

## Дороги, которые мы выбираем

---



Вопрос состояния дорог является одним из важных для любой страны. Этой теме посвящено интервью с начальником управления строительства и ремонта автомобильных дорог Государственного комитета Республики Узбекистан по автомобильным дорогам Шухратом Даулетияровым.

- В ходе пресс-конференции Комитета 25 апреля 2018 года было отмечено:

"В последнее время коренным образом изменены подходы к качеству строительства и ремонта автомобильных дорог. Для этой цели выработан комплексный подход решения вопросов финансирования, проектирования, строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог, с учетом интересов пользователей автомобильных дорог в условиях современных транспортных потоков".

В чем конкретно выражаются эти изменения, что стоит за данной характеристикой перемен?

- Если говорить о подходе к финансированию, то раньше, за счет средств Республиканского дорожного фонда по законодательству направлялись только на ремонт и строительство, реконструкцию дорог общего пользования, никак ни городских улиц или внутрихозяйственных дорог.

С 2017 года, практика финансирования автодорог коренным образом изменилась – средства Республиканского дорожного фонда начали направляться средства на ремонт внутрихозяйственных дорог, улиц городов, кишлаков, аулов.

Так в 2016 году по всей республике было отремонтировано всего лишь порядка 1 тысячи километров дорог, то в 2017 году эта цифра возросла примерно в 3,5 раза. То есть 3,5 тысячи километров внутрихозяйственных дорог отремонтированы, на это направлены колоссальные деньги.

Например, в 2016 году из бюджета областей и районов было направлено 82,4 млрд. сум средств, а в 2017 году с учётом дополнительных объёмов и направленных средств Республиканского дорожного фонда и средств местных бюджетов эта цифра составила 365,1 млрд. сумов.

Согласно Постановления Президента Республики Узбекистан №ПП-2775 от 14.02.2017 года, было предусмотрено направить на ремонтные работы 350 млрд. сумов, в том числе из

местных бюджетов 180 млрд. сумов из Дорожного фонда 170 млрд. сумов.

Существует классификация дорог, которые подразделяются на категории – от первой до пятой.

Первая категория – это четырех полосные дороги с бетонным и асфальтобетонным покрытием, большие скоростные магистрали.

Вторая категория – это двух полосные дороги с бетонным и асфальтобетонным покрытием шириной 9 метров.

Третья категория – тоже двух полосные с бетонным и асфальтобетонным покрытием шириной 7 метров.

Четвертая категория – это гравийные дороги.

Пятая категория – грунтовые дороги.

Безусловно, грунтовые дороги – это крайний вариант и лучше, чтобы их не было, то есть самой низкой категорией были бы гравийные дороги. Но, как показывает практика – без грунтовых дорог также не обойтись. И сегодня мы следуем новой тенденции – поэтапному переходу дорог с изменением покрытия.

Например, если были просто грунтовые дороги, то сейчас их начали переводить в гравийные. А те дороги, которые в прошлом году сделали, как гравийные - сейчас их переводим в дороги с асфальтобетонным покрытием. Для этого начали закупать по импорту битум. Так как производимого в республике битума не хватает – дорог очень много.

Если брать статистику, то в бывшем Советском Союзе из 15 республик Узбекистан стоял на четвёртом месте по количеству дорог! 1 - это Россия, 2 – Украина, 3 – Белоруссия и 4 – Узбекистан.

Так как Узбекистан занимал четвертое место из-за плотности дорог, то ему была присвоена цифра "четверка" - то есть 4Р – обозначает республиканские дороги, 4К – местные. Международные – это дороги с аббревиатурой "А", "М" - автомагистрали, магистрали.

В Узбекистане всего 184,1 тысячи километров дорог, из них 42,7 тыс. км дороги общего пользования, внутрихозяйственные дороги 67,3 тыс. км, улицы городов и населённых пунктов 62,0 тыс. км, ведомственные и инспекторские дороги 12,1 тыс. км. И за годы независимости в эту цифру по размерам в сравнении внесены незначительные изменения – 1-2%.

