

## В МАСШТАБАХ ОТРАСЛИ

*В конце июня состоялось заседание совета директоров Российской Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР», посвященное итогам прошедшего года и задачам и перспективам на 2014–2015 годы. На вопросы о деятельности ассоциации в отчетный период ответил генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин.*

**– Игорь Иванович, каковы же основные, знаковые итоги года, что удалось и над чем нужно еще поработать?**

– 2013 год прошел под знаком 20-летия ассоциации. В этот год мы запланировали и провели большое количество мероприятий в регионах. Только в автопробеге от Владивостока до Москвы, который состоялся весной 2013 года, были проведены 9 круглых столов и конференций, на которых обсуждались актуальные для дорожного сообщества вопросы. Пользуясь случаем, хочу поблагодарить Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство, комитет по транспорту Госдумы за активную поддержку и участие в мероприятиях ассоциации.

Мы взяли хороший темп и старались держать его весь год, выполняя текущую работу. Наиболее важное направление нашей деятельности – совершенствование системы финансирования дорожного хозяйства для успешной реализации двух ключевых задач: выполнения поручения Президента РФ по удвоению к 2022 году объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог и доведения к 2024 году количества автодорог, находящихся в нормативном состоянии, с сегодняшних 37% до 54%. Насколько они выполнимы в сложившихся сегодня условиях?

За два года функционирования дорожных фондов субъектов РФ объем финансирования дорожных



*19 августа Игорь Иванович Старыгин празднует свой 50-летний юбилей.*

*Редакция журнала «Автомобильные дороги» поздравляет Вас, уважаемый Игорь Иванович, с этой знаменательной датой. Желаем Вам, чтобы все пути-дороги, по которым Вам приходится идти, вели к успеху, а все планы воплощались в дела на максимальной скорости! Пусть Ваша жизнь, как яркая мозаика, складывается из светлых красок, незабываемых событий, а каждый новый день дарит удачу и прекрасное настроение!*

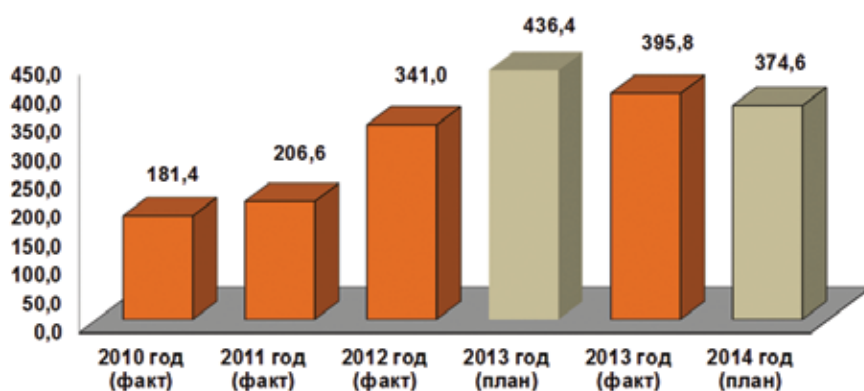
*Желаем Вам удач в Вашей непростой профессиональной деятельности на благо дорожного комплекса России, крепкого здоровья и семейного благополучия!*

работ увеличился по сравнению с 2012 годом в два раза. Однако прогнозные показатели Минфина РФ на 2013 год оказались неисполненными – вместо планируемых 436,4 млрд рублей регионы получили только 395,8 млрд рублей<sup>1</sup>. Это объясняется тем, что ставки акцизов на бензин и дизельное

топливо четвертого-пятого классов были снижены, что отразилось на региональных дорожных фондах, потому что в них акцизы на моторное топливо составляют 80%.

Принятие в 2013 году изменений в Налоговый кодекс, предусматривающих увеличение акцизных

<sup>1</sup> Данные не учитывают объемов финансирования дорожных работ городов федерального значения Москва и Санкт-Петербург



Объемы финансирования дорожных работ за счет бюджетов субъектов Российской Федерации

ставок на топливо четвертого-пятого классов, в какой-то мере позволило изменить финансовые перспективы 2015–2016 годов в сторону их увеличения, но лишь частично.

По итогам пяти месяцев 2014 года мы рассчитали прогнозный объем региональных дорожных фондов на конец года. Получилось, что регионы получают вместо 346 млрд рублей только 276 млрд рублей. Это, естественно, отразится и на объемах работ.

