

«КРУГЛЫЙ СТОЛ»

Программа качественной жизни орловцев

НИ ОДИН РУБЛЬ НЕ УЙДЕТ НАЛЕВО»

Открывая работу «круглого стола», председатель областного И.Я. Мосякин подчеркнул актуальность рассматриваемых вопросов:

— Областная программа капитального строительства, ремонта и дорожных работ нацелена прежде всего на реализацию крупных социально значимых проектов на Орловщине. Да, сегодня денег, несмотря на рост бюджета, на всё не хватает. Значит, не надо распыляться, направляя основные усилия на наиболее актуальные для нашего региона, для жизни орловцев объекты.

Что касается дорожного строительства, то здесь всем очевидно, что без надёжной дорожной сети просто невозможно динамичное развитие экономики региона, решение важнейших социальных задач, ведь по разбитой дороге далеко не уедешь.

Т.Н. Пронина: — Стратегическая задача областной строительной программы — повышение качества жизни орловцев. В 2007 году на реализацию областной программы капитального строительства, ремонта и дорожного хозяйства за счет всех источников финансирования было запланировано более 1,7 млрд. рублей капитальных затрат, что в сопоставимых ценах в 1,3 раза превышает уровень 2006 года.

Всего предусматривалось строительство 163 и ремонт 36 социально значимых объектов. В программу дорожного строительства вошло 16 объектов (это без учета ремонта улично-дорожной сети, который проводился на территории всех муниципальных образований области).

Каковы же итоги? За 2007 год общий объем выполненных работ на объектах, обозначенных в программе, составил 1 млрд. 709 млн. рублей (в целом к уровню 2006 года объемы выросли на 39%), из них за счет средств областного бюджета освоено 618,6 млн. рублей (прирост к уровню 2006 года — 31,7%), за счет федерального — 737,5 млн. рублей (прирост — 71,6%).

На объектах дорожного хозяйства лимит капитальных затрат за счет средств областного бюджета при годовом плане 462 млн. рублей выполнен в полном объеме. Субсидии федерального бюджета при плане 206,4 млн. рублей также освоены полностью, и их рост к уровню 2006 года составил 121,4%. К сожалению, из-за недобора транспортного налога на объекты дорожной программы из областного бюджета выделено лишь 385,7 млн. рублей или 83% от годового лимита.

За 2007 год построено и отремонтировано (с учётом поверхностной обработки) 152 км областных автомобильных дорог, в том числе новых дорог — 7,6 километра. Из общего объема ремонт улично-дорожной сети в городах и районах области составил 76 километров.

В 2008 году объем средств областного бюджета, направляемых на финансирование областной программы капитального строительства, реконструкции и ремонта (с учетом объектов дорожного хозяйства), определен в сумме 994,1 млн. рублей, что в сопоставимых ценах на 32,5% выше уровня прошлого года. Из них капитальные затраты на строительство объектов социальной сферы — 736,2 млн. рублей, капитальный ремонт — 40,7 миллиона, дорожное строительство — 217,3 млн. рублей (это без учета затрат на содержание автомобильных дорог, которые начиная с 2008 года не относятся к капитальным затратам).

В программу включено 159 объектов, из которых лишь 16 — вновь начинаемые. В условиях ограниченности финансовых ресурсов количество программных строек сведено до минимума. Тем не менее для поддержания переходящих объектов в рабочем состоянии и обеспечения ввода их в эксплуатацию программа сформирована с учётом перспективного планирования на ближайшие три года.

Причем при отборе объектов для прямого инвестирования из областного бюджета брались в расчёт определенные принципы. Так, в приоритетном порядке в неё включены

объекты федеральной адресной инвестиционной программы, строительство которых ведется на территории нашей области. По предварительным данным Минэкономразвития РФ, из федерального бюджета на эти цели в 2008 году будет выделено 445 млн. рублей. В соответствии с требованиями главных распорядителей средств федерального бюджета доля областного финансирования должна составлять 393,2 млн. рублей. Однако, исходя из суммы средств, запланированных в бюджете области на капитальные затраты, в программе предусмотрено лишь 217,6 млн. рублей. То есть для исполнения области своих обязательств перед федеральным центром дополнительно требуется 175,6 млн. рублей.