И сегодня Госкомавтодор придерживается той тенденции - сохранить то, что у нас есть. Да, нужно строить, но в тоже время, мы не должны забывать о тех дорогах, которые у нас есть. Иначе, эти дороги можно просто потерять.

В республике предпринимаются меры по постепенному переводу дорог на 13-титонную осевую нагрузку. Эти 13 тонн рассчитаны на международные стандарты, что требует огромных вложений. В связи с этим мы привлекаем международные финансовые институты, кредитные займы, кредитные линии. Раньше их привлекали на международные трассы для обеспечения транзита через нашу страну международных автоперевозчиков.

А сегодня привлекаются средства международных финансовых институтов на внутренние дороги – местного значения, внутрихозяйственные, в исторических дорогах для развития туризма. Так начинаются проекты по капитальному ремонту дорог местного значения за счет таких международных финансовых институтов, как ВБ (всемирный банк), АБИИ (Азиатский банк инфраструктурных инвестиций), АБР (Азиатский банк развития).

- Какие это конкретно дороги местного значения?

- Это дороги с аббревиатурой 4М, 4К – которые соединяют районные центры с поселками, областными центрами. То есть это не магистральные большие дороги, а внутренние - связывающие областные центры с районными центрами.

- А целесообразно ли это – кредиты ведь нужно будет выплачивать?

- Здесь свой подход к целесообразности. Дорога – она же ведь не прибыльна. Это не завод. А та польза, которую дает дорога, ее невозможно оценить только по прибыльности. Она может служить как населению, которое там проживает, так и предпринимателям, которые что-то производят. То есть это создание инфраструктуры. Как всегда говорилось у русских: "Дорога кормит". Так, если дорога хорошая, тогда можно развивать производство, туризм.

Работа над дорогами также развивает и множество видов сопутствующей деятельности. То же производство нерудных материалов, нужен щебень, железобетонные изделия. Как подсчитали специалисты США, каждый вложенный в дорогу доллар, стимулирует смежные производства на 3 доллара.

Дорога – это дело социально значимое в первую очередь.

- Вот Вы говорите, что дорога – дело не прибыльное. А бытует среди людей мнение, что типа – мы же платим налог, а почему у нас такие дороги. Вот какие наши налоги идут на обслуживание дорог, на сохранение их и т.д.?

- Средства Республиканского дорожного фонда формируется из трех частей. Первое – это

обязательные отчисления с оборота выполненных работ (товаров услуг) организации - 1,4%. Это 3%-ный налог на легковые автомобили или 6%-ный – на грузовые, когда получают государственные регистрационные номера в ГАИ. И третье – это транзит иностранных транспортных средств через территорию страны. И это все.

А вот, то, что говорится в быту, когда мы ездим на такси или общественном транспорте – обычно это подразумевается налог с бензина. Да, там есть налог на бензин (налог на потребление топлива) где-то 400 сумов с каждого литра, но этот налог никогда не поступал в Дорожный фонд. Он поступает в местный бюджет. А с этого года делится на 2 части, половина поступает в местный бюджет, а половина – в "Узбекнефтегаз" для покрытия импорта углеводородного сырья.

И называется этот налог – налог на потребление топлива. Раньше, если была своя частная автомашинка, то владелец автотранспортного средства должен был платить имущественный налог. Теперь его перевели на бензин. То есть машина заправляется топливом и ездит – налог платится, если она стоит, то – не платится.

- Таким образом, получается это достаточно ошибочное мнение, что с каждого литра бензина, мы платим за обслуживание дороги? Хотелось бы вернуться к озвученному вами факту, что за последний год у нас в три раза выросли вложения в обслуживание дорог. И сюда вошли как средства Дорожного фонда, так и бюджетные. Это было сделано, исходя из ситуации, какого-то разового решения, указа, или же это становится практикой и будет постоянно?

