АРТЭРЫІ ДЗЯРЖАЎНАГА ЗНАЧЭННЯ

(Заканчэнне. Пачатак на 1-й стар. «МС».)

У многіх краінах асноўная крыніца дарожных фондаў менавіта падатак. А вось сама тэхналогія збору можа быць рознай. Да прыкладу, з продажу аўтамабільнага паліва. У Беларусі з 2014 года спаганяецца дзяржаўная пошліна на транспарт.

Цяпер размеркаванне гэтай пошліны робіцца па такім сцэнарыі: 61% накіроўваецца ў рэспубліканскі бюджэт, а 39% — у мясцовыя. Падобную формулу з наступнага года збіраюцца абнавіць і палову грошай пакідаць на развіццё рэгіянальных дарог. Дзяржаўную праграму плануюць дапоўніць пунктамі аб мясцовых дарогах. А ў хуткім часе з'явіцца дакладны пералік трас, якія патрабуюць рамонту. Тыпавыя праекты ўжо распрацаваны, рашэнне будзе прымацца пасля тэхналагічнай экспертызы, якая вызначыць, дзе і якое пакрыццё мэтазгодна выкарыстоўваць.

У Міністэрстве фінансаў нават падлічылі, што на капітальны рамонт і прывядзенне ў парадак мясцовых аўтамабільных дарог у перыяд з 2017 па 2020 год будзе накіравана каля 900 млн рублёў. Гэта будуць сродкі рэспубліканскага дарожнага фонду і мясцовых бюджэтаў. Лічыцца, што ўжо сёлета на паляпшэнне мясцовых дарог накіруюць каля 120 млн рублёў за кошт названых крыніц. Фінансісты ўпэўнены, што крыху менш за палову неабходнай сумы — каля 40% — складуць сродкі ад дзяржпошліны.

І яшчэ. Адна справа назбіраць грошы з аўтаўладальнікаў і ўзяць з бюджэту, а другая — правільна іх выкарыстаць. Таму Прэзідэнт даручыў пралічыць аб'ектыўную цану кожнага квадратнага метра. І на выдзеленыя сродкі за кошт беражлівага і гаспадарчага падыходу аднавіць да 7 тысяч кіламетраў палатна. Кіраўнік дзяржавы ўпэўнены, што тэхналогій у нас для выканання гэтай задачы дастаткова. Спецыялістам даецца тры-чатыры гады, каб не проста адшукаць нейкія сродкі, а дакладна вызначыцца і прывесці ў нармальны стан дарогі за тыя грошы, якія будуць выдаткаваны.

Сяргей КУРКАЧ.
kurkach@zviazda.by

У тэму

Вольга ПАЛІТЫКА, намеснік старшыні Пастаяннай камісіі Палаты прадстаўнікоў Нацыянальнага сходу Беларусі па прамысловасці, паліўна-энергетычным комплексе, транспарце і сувязі:

— У наступныя гады краіне неабходна прафінансаваць аднаўленне тых дарог, якія знаходзяцца ў найбольш крытычным стане. Абласныя дарожныя арганізацыі ўсю неабходную інфармацыю па гэтай тэме падрыхтавалі і накіравалі Прэзідэнту краіны. Таму сёння існуе пералік дарог, якія неабходна адрамантаваць у першую чаргу. Экспертамі цяпер распрацоўваецца механізм фінансавання такога рашэння.

Прадугледжана, што інвестыцыі ў развіццё мясцовых дарог могуць паступаць і за кошт сродкаў ад збору дзяржаўнай пошліны, якая спаганяецца за допуск аўтатранспартнага сродку да ўдзелу ў дарожным руху. На гэтыя мэты таксама будуць накіраваны грошы ад крэдыту банка «Развіццё» і, магчыма, сродкі, якія застануцца сёлета ў інвестыцыйным фондзе. Дакладны алгарытм фінансавання будучых работ па мясцовых дарогах сёння распрацоўваецца ў Мінтрансе. Наша задача як дэпутатаў скрупулёзна прапісаць у праекце бюджэту на наступны год механізм размеркавання сродкаў дарожнага фонду. Вядома, што дзяржпошліна спачатку паступае ў дарожны фонд, пасля чаго размяркоўваецца па мясцовых бюджэтах абласцей і ў рэспубліканскую казну.

