поступления в дорожный фонд необходимо увеличивать

ЕСТЬ ЛИ НАДЕЖДА ПОЛУЧИТЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ДОРОГ В ОРЛЕ?

Л.Г. Молина:

— По областным дорогам есть целевая программа до 2010 года. Ежегодно мы ее защищаем в Москве и получаем соответствующие средства. В областном центре так не поступлений из федерального бюджета. Деньги на дорогу по ул. Раздольной можно было получить еще в прошлом году, представив проект, смету, прошедшие государственную экспертизу, и внеся изменения в местный бюджет. Муниципальные средства должны составлять около 30 процентов от федеральных. Чтобы попасть в федеральные программы, городским властям необходимо подготовить всю документацию и внести изменения в бюджет до августа.

СИТУАЦИЯ НА ДОРОГАХ КРИТИЧЕСКАЯ

Об этом на заседании "круглого стола" вновь заявил и.о. начальника областного ГИБДД Н.И. Головкин. Недавно он докладывал о сложившемся положении на рабочем совещании в мэрии ("Орловская правда" писала об этом 24 марта в материале "Кто ответит за безопасность на дорогах?"), призывая чиновников не закрывать глаза на