- Это начиналось, как пилотный проект. Была утверждена двухлетняя программа на 2017-2018 года, утверждённая постановлением Президента ПП-2775. Продолжая эту практику, сегодня идет реализация принятой программы "Обод махалля", там тоже предусмотрен ремонт внутрихозяйственных дорог кишлаков и аулов. Если вы сейчас поедете в области, то увидите реализацию данных планов. И в своем роде, "Обод махалля", стала как бы продолжением той двухлетней программы.

Что нас подтолкнуло к этому. Вообще внутрихозяйственные дороги составляют 113 тыс. км дорог. Внутрихозяйственные – это дороги внутри населенных пунктов – аулов, кишлаков и городов, в том числе улицы. Из них примерно 76 тыс. км оказались не соответствующими требованиям. А из них половина – это грунтовые дороги, где нет никаких видов покрытия. Они возникают из потребностей данной местности, проживающего там населения. Идет рост населения, увеличивается населенный пункт.

Когда мы вышли из Советского Союза, наше население составляло порядка 15 миллионов человек, а сегодня порядка 32 миллионов. И их нужно разместить, идет рост хозяйственной деятельности, нужно обеспечить работой, школами, больницами, детскими садами и дорогами.

И в тоже время, в годы независимости порядка 20 лет мы ремонтировали в основном только центральные магистральные дороги. И они в целом приведены в порядок. По ним можно ездить. Пришло время обратить пристальное внимание на состояние дорог в кишлаках, аулах и так далее, - там, где живет основное количество населения страны.

- Видимо, раньше финансы направлялись именно на состояние магистральных дорог?

- Безусловно, все решают выделяемые средства и цели, на которые они предназначены. Сегодня начали направлять кредитные средства на местные дороги, на внутрихозяйственные. К ним относятся практически все дороги, кроме магистральных и местных, которые связывают райцентры с населенными пунктами, кишлаками, поселками. Есть еще внутриведомственные более 20 тыс. километров, это в основном инспекторские дороги, как, например, у Министерства сельского хозяйства, вдоль каналов.

- Насколько выполнима задача приведения в порядок внутрихозяйственных дорог? Каковы их масштабы?

- 113 тыс. внутрихозяйственных дорог по стране. И 60% из них не отвечали требованиям. То есть более 70 тыс. дорог нужно отремонтировать. Двухлетней Программой учтено всего 5 тыс. км. И это стоит немалых денег. По Программе в 2017 году по плану мы наметили сделать 2,7 тыс. км внутрихозяйственных дорог, а по факту сделано 3,5 тыс. В этом году было запланировано 2,754 тыс. км, а собираемся примерно 4 тыс. км сделать. Такое превышение связано с программой "Обод махалля". То есть плюс 1,3 тыс. км.

- А как вы решаете приоритеты, ведь всем же хочется попасть в этот список?

- Приоритеты сегодня направляются с самого низа, а раньше было как раз наоборот. Сегодня махалли дают данные о своих потребностях в ремонте дорог районам, районы делают свод и дают данные областям. Те тоже сводят и потом уже на самый верх идет. То есть махали, местные органы самоуправления сами предлагают свои потребности, определяют общий приоритет с самых низов. Ежегодно по автомобильным дорогам общего пользования специальной комиссией проводится весенний, осенний осмотр – два раза в год. И по результатам осмотра определяется - какие дороги должны реконструировать, сделать капитальный ремонт или текущий. Такая же комиссия работает на местах в районах, также определяя приоритеты. Например, если какая-то дорога щебеночная, а есть дорога более страшная, грунтовая, то приоритете дается на то, чтобы перевести грунтовую дорогу на щебеночную. Над этим работает комиссия во главе с хокимом района. Там присутствуют представители подведомственных организации Госкомавтодора, министерств, ведомств.

- Вот, каковы нормативы, скажем на то, чтобы магистральную дорогу отремонтировали по гранту, капитально. Сколько она должна не подлежать ремонту, на сколько рассчитана?

