



ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

**Об обращении Государственной Думы Федерального
Собрания Российской Федерации «К Председателю Правительства
Российской Федерации М.Е. Фрадкову о неотложных мерах по
сохранению и развитию дорожного хозяйства Российской Федерации»**

Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации
п о с т а н о в л я е т:

1. Принять обращение Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации «К Председателю Правительства Российской Федерации М.Е. Фрадкову о неотложных мерах по сохранению и развитию дорожного хозяйства Российской Федерации».

2. Направить настоящее Постановление и указанное Обращение Председателю Правительства Российской Федерации М.Е. Фрадкову.

3. Направить настоящее Постановление и указанное Обращение в «Парламентскую газету» для официального опубликования.

4. Настоящее Постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации



Б.В. Грызлов

Москва

15 апреля 2005 года

№ 1747-IV ГД

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ОБРАЩЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

**К Председателю Правительства Российской Федерации
М.Е. Фрадкову о неотложных мерах по сохранению и развитию
дорожного хозяйства Российской Федерации**

Уважаемый Михаил Ефимович!

Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации с обеспокоенностью отмечает, что установившаяся в последние годы тенденция к уменьшению финансирования дорожного хозяйства ведет фактически к нарушению функционирования экономики России и транспортной системы Российской Федерации.

В таких условиях не могут быть реализованы цели объединения экономических центров государства, обеспечения хозяйствующим субъектам полноценной деятельности на внутреннем и международном рынках, превращения географических особенностей России в ее конкурентное преимущество. Доля транспортных издержек в себестоимости российской продукции, которая сейчас в 2 – 2,5 раза превышает аналогичную долю издержек в Соединенных Штатах Америки и государствах Западной Европы, будет возрастать, что негативно отразится на конкурентоспособности отечественной промышленности и сельского хозяйства.

В сравнении с 2000 годом расходы на финансирование дорожного хозяйства за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации уменьшились более чем в два раза, то есть с 389 млрд. рублей в 2000

году до 182 млрд. рублей, ожидаемых в 2005 году (здесь и далее в ценах 2005 года), а доля этих расходов в общем объеме расходов федерального бюджета в 2005 году сокращена до 3,0 процента в сравнении с 5,5 процента в 2000 году.

Еще более значительно уменьшилась доля расходов на финансирование дорожного хозяйства за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации в общем объеме валового внутреннего продукта. В 2005 году она составляет 1,1 процента, тогда как в 2000 году равнялась 2,9 процента.

Федеральным законом от 23 декабря 2004 года № 173-ФЗ «О федеральном бюджете на 2005 год» на финансирование дорожного хозяйства в этом году предусмотрено на 11,9 млрд. рублей меньше, чем в 2004 году. Из расходов, направляемых из федерального бюджета на финансирование дорожного хозяйства, наиболее заметно уменьшились расходы, направляемые в виде субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на финансирование строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них. По сравнению с 2004 годом они сократились на 11,7 млрд. рублей, или более чем на треть, а субсидии бюджетам отдельных субъектов Российской Федерации уменьшились в несколько раз.

Расходы на содержание и ремонт федеральных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них на 2005 год предусмотрены указанным Федеральным законом в размере 23,7 млрд. рублей, что на 5,6 млрд. рублей меньше, чем в 2004 году.

Сумма капитальных вложений в строительство федеральных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определена упомянутым Федеральным законом в размере 30,6 млрд. рублей. Однако почти 70 процентов этих средств

направляются на строительство только нескольких объектов: кольцевой автомобильной дороги вокруг города Санкт-Петербурга, автомобильной дороги Адлер - Красная Поляна и отдельных участков дорог «Дон», «Амур» и «Урал». Для строительства других федеральных автомобильных дорог на территории Российской Федерации остается лишь 10,3 млрд. рублей. Это ведет к увеличению обособленности экономики большинства субъектов Российской Федерации.

Сохранение сложившейся тенденции к уменьшению финансирования дорожного хозяйства до размеров, недостаточных для необходимых с учетом действующих нормативов содержания и ремонта федеральных автомобильных дорог и автомобильных дорог общего пользования регионального значения, по данным Министерства транспорта Российской Федерации, приведет к таким последствиям:

к 2010 году протяженность федеральных автомобильных дорог, которые используются с превышением установленных транспортно-эксплуатационных показателей, возрастет в 1,4 раза, что вызовет уменьшение средней скорости движения автомобильного транспорта на 20 процентов, а значит и резкое падение рентабельности и конкурентоспособности отечественных товаропроизводителей;

свыше 80 процентов федеральных автомобильных дорог и более 95 процентов автомобильных дорог общего пользования регионального значения к 2010 году не будут соответствовать нормативным транспортно-эксплуатационным показателям, что неизбежно повлечет рост расходов на их содержание и ремонт;

качество автомобильных дорог общего пользования не позволит России полноценно обеспечивать международные транзитные автомобильные перевозки на своей территории;

сохранится тенденция к сокращению числа сельских населенных пунктов и выводу из оборота большого количества земель сельскохозяйственного назначения.

Вызывает беспокойство отсутствие законодательных актов, необходимых для регулирования отношений в области дорожного хозяйства. Так, до настоящего времени в Государственную Думу не внесены проект федерального закона, регулирующий отношения в области дорожного хозяйства, а также законопроект, направленный на регулирование пользования платными дорогами; не решены вопросы, связанные с использованием придорожной полосы и с использованием концессионных соглашений о строительстве и ремонте автомобильных дорог.

Таким образом, с одной стороны, бюджетное финансирование строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог постоянно уменьшается, с другой стороны, альтернативные финансовые инструменты, которые смогли бы обеспечивать долгосрочное развитие и содержание дорожной сети, отсутствуют либо не используются. Вместе с тем, по мнению депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, до создания альтернативных механизмов финансирования дорожного хозяйства необходимо существенно увеличить объем бюджетного финансирования этой отрасли.

В связи с вышеизложенным Государственная Дума просит Вас, уважаемый Михаил Ефимович, рассмотреть вопросы о разработке комплекса мер, направленных на сохранение и развитие дорожного хозяйства Российской Федерации, в том числе о возможности разработки и внесения в Государственную Думу по результатам исполнения федерального бюджета в первом квартале

2005 года проекта федерального закона о внесении изменений в Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2005 год», предусматривающего увеличение финансирования дорожного хозяйства в сумме не менее 20 млрд. рублей, в том числе в форме субсидий и субвенций из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию, а также ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них в сумме не менее 10 млрд. рублей, и по результатам исполнения федерального бюджета за первое полугодие 2005 года проекта федерального закона о внесении изменений в Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2005 год», предусматривающего увеличение финансирования дорожного хозяйства на сумму 20 млрд. рублей.

Москва

15 апреля 2005 года