Преимуществом также пользуются и наиболее социально значимые объекты областного подчинения, имеющие высокую степень строительной готовности (не менее

ряда других объектов социально-культурного и бытового назначения).

Начекается построить и ввести в эксплуатацию более 420 км газовой сети, перевести на газообразное топливо 16 котельных, построить и отремонтировать более 30 км автомобильных дорог.

Будет продолжено строительство многопрофильного медицинского центра областной клинической больницы, хирургического корпуса больницы им. Семашко, универсальной библиотеки ОГУ, поликлиники на 250 посещений в смену в п. Змиевка и с. Липовец Покровского района, лечебных корпусов Дмитровской и Троицкой центральных районных больниц, а также ряда других жизненно важных объектов социальной инфраструктуры.

Среди вновь начинаемых объектов следует выделить пристройку к поликлинике Корсаковской ЦРБ и реконструкцию районного Дома культуры в п. Знаменское.



60%), подлежащие вводу в эксплуатацию в текущем году или обеспечивающие ввод объектов в 2009 — 2010 годах. В программе на эти цели планируется использовать лишь 520,7 млн. рублей при потребности 644,6 миллиона.

Строительство же новых объектов предусматривается в исключительных случаях — исходя из соображений безопасности и здоровья населения и выполнения ранее взятых администрацией области обязательств.

Традиционно наибольший объем бюджетных средств в программе текущего года предусмотрен на строительство и ремонт объектов здравоохранения — 441 млн. рублей, образования — 78 млн. рублей, жилищно-коммунального и сельского хозяйства — 90 млн. рублей.

Инициатива и поручения нашего губернатора Е.С. Строева о строительстве в каждом городе и крупном населенном пункте спортивных сооружений приобрели реальные финансовые очертания. В 2007 году построен ледовый дворец в Орле, а в текущем году начато строительство крытого тренировочного катка во Мценске и физкультурно-оздоровительного центра в Ливнах. Впервые за последние годы на эти цели планируются беспрецедентные капитальные затраты — 108,7 млн. рублей. Для сравнения: в 2007 году было затрачено 19,8 млн. рублей, в 2006-м — 230 тыс. рублей, в 2005-м — 560 тысяч.

На продолжение работ по газификации региона, которая близится к завершению, в бюджете области выделено 70 млн. рублей. Вместе с тем, учитывая требования Минсельхоза РФ о софинансировании федеральной целевой программы «Социальное развитие села» и поручение губернатора о 100-процентной газификации котельных учреждений социальной сферы, в ходе исполнения бюджетной строительной программы будут изыскиваться дополнительные источники финансирования на эти цели.

Программой планируется ввод в эксплуатацию школы на 88 ученических мест в с. Екастриновка Ливенского района, административно-хозяйственного корпуса социальной гостиной, пищеблока Шаблинской ЦРБ, фельдшерско-акушерского пункта в п. Куракинском Свердловского района, здания военно-исторического музея в Орле, около 35 км водопроводов и

Хочу отметить, что выделяемая сумма бюджетных средств на финансирование капитальных вложений далеко не покрывает всей имеющейся в них потребности. Для информации: на начало 2008 года в стадии строительства находится более 80 объектов социальной сферы, финансируемых за счет государственных средств. Объем незавершенного строительства по этим объектам на начало года превысил 2 млрд. рублей, а их остаточная стоимость составит 7 миллиардов, что 16 раз больше годового лимита капитальных вложений!

Не вошли в программу около 40 уже начавших строиться в предыдущие годы объектов. Из них 10 — сфера образования, 5 — здравоохранение, 19 — ЖКХ. Для их завершения необходимо более 2 млрд. рублей. Понятно, в этих условиях рост количества одновременно строящихся объектов крайне нежелателен.

В то же время ежегодно при формировании бюджетной строительной программы дополняются заявки и просьбы насчитывается ещё на два-три строительных бюджета. Так, в 2008 году эта сумма составила почти 900 млн. рублей. При этом практически на все объекты отсутствуют соответствующие обоснования необходимости начала их строительства, я уже не говорю о наличии проектно-сметной документации.