- Все зависит от интенсивности движения. Есть нормативы определения межремонтных сроков. Согласно им, основной определяющей является интенсивность движения по той или иной дороге. И состав также. Магистральные дороги ведь также разные по покрытиям – цементобетонные есть, асфальтобетонные, есть смешанные, то есть нижняя часть – бетон, а сверху – асфальт. Принятый срок по капитальному ремонту – 10-15 лет. Реконструкция 18-29 лет.

- Что отличает понятие "капитальный ремонт" от понятия "реконструкция"?

- Капитальный ремонт – это ремонт существующей дороги без изменения ее параметров. То есть габаритов. А при реконструкции изменяются в обязательном порядке габариты дороги. То есть двух полосная превращается в четырех полосную. А если не было ничего и дорога новая – это строительство.

- Ну, наверное, не каждая дорога подлежит реконструкции?

- Нет, не каждая. По нормативам каждый год проводится текущий ремонт. Виды ремонта подразделяются на текущий ремонт, капитальный, реконструкцию и строительство.

До 2014 года был иной подход к текущему ремонту. Раньше общие деньги сперва отправлялись на реконструкцию и капитальный ремонт, а то, что оставалось - направлялось на текущий. Сейчас наоборот, на сегодняшний день все силы направляется на то, чтобы сохранить и увеличить срок её службы. Ведь, если дорога будет ремонтироваться - она прослужит еще дольше.

- Наверное, и у этого, и другого подхода есть свои плюсы и минусы? Думаете, это новое направление оправдывает себя?

- Есть плюсы и минусы. Но первоочередность текущего ремонта должна себя оправдать. Прежде всего, нужно учитывать ограниченность средств в сравнении с объемом дорог. Капитально отремонтированных участков будет гораздо меньше, чем участков с текущим ремонтом.

Текущий ремонт означает, прежде всего, обеспечение безопасного проезда транспорта, а капитальный - начинает менять все с самого основания - снимается покрытие и т.д. Тем более реконструкция – это дело очень трудоемкое и очень дорогое. Пример – трасса Джизак – Самарканд, здесь максимальная нагрузка увеличивается до 13 тонн с прежних 10 тонн, вся дорога 4-полосная и местами – 6-полосная, все виды работ финансируются за счёт средств Республиканского дорожного фонда.

Раньше был единый типовой проект, сейчас от этого отошли. Так, чтобы не расходовать битум, применяется в конструкции дорожной одежды товарный бетон, как дорожное

основание, что позволяет усилить основание. Данный метод даёт возможность экономии битума и средств. Также надо отметить, что производство цемента хорошо налажено в республике.

Кроме того средства МФИ привлечены на реконструкцию автодорог международного значения. Примером может служить реконструкция автомобильной дороги международного значения А-380 "Гузар-Бухара-Нукус-Бейнеу" в направлении Бухара - Газли - Турткуль – Ургенч. В этом направлении отреконструированно 325 км дорог с переходом 2-полосного асфальтобетонного покрытия на 4-полосное цементобетонное покрытие.

Данная дорога отвечает всем мировым стандартам согласно заключения международных экспертов. Такие кредиты, как правило, льготные. В частности данный кредит выделен на 24 года.

- А каковы расходы на новую дорогу типа Ташкент-Самарканд. Сколько она вообще стоит в расчете на километр?

- Есть брать километр реконструкции - примерно 8-9 млрд. сумов, а где-то и больше, если проходит в населенных пунктах, в городских условиях, еще больше. За счет сноса и переноса инженерных коммуникации. Капитальный ремонт - 5-6 млрд. сумов. А вот текущий самый дешевый (порядка 500-600 млн. сумов за 1 км), но самый эффективный, дающий значительные изменения.

- Если он качественный, конечно.

- Конечно. В связи с этим правительство приняло решение о создании независимой инспекции по контролю качества. Данная инспекция подотчетна Кабинету Министров Республики Узбекистан и контролирует независимо. При выполнении тех или иных работ, они выезжают на места, делают лабораторные исследования, дают свои замечания и рекомендации по исправлению недочетов.