Я з'яўляюся прадстаўніком Баранавіцкай акругі. Баранавічы лічацца горадам абласнога падпарадкавання, але ў нас ёсць вуліцы, якія з'яўляюцца працягам мясцовых і рэспубліканскіх дарог ужо на тэрыторыі населенага пункта. Мне здаецца вельмі важным, каб, завастрыўшы ўвагу на стане мясцовых дарог, мы не забыліся пра такія вуліцы. Гэта праблема актуальная для ўсіх гарадоў абласнога падпарадкавання.

А сёлета дарогі Баранавічаў патрабуюць сур'ёзнага рамонту, бо гэта звязана з павелічэннем інтэнсіўнасці аўтамабільнага руху і росту колькасці машын у насельніцтва. Больш за тое, вакол Баранавічаў не існуе кальцавой дарогі, а велікагрузныя аўтамабілі рухаюцца часткова і па гарадскіх вуліцах, што істотна псуе дарожнае пакрыццё.

Галіна ФІЛІПОВІЧ, член Пастаяннай камісіі Палаты прадстаўнікоў Нацыянальнага сходу Беларусі па дзяржаўным будаўніцтве, мясцовым самакіраванні і рэгламенце:

— Як дэпутат ад Гомельскай вобласці заўважу, што і ў нашым рэгіёне хапае не вельмі якасных мясцовых дарог. Пасля правядзення адпаведнай нарады ў Прэзідэнта гэта пытанне было разгледжана кіраўніцтвам вобласці. Тады губернатарам рэгіёна было прынята рашэнне не хапацца за рамонт адразу ўсіх «слабых» дарог, а займацца вырашэннем гэтай праблемы па чарзе. Плануецца наводзіць парадак у сетцы мясцовых дарог у 2—3 раёнах вобласці штогод.

Мясцовыя ўлады раёнаў Гомельшчыны такі падыход падтрымалі і вельмі спадзяюцца на рашэнне Прэзідэнта краіны аб дадатковым фінансаванні структуры згаданых дарог.

Мікіта БЫЧКОЎ, аматар вандровак:

— Мне як турысту, які шмат падарожнічае па Беларусі, скардзіцца асабліва няма на што. Дарожнае пакрыццё ў нашай краіне, як правіла, вельмі якаснае. У прыватнасці, гэта датычыцца тых трас, што вядуць да самых цікавых гарадоў і галоўных славутасцяў Беларусі. Даехаць да любога абласнога горада ці, напрыклад, Нарачы, іншых найбольш папулярных мясцін не з'яўляецца праблемай. Галоўнае, на што я звярнуў бы ўвагу, — невялікая колькасць указальнікаў на лацініцы. Думаю, самастойным турыстам з Заходняй Еўропы будзе вельмі цяжка сарыентавацца ў нашай краіне. Яшчэ адзін момант датычыцца прыдарожнага сэрвісу: калі на Захадзе знайсці месца для перакусу ці банальную прыбіральню не праблема, то ў нас, звярнуўшы з трасы М1, часам можна праехаць 40—50 кіламетраў і не сустрэць ніводнай запраўкі.