Нужно отметить, что в последнее время нормативная база, регламентирующая строительный процесс, претерпела серьезные изменения как в части сметного нормирования, подрядных торгов и заключения контрактов, так и в части прохождения финансовых средств. Все эти изменения направлены в первую очередь на повышение эффективности бюджетных инвестиций. Этот вопрос, как с точки зрения распределения средств между секторами и видами деятельности, так и с точки зрения соотношения затрат и полученных результатов, был актуален всегда, но особенно он важен сейчас, в период перехода от управления бюджетными затратами к управлению результатами.

Кстати, теперь — при переходе на казначейское исполнение инвестиционного бюджета — полностью исключена возможность целевого использования бюджетных средств. Ни один рубль не уйдет на строительство без утверждённой на объект про-

ектно-сметной документации, проведения подрядных торгов, наличия зарегистрированного контракта и других подтверждающих инвестиционные расходы документов.

ПО РАЗБИТОЙ ДОРОГЕ ДАЛЕКО НЕ УЕДЕШЬ

Л.Г. Моина:

— Как известно, положение в дорожном секторе усугубилось после отмены Федерального закона о дорожном фонде, и автомобильные дороги области остались без поддержки государства. За последние пять — семь лет ежегодно накапливается недоремонт дорог.

В 2007 году дорожный фонд составил 726 млн. рублей: 206 миллионов — из федерального бюджета и 519 миллионов — из областного. Кроме того, из федерального бюджета было выделено городу Орлу 257,6 млн. рублей на городские дороги.

Из 519 миллионов реально финансирование составило всего 442 миллиона рублей. Сказался недобор транспортного налога. Сравните: в 2006 году было собрано 196 млн. рублей транспортного налога, а в 2007-м — 129 миллионов. И это несмотря на резкий рост числа автомобилей.

Но тем не менее запланированные объемы работ были выполнены полностью. В силу чего и образовалась кредитная задолженность, которая перешла на 2008 год и, конечно, ухудшила положение дорожного фонда в этом году.

На содержание областных дорог из 519 млн. рублей было направлено 230 миллионов. Поясно, что входит в это содержание. На балансе «Орелгосзаказчика» закреплены на праве оперативного управления 3,8 тыс. километров дорог общего пользования регионального значения, 176 мостов, 2331 пропускная труба, 540 тротуаров и пешеходных дорожек, 59 километров барьерных и тротуарных ограждений, порядка 10 тыс. дорожных знаков, 27 железнодорожных переездов, 1098 примыканий и пересечений с автодорогами, 15 асфальтобетонных заводов, 24 базы для

департамент финансовой политики области. А будет ли финансироваться по межбюджетным отношениям эта строчка из федерального бюджета или нет, пока неясно. Во всяком случае, в соответствии с законом к 2011 году мы должны прийти к нормативному содержанию дорог. Закон об автомобильных дорогах предполагает системный подход к дорогам. Это гарантия того, что уже в ближайшее время ситуация в дорожном хозяйстве начнет оздоравливаться.

В соответствии с областной программой «Орелгосзаказчик» в минувшем году проводил ремонтные работы на областных дорогах в Малоархангельском, Орловском, Хотынецком, Ливенском, Мценском и других районах. Кроме того, по инициативе губернатора Е.С. Строева мы уже три года занимаемся ремонтом уличной дорожной сети. В 2007 году на улично-дорожную сеть было направлено 113 млн. рублей средств областного бюджета. На эти средства удалось отремонтировать 76 километров улично-дорожной сети в городах и посёлках области.

В Орле выполнено работ на 44 млн. рублей, отремонтировано 11 километров дорожной сети на ул. Пионерской, Игнатовой, Горького и других. Ведется разработка документации дороги к микрорайону «Ботаника».

В феврале утверждена дорожная программа капитального строительства, реконструкции, ремонта объектов на 2008 год. За минусом кредитов ожидается уменьшение дорожного фонда (в первую очередь по содержанию областных дорог и улично-дорожной сети). Сейчас в бюджете — порядка 11 миллионов рублей на улично-дорожную сеть городов и районов. Причём часть работ — переходящие с прошлого года (ул. Половецкая и Молдавская). Будет закончена дорога к Ивановскому дому-интернату: это предписание МЧС, так как там нет выезда. Вот и всё — средств больше не остаётся.