В каждой области прикреплен один или два инспектора отдельно в зависимости от количества объектов.

- А работают ли эти инспекторы с населением, потому что – кто знает именно состояние дорог, как не автомобилисты? Есть ли у них какая-то связь, чтобы собирать сведения - где именно и какие дороги с проблемами?

- Члены комиссии в основном выполняют контроль качества выполняемых работ. А то, что Вы говорите – это связано с дорожниками, с комиссиями, которые работают на местах, которые определяют приоритеты, дороги. В этой комиссии в обязательном порядке, например, участвует председатель махаллинского комитета.

- То есть по большому счету для того, чтобы иметь общественное мнение, председатель махаллинского комитета – это то звено, которое соединяет население и членов данной комиссии. И если люди хотят выразить какое-то свое мнение, то для них ближайший адрес такого обращения – председатель махаллинского схода граждан, который, в свою очередь, принимает участие в данной комиссии. И он не может сказать – а я не знаю, кто это решает, обращайтесь не ко мне, у него есть выход на такие комиссии?

- Конечно, председатель махаллинского комитета является членом такой комиссии. И программа формируется, исходя из предложений и пожеланий граждан.

- Однако на практике, люди недовольные дорогами обращаются часто не в свой махаллинский комитет, а в тот же фейсбук, скажем. Хотя, судя по тому, что Вы говорите, определены лица, принимающие решения на местах. Доходит до парадоксов. Мы имеем столько различных институтов, но, когда до дела доходит, люди говорят: "А к кому тут обращаться" и начинают писать в те же социальные сети, чем попробовать путь конкретного обращения. Наверное, это мнение должно поменяться. А для этого для начала нужно попробовать что-то сделать, хотя бы обратившись к тому же председателю махаллинского комитета в данном случае. Хотелось бы уточнить еще раз - можем мы с полным основанием говорить, что это тот человек, который компетентен в данном вопросе?

- Да, конечно.

- Ну, и, конечно, каждого из нас заботит качество тех дорог, которыми мы пользуемся постоянно, которые рядом с нами. Вот в чьем ведении находятся дороги внутри города, тротуары, которые вдоль этих дорог, тротуары, которые непосредственно у домов, у подъездов, которые зачастую тоже в ужасном состоянии. Кто этим занимается?

- Есть четкое определение. Всего в республике 184 тыс. км дорог, о которых я уже говорил. В ведении Государственного комитета Республики Узбекистан по автомобильным дорогам находятся дороги общего пользования – это международного значения, государственного и местного, общая протяженность которых составляет 42,6 тыс. км. 113 тыс. из 184 тыс. км дорог – находятся в ведении местных хокимиятов. Государственный комитет Республики Узбекистан по автомобильным дорогам осуществляет их ремонт и осуществляет функции заказчика их ремонта по заявкам хокимиятов.

И в конечном результате отремонтированную дорогу мы сдаем в эксплуатацию местным органам власти – то есть Управлениям благоустройства. В их ведении они находятся. В функции заказчика входят надзор выполняемых работ, заказ проектных работ и заказ самих непосредственно строительных работ. Вот эти все функции выполняет Госкомитет по автомобильным дорогам. А балансодержателями этих дорог являются хокимияты разных уровней. И кроме них есть ведомственные дороги, в том числе при крупных градообразующих предприятиях, таких как НГМК, АГМК.