Кроме того, анализ структуры затрат дорожных фондов показывает, что на автодороги регионального значения расходуется не более 3/4 имеющегося объема. В результате на содержание дорог направляется всего 1/3 необходимых средств, на ремонт приблизительно столько же, а капи-

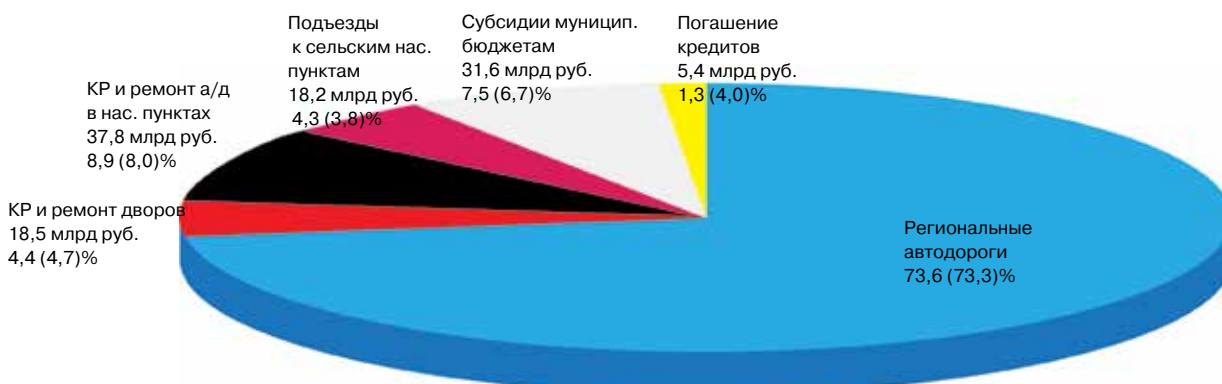
тальный ремонт практически не производится. И если прошлогодние расчеты показывали, что для того, чтобы выполнить поручение президента, нам необходимо ежегодно наращивать объемы строительства и реконструкции на 14,5%, то сегодня мы делаем вывод, что ускоряться нужно уже на 20,5%. То есть отставание накапливается. Расчеты свидетельствуют, что для того, чтобы выполнить задание президента, на дорожные работы в регионах необходимо ежегодно выделять еще 300 млрд рублей помимо имеющихся средств.

Мы понимаем всю серьезность ситуации, поэтому, не дожидаясь, пока будут приняты решения о дополнительных источниках региональных дорожных фондов, изыскиваем внутренние резервы

повышения эффективности расходования имеющихся средств. Ассоциация сформулировала ряд предложений к Правительству Российской Федерации и законодателям, которые были внесены в соответствующие инстанции. Задачи, требующие решения, по нашему мнению, таковы: увеличение финансирования через новые источники формирования дорожных фондов; обеспечение поступления задекларированных финансовых ресурсов в дорожные фонды субъектов Российской Федерации; совершенствование порядка выделения субсидий из федерального бюджета.

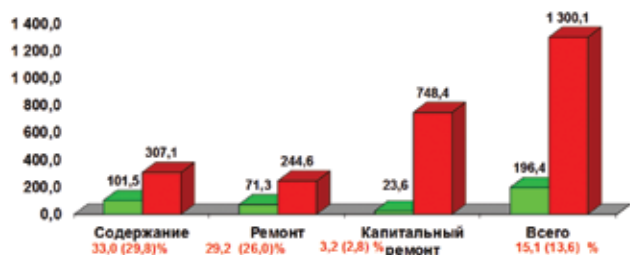
Одно из наших предложений – к Правительству Российской Федерации, депутатам Государственной думы ФС РФ – рассмотреть возможность продолжения практики ежегодного, начиная с 2015 года, увеличения на один рубль за один литр ставок акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации, и зачисления этих средств в бюджеты субъектов Российской Федерации.

Следует отметить, что нам на это предложение возражают сле-



Направления финансирования из дорожных фондов субъектов Российской Федерации в 2013 (2012) году по состоянию на 1 января 2014 года.

