

НИКИТА ОСОКИН: «ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ЗИМНЕГО СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ ТРЕБУЮТ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ»

ПЕСКОСОЛЯНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ТРЕБУЮТ ВТРОЕ БОЛЬШЕ ДОРОЖНО-КОММУНАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ ЗИМНЕГО СОДЕРЖАНИЯ АВТОРОГ, ЧЕМ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ СОВРЕМЕННЫХ РЕАГЕНТОВ

О том, как зимой можно одновременно добиться экономии средств на содержание улиц, дорог и тротуаров в надлежащем состоянии и получать положительный финансовый эффект для муниципальных и региональных бюджетов от совокупности прямых и косвенных экономических факторов, рассказал заместитель директора Центра отраслевых исследований Финансового университета при Правительстве РФ Никита Осокин.



– Зима на большей части территории России – это время экстремальных условий для работы транспортной системы. Без выполнения комплекса специальных работ по содержанию и эксплуатации автодорог общего пользования в зимний период неизбежен паралич всей системы экономического обмена в масштабах городов и даже целых регионов. Начнут прерываться цепочки товарно-денежных и материальных обменов, что потенциально может стать причиной «схлопывания» всей местной экономики. Бесперебойная работа транспортного комплекса, обеспеченная надлежащим содержанием дорожной сети в зимний сезон, дает возможность организовать устойчивую работу городских и региональных предприятий. Совокупный

положительный денежный эффект, который получают муниципальные и региональные бюджеты от того, что производство и торговля не прерывают работу из-за нечищенных от снега и льда дорог, во много раз превышает затраты на материальное обеспечение дорожно-коммунальных служб.

Операционные расходы на работу дорожно-коммунальных служб зимой складываются из закупки противогололедных материалов и обслуживания технических процессов их распределения в рамках дорожных работ. По нашей практике, больше всего местные власти пугает номинальная высокая стоимость химических реагентов по сравнению с традиционной пескосоляной смесью. При этом

только за счет сокращения нормы посыпкикратно снижается потребность в тоннаже закупаемых материалов. Отдельный вопрос с парками машин и оборудования коммунальных служб на местах. Не секрет, что значительное число техники для зимнего содержания дорог в регионах уже имеет солидный срок эксплуатации, и поэтому она ограничена в возможностях применения современных противогололедных средств. Переход на более технологичные процессы зимнего содержания дорог можно осуществлять плавно, по мере обновления парка техники. Причем потребность в ней также сокращается минимум в три раза при замене пескосоляных смесей (ПСС) инновационными реагентами.

Расчет эффективности применения технологий работ по зимнему содержанию дорог и применяемых в этой работе машин и оборудования включает в себя учет расходов на материалы, на эксплуатацию техники, оплату труда сотрудников коммунальных организаций, на ГСМ, на обеспечение выполнения сопутствующих работ. Зимой, непосредственно во время очистки дорог от снега, также осуществляется вывоз собранных с них снежных масс на пункты утилизации и снегоплавилки, а весной – уборка, вывоз накопившегося за зиму песка, входившего в состав ПСС. В безусловный актив можно будет отнести и положительный эффект от обеспечения безопасности дорожного движения, снижения количества ДТП и тяжести их последствий. Ведь сегодня, как говорят статистические данные, в регионах, где начали массово применяться современные эффективные многокомпонентные реагенты, удалось добиться снижения количества ДТП в зимний период до 30% от того количества дорожных инцидентов, которые происходили до начала их использования.

В целом эффект от применения современных противогололедных материалов может дать совокупный годовой прирост экономики города или региона в размере 0,1%. Если продолжать использовать пескосоляную смесь,

то тогда, наоборот, можно ждать потерь валового продукта до 0,5%. Конечно, такой эффект достигается за счет обоснованных комплексных экономических решений перехода на новые технологии зимнего содержания дорог и улиц.

Говоря о стимулах применения таких технологий, нельзя забывать и о том, что есть не только инструменты поощрения их внедрения, но и ГОСТы содержания дорожно-уличного хозяйства в зимний период. В рамках наших расчетов, когда мы рассматривали города, мы убедились, что их коммунальные службы не всегда могут поддержать даже минимальный нормативный уровень состояния дорожного полотна по причине недостатка соответствующей специализированной техники. Это еще раз отсылка к вопросу потерь экономической системы от простоев. Если мы говорим о необходимости капитальных затрат – то это в основном обновление технического парка. Если бы региональные бюджеты могли получать поддержку именно по этой статье их расходов, то можно было бы рассчитывать на обновление технических парков городских и региональных дорожно-коммунальных служб, а следовательно и на широкое применение ими новых технологий зимнего содержания дорог. Часто муниципалитеты не имеют достаточных ресурсов для единовременного обновления парка специализированной техники. Потенциальным их источником мог бы стать нацпроект «Безопасные качественные дороги» в случае введения в сферу его действия дорог местного значения, наравне с региональными и межмуниципальными. Возможно, было бы эффективно через него поддерживать лизинг дорожно-коммунальной техники, причем это бы имело однозначный положительный эффект не только для экономики, но и для здоровья населения регионов, где бы такой подход реализовывался. Ведь, как показывает статистика ГИБДД, на одно ДТП в среднем приходится как минимум одна травма, а на десять ДТП – один летальный исход.

Подготовил Леонид Григорьев