НАВУКОВЫ ПАДЫХОД

Патрэбна дарóга, але не дóрага

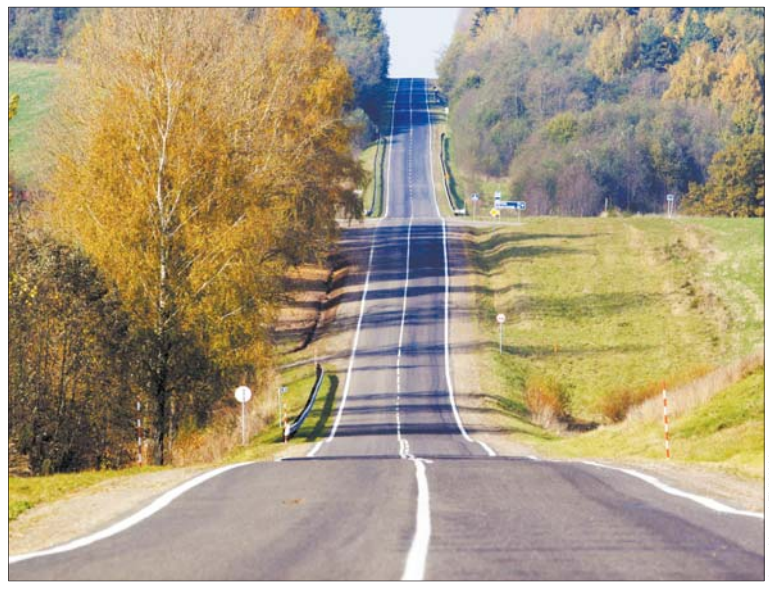
Чаму «бетонкі» варта будаваць і ў рэгіёнах?

НЕ апошнюю ролю ў навядзенні парадку з мясцовымі дарогамі — чаго на пачатку красавіка запатрабаваў Прэзідэнт — павінны адыграць айчынныя навукоўцы. Кіраўнік дзяржавы падкрэсліў, што тэхналогій для стварэння якасных і сучасных дарог у краіне дастаткова, але, як вядома, няма мяжы дасканаласці. Распрацоўкі, вынікі якіх могуць дапамагчы дарожнікам, вядуцца ў цэлым шэрагу ўстаноў, адна з іх — факультэт транспартных камунікацый Беларускага дзяржаўнага тэхнічнага ўніверсітэта. Аб тым, што ўжо зроблена і што плануецца зрабіць, каб мясцовыя шляхі сталі лепшымі, «Мясцоваму самакіраванню» расказаў дэкан факультэта, доктар тэхнічных навук, прафесар Аляксей БУСЕЛ.

— Галоўны кірунак, які развіваецца якраз з падачы Прэзідэнта, — будаўніцтва мясцовых бетонных дарог, — адзначае эксперт. — Насамрэч, мы маем досвед узвядзення такіх транспартных артэрый яшчэ з 1980-х гадоў. Якраз па гэтай тэхналогіі стваралася алімпійская траса Брэст — Масква. Дзякуючы таму, што на праект працавалі буйныя цэментныя заводы СССР, мы пачалі будаваць і мясцовыя дарогі з бетону. У выніку іх агульная даўжыня склала больш за 800 кіламетраў. Амаль за 40 гадоў службы яны паказалі сябе вельмі добра і дагэтуль з'яўляюцца «касцяком» транспартнай сеткі ў рэгіёнах.

Ці сапраўды асфальтавым мясцовым дарогам патрэбна «перазагрузка»? Аляксей Бусел упэўнены, што такая патрэба наспела. У першую чаргу для Беларусі як краіны з развітой сельскай гаспадаркай важны фактар змянення стандартаў сучаснай сельгастэхнікі. Яна стала больш энерганасычанай і магутнай, што адпаведна паўплывала на памеры і масу. Дарогі, створаныя па старых праектах, нярэдка не вытрымліваюць такія нагрузкі. Трэба таксама адзначыць, што пры будаўніцтве новых трас падвоз будматэрыялаў на магутных самазвалах ажыццяўляецца па мясцовай транспартнай сетцы. Атрымліваецца, што пры будаўніцтве новага дарожнікі нярэдка разбураюць старое. Нельга не сказаць і пра сучасныя аўтацягнікі — нагрузка на вось у іх велізарная. Таму развіццё бетоннага дарожнага будаўніцтва — найлепшы шлях для нашай краіны.