Потому 2008 год выглядит так: финансирование с федерального бюджета — 295 млн. рублей будет направле-

на конкретный объект и она выйдет из казначейства только на этот конкретный объект. Наша задача — контролировать работу подрядчиков на областных дорогах, для чего в системе «Орелгосзаказчика» создана лаборатория, все материалы покупаются только соответствующего качества. Каждую весну мы объезжаем областные дороги, фиксируем все появившиеся за зиму отклонения. При этом часть работ будет выполняться как гарантийные обязательства подрядчика, а часть потребует привлечения новых средств для того, чтобы поддерживать дороги области в хорошем состоянии.

Обобщая всё сказанное, хочу выдвинуть несколько конкретных предложений. Учитывая, что дорожный фонд в этом году за минусом кредитов меньше уровня прошлого года, необходимо направить сверхплановые поступления транспортного налога в 2008 году на нужды дорожного хозяйства.

Второй момент: я думаю, что надо каким-то образом налоговую инспекцию и ГИБДД усилить регистрационную работу. Ведь получается парадоксальная ситуация: автомашин на наших дорогах всё больше, а транспортный налог падает. Причем как только возникает вопрос о ставках транспортного налога, сразу находят люди, которые эту позицию политизируют, говорят, что депутаты обдирают родное население и прочее. Между тем сегодня в Орловской области транспортный налог по маломощным автомобилям один из самых низких в ЦФО. Однако, учитывая то, что для малообеспеченных слоёв населения это будет дополнительная нагрузка, предлагаю графу до 100 лошадиных сил разделить на две: то есть владельцы старых «Жигулей» платили бы по меньшей ставке, а хозяева иномарок — по более высокой. А то получается, что хозяин «Митцубиси Лансер» (98 лошадиных сил) оплачивает транспортный налог по ставке «копейки»...

Необходимо также навести порядок с инвентаризацией автомобильных дорог. Облас-

тишь, мы платим больше денег. Нужен план территориального планирования, где будут четко отведены места под дороги, земли будут зарезервированы. Такие вопросы должна решать местная власть.

Возникают проблемы и с законом о торгах. Он драконовский. Он ограничил в действиях заказчика — подрядчик стал просто неуправляем. Почему и эффект закона о госзакупках до сих пор остаётся спорным. Мы не имеем права снять подрядчика за брак в работе без суда. Мы не имеем права снять подрядчика, если он допустил какие-то нарушения — он ведь выиграл торги. Мы не имеем права предъявить ему какие-то претензии, кроме оговорённых в условиях торгов. Если мы как законодатель не выйдем в Федеральное собрание с конкретными предложениями об усилении требований не только к цене, но и к качеству работ, то это здорово затормозит дело — ведь дороги нужно делать летом, а на это у нас просто не останется времени. Некачественные дороги — дороги, сделанные не вовремя. Технологии, которые висят от времени года, должны проходить по какой-то ускоренной схеме.

Необходим контроль за передвижением разрушающих дорог большегрузных автомобилей, особенно не зарегистрированных на территории нашей области.

ОРЁЛ БЕЗ ЯМОК И КОЛДОБИН?

В.В. Ерёмин:

— Напомню, что город Орёл имеет улично-дорожную сеть протяженностью 403 километра, и только 239 километров из них с твёрдым покрытием, а 54 километра имеют ливневую канализацию. В связи с ростом автотранспорта — только в Орле сегодня более 100 тыс. единиц автотранспорта — улично-дорожная сеть в центральной части города абсолютно не отвечает требованиям по пропускной способности. К сожалению, техническое состояние улично-дорожной сети ухудшалось все последние годы, потому что эта работа недофинансировалась. В основном улицы поддерживались в норматив-

ном состоянии, проще говоря, делался ямочный ремонт.