- Еще раз уточним, хокимияты на основании чего формируют этот заказ, исходя из чего?
- Исходя из тех предложений, которые формируются комиссиями на местах. Перечень дорог подается хокимиятом, а формируется комиссией во главе с Управлением благоустройства совместно со специалистами, председателями махаллинских сходов граждан.
- То есть все упирается в эту комиссию. И хочешь, чтобы что-то менялось – работаешь с комиссией. И возвращаясь к вопросу изменений приоритетов и отдания сегодня предпочтения текущему ремонту дорог. В какую цену он обходится на километр?
- Примерно от 500 млн. сумов до 1 млрд. сумов в зависимости от категории дороги и ее технического состояния. Так проезжая часть современной четырех полосной дороги может составлять 23 метра – по 11,5 метров с каждой стороны. Вот на ее текущий ремонт уходит где-то до 1 млрд. сумов. Потому что там делается не только "ямочный", а за счет текущего ремонта устраивается и сплошной асфальт. Раньше была классификация выполнения дорожно-ремонтных работ, утвержденная постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан за №226 от 1.11.2006 года. Там идет четкое разграничение – что такое "строительство", "реконструкция", "капитальный" и "текущий ремонт". Так раньше сплошные асфальтобетонные дороги – то есть со сплошным покрытием, они относились к восстановлению слоя износа и он назывался "средний ремонт". И чтобы его сделать, на него нужно было выпускать отдельное постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан, нужны были на него отдельные проектные работы, те же тендеры проводить, отборы – и это все затягивало ремонт. Поэтому принято решение по ликвидации такого определения, как "средний ремонт". В мировой практике такого вообще не существовало. И теперь Госкомавтодор за счет текущего ремонта может выполнять работы по устройству асфальтобетонного покрытия – не "ямочный", а сплошной. И тем самым обеспечивается ровность дороги и безопасность движения.
- Мы сейчас много говорим о прозрачности всяческих процессов. Какие механизмы есть в этой сфере для того, чтобы люди как-то отслеживали вашу работу, обращались и т.д.?
- У Государственного комитета Республики Узбекистан по автомобильным дорогам имеется официальный сайт, где соответствующие подразделения Госкомавтодора ежемесячно и ежеквартально дают информацию о выполненных объемах работ, а также программах, которые реализуются за определенный период времени. Также Госкомавтодор выставляет объявления о проводимых тендерах на ремонт или реконструкцию той или иной дороги.
- А механизм обратной связи предусмотрен на сайте?
- В данном официальном сайте предусмотрена возможность направить официальный запрос и соответствующее управление Государственного комитета их рассматривает. Если обратился гражданин, специалисты соответствующих управлений созваниваются с данным

гражданином, встречаются, рассматривают вопросы в установленном порядке и принимают соответствующие решения. В основном положительного характера. Государственный комитет по автомобильным дорогам учитывают все поступающие предложения.

- А такие популярные сейчас формы высказывания общественного мнения, как группы в фейсбуке просматриваете, скажем "Водители Ташкента" и другие? Или это не интересно?

- Данная тематика очень интересная. На данном направлении уже разработана и открыта официальная страница в фейсбуке. Она называется "Государственный комитет Республики Узбекистан по автомобильным дорогам" через нее установлен непосредственный диалог с пользователями данной социальной сети.

- То есть какая-то популяризация связи с населением нас ожидает. Это приятно и будет являться еще одним доказательством того, что Комитет тоже стремится к прозрачности в своей работе, к общению с населением для разъяснения различных вопросов. Как в случае с бензином, который как оказалось никакого отношения к финансированию ремонта дорог не имеет?

- Сегодня в Гсокомавтодоре работа с обращениями граждан – это первоочередная задача. Госкомавтодор всегда старается общаться с заявителями непосредственно, напрямую. Мы хотим слышать "в живую" актуальные предложения или замечания. И стараемся все это учитывать в своих дальнейших проектах. Тем более, что предстоит в нашей сфере еще немало работы над усовершенствованием нормативных документов. Например, в мировой практике, используется устройство асфальтобетонного покрытия на геотекстиле. А на то, чтобы использовать эти инновации у нас, нужны нормативные документы, которых пока нет. И здесь нужно успевать за прогрессом. Потому что строительство не может не учитывать меняющиеся современные реалии и требования.

Беседовала Луиза Махмудова

Источник: [uz24.uz](http://uz24.uz)