— Якая асноўная перавага аўтамабільнага транспарту? — задаецца пытаннем прафесар. — Ён дастаўляе тавар ад вытворцы да спажыўца, таму падтрымліваць мясцовыя дарогі ў добрым стане надзвычай важна для эканомікі. А яшчэ гэта працаўладкаванне, развіццё інфраструктуры... У нас ёсць буйныя цэментныя заводы — таму з сыравінай праблем быць не павінна. Бітум, які выкарыстоўваецца ў вытворчасці асфальтабетону, можна накіраваць на іншыя мэты. Словам, выгады бетонных дарог відавочныя. А досвед другой Мінскай кальцавой паказаў, што мы можам ствараць такія шляхі зносін на вельмі высокім узроўні. Кошт будаўніцтва не нашмат перавышае асфальтабетон, але па тэрмінах эксплуатацыі яны значна лепшыя.



Фота Надзеі БУЖАН.

Асноўная маса навуковых даследаванняў датычыцца распрацоўкі матэрыялаў якраз для бетоннага пакрыцця.

— Галоўнае пытанне цяпер у структуры бетону, які будзе выкарыстоўвацца, — тлумачыць Аляксей Бусел. — Напрыклад, ці патрэбна яму арміраванне, якія дабаўкі трэба дадаваць у раствор для таго, каб ён хутка цвярдзеў. Цэмент застывае 28 сутак — мы не можам дазволіць сабе перакрываць дарожны рух на такі час. Акрамя таго, зімой выкарыстоўваем шмат солі, што прыводзіць да карозіі пакрыцця, — бетон, у адрозненне ад асфальту, да гэтага вельмі адчувальны. Менавіта таму мы цяпер чакаем і не ўжываем супрацьгалалёдныя матэрыялы на другой Мінскай кальцавой. Але гэта вымушае абмяжоўваць хуткасць руху аўтамабіляў па ёй.

Айчынныя навукоўцы ўжо вынайшлі матэрыялы, якія абароняць дарогу ад разбурэння, асабліва ў першыя гады, пакуль яна набірае трываласць. Яшчэ на пачатку 2000-х такім спосабам быў апрацаваны кавалак трасы М-3 (Мінск — Віцебск), тэхналогія даказала сваю прыгоднасць. Састаў каштуе невялікіх грошай, яго вырабляюць на Гомельскім хімічным заводзе, але ўкараніць распрацоўку пакуль не атрымліваецца. Чаму — пытанне застаецца адкрытым. Тым часам кіроўцы выказваюць незадаволенасць хуткасным рэжымам...

— Вельмі перспектыўныя праекты ў гэтай сферы ёсць у Нацыянальнай акадэміі навук, — адзначае Аляксей Бусел. — У Інстытуце агульнай і неарганічнай хіміі, напрыклад, распрацоўваецца цэлы шэраг матэрыялаў для будаўніцтва дарог, у тым ліку і мясцовых. У прыватнасці, адзначыў бы працы па саставах на аснове эмульсійных тэхналогій. Сутнасць распрацоўкі заключаецца ў тым, што ў якасці будаўнічага рэсурсу выкарыстоўваецца халодная дысперсія бітуму ў вадзе. Для яе ажыццяўлення не трэба будаваць асфальтавыя заводы, акрамя гэтага, яна практычна не ўплывае на экалогію. Ёсць і праекты па гравійна-эмульсійных сумесях. НАН вельмі цесна працуе з «Гомельаблдарбудам», які ўкараняе іх распрацоўкі якраз на мясцовых дарогах.

Беларускі дарожны навукова-даследчы інстытут спрабуе знайсці рашэнні па аднаўленні асфальтабетонных дарог, якія знаходзяцца ў дрэнным стане. Яны адпрацоўваюць тэхналогію, якая называецца ўайттопінг, калі бетон укладваецца зверху старога асфальтавага пакрыцця. Нясучая здольнасць дарогі ў такім выпадку падымаецца да ўзроўню, калі па ёй можна прапускаць практычна любую тэхніку. На кафедры будаўнічых дарожных машын усё таго ж БНТУ рыхтуюць кадры і тэхніку для дарожнага будаўніцтва, гэты аспект таксама важны.

Яраслаў ЛЫСКАВЕЦ.
lyskavets@zviazda.by