Окраинным улицам, большей частью не имеющим асфальтового покрытия, вообще не уделялось внимание. Для приведения дорог, тротуаров в городе в нормальное состояние требуются значительные капиталовложения, которыми городской бюджет не располагает. Без привлечения федеральных средств в корне изменить ситуацию невозможно.

Нам нужно более 550 млн. рублей, чтобы поддерживать дороги в нормативном состоянии, выполнять ремонт и капитальный ремонт. Для содержания дорог необходимо 279 млн., для ремонта — 105 млн., капремонта — 166 миллионов.

Что мы имеем? На ремонт улично-дорожной сети в 2006 — 2007 годах было израсходовано из городского бюджета 12 млн. рублей, в 2007-м —

26,6 миллиона. Из областного бюджета — 16,3 и 43,7 миллиона, соответственно. Субсидий в 2006 году из федерального бюджета не было. Как складывается финансовая ситуация в наступившем году? В бюджете Орла заложено 16,4 млн. рублей, по областному бюджету — ноль. На дорогах города будет освоено 21 млн. — это переходящие деньги с прошлого года. Итого: 37 миллионов.

За счёт средств Орла в 2007 году мы выполнили ямочный ремонт основных дорог. Также были обустроены некоторые дороги на окраинах — в основном по наказам избирателей.

Только в сентябре была проведена процедура торгов и определены подрядчики. Были заключены муниципальные контракты на основную часть объектов. Мы записали жесткие сроки, потому что время нас ограничивало. Мы настояли на принятии подрядчиками гарантийных обязательств на срок от трёх до восьми лет. В последствии мы воспользовались этим при приёмке работ.

За счёт выделенных из федерального бюджета средств был произведен ремонт 24 объектов протяженностью 22 километра. Сложившиеся погодные условия позволили не настаивать на освоении этих средств в 2007 году. Был принят закон, согласно которому несвоенные федеральные средства перешли на те же виды работ на 2008 год. 21 млн. 23 тыс. рублей мы израсходуем на те объекты, которые не доделали. По качеству мы выполним эти работы значительно лучше. Анализ прошлого года говорит, что, к сожалению, работы выполнялись с нарушением технологии. Мы оштрафовали наших подрядчиков за брак на 10 с лишним миллионов из 187 освоенных. При соответствующих температурных режимах эта работа будет выполняться.

В 2008 году за счёт городского бюджета мы продолжим работы по приведению в нормативное состояние улиц города. Сейчас этим занимается спецавтобаза. Забивание ям щебнем мы исключили, стали работать с асфальтом. С учётом привлечения подрядчиков мы ставим задачу управлению коммунальным хозяйством до 1 мая полностью по Орлу ямочность устранить.

Нам нужна ясность и совместные усилия для привлечения федеральных средств. Надеюсь, что в ближайшие 20 дней мы позволим нашим горожанам, у которых есть транспорт, ездить по дорогам без ямок. Больше, к сожалению, я обещаю ничего не могу.

МАШИН БОЛЬШЕ... НАЛОГОВ МЕНЬШЕ

А.А. Лабекин:

— У нас уже были депутатские слушания по транспортному налогу: тогда депутаты решили повременить с повышением ставки налога. Комитетам облсовета, налоговой службе, ГИБДД было поручение продолжить работу. Речь шла о необходимости введения дифференциации по видам транспортных средств, по их мощности. Я прошу наши комитеты вернуться к этому вопросу — нельзя нам от этой темы уходить. Помните, в своё время депутаты уже внесли конкретные предложения по многим аспектам поднятой на нашем «круглом столе» актуальной теме, надо поднять стенограмму и в обязательном порядке продолжить эту работу. Не решив ряд спорных вопросов, мы не сможем решить дорожную проблему.

Безусловно, пора кончать и с беспределом, который творится с учётом транспортных средств. Это же абсурд: машин на дорогах области с каждым днём становится всё больше, а транспортный налог сокращается.

Все эти моменты нам, депутатам, нужно взять под контроль, активизировать работу в комитетах. Потому что финансирование дорожной отрасли вряд ли будет увеличиваться так, как нам хотелось бы. То есть модернизация транспортной инфраструктуры во многом зависит и от активной работы на местах.

Подготовил С. НИКОЛАЕВ.