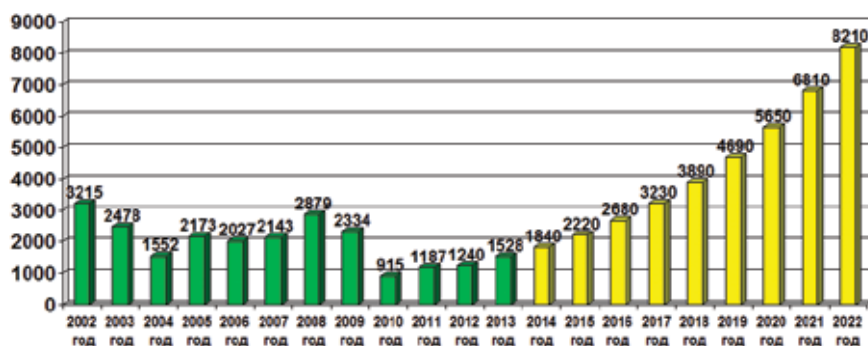
<sup>2</sup> Данные не учитывают объемов финансирования дорожных работ городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга



■ Фактическая обеспеченность средствами за счет средств бюджетов субъектов РФ, млрд руб.

■ Нормативная потребность в финансовых средствах, млрд руб.

Соотношение фактической обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах в субъектах Российской Федерации в 2013 (2012) году на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения (без учета Москвы и Санкт-Петербурга), млрд рублей (на 01.06.2013)



Исполнение поручения Президента РФ по удвоению объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального значения, км

дующее: не все администрации субъектов расходуют средства регионального дорожного фонда в соответствии с его целевым назначением. И это справедливо. Так, по итогам 2012 года более 20 субъектов РФ деньги, которые подлежали зачислению в региональные дорожные фонды, направляли на цели, не связанные с финансированием дорожной деятельности. Общую негативную тенденцию не скрывает даже то, что ряд регионов дополнительно включает в доходную базу своих дорожных фондов часть доходов общего покрытия. И если в 2013 году по результатам мониторинга общее число субъектов РФ, позволяющих себе отвлекать часть предусмотренных на формирование дорожных фондов средств, сократилось, то, по данным Ассоциации «РАДОР», в 2014 году количество таких субъектов увеличится.

При этом суммы средств, которые не были направлены в 2013 году в дорожные фонды, варьируются от 700 млн до 4 млрд рублей.

Должен отметить, что это серьезный момент, который очень мешает нам отстаивать интересы дорожников. Мы надеемся, что администрации регионов услышат нас. Конечно, нужды врачей, учителей и пенсионеров велики и всеми уважаемы, но нужно понимать, что рост цен буквально на все потребительские товары напрямую зависит от транспортной составляющей в каждом из них. И она тем ниже, чем лучше автомобильные дороги, по которым сегодня перевозится абсолютное большинство грузов. При этом «дорожные» деньги имеют явную целевую окраску и не могут расходоваться на иные нужды.

— Но, может быть, можно законодательно обязать администрации

регионов выполнять это правило?

— Для этого нужно инициировать внесение изменений в Бюджетный кодекс РФ, предусматривающих зачисление в полном объеме в дорожные фонды субъектов РФ акцизов на ГСМ и транспортного налога. Законопроект такого содержания и был внесен в Госдуму депутатами Сергеем Теном и Айратом Хайруллиным.

Еще одно предложение Ассоциации «РАДОР» касается возможности внесения изменений в методику расчета размера субсидий, выделяемых из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих прирост количества населенных пунктов, имеющих круглогодичную связь с сетью автомобильных дорог с твердым покрытием, а также расширения полномочий субъектов РФ по адресному распределению выделяемых финансовых ресурсов и возможности использования их для ремонта существующей сети автомобильных дорог.

Следующее наше предложение касается предоставления льгот, предусматривающих освобождение от уплаты налога на имущество в отношении автомобильных дорог регионального значения. Адресовано оно органам власти субъектов Федерации. Предоставление этих льгот законодательством отнесено к компетенции региональных властей. В 2013 году 50 субъектов пользовались этим правом в полном объеме, 3 — лишь частично, в 30 субъектах льготы не были предоставлены. В 21 одном регионе этот налог уплачивался полностью из дорожного фонда. В 2014 году ситуация изменяется в худшую сторону. Теперь полностью освобождают своих дорожников от уплаты налога на имущество только 43 региона, 4 — частично, в 36 льгота не предоставляется. В 29 налог уплачивается из дорожного

Предоставление субъектами РФ льгот по уплате налога на имущество в части автомобильных дорог общего пользования регионального значения (на 03.04.2014)

	2013 год (факт)		2014 год (план)	
	Количество субъектов	Налог, млн рублей	Количество субъектов	Налог, млн рублей
Освобождены полностью	50		43	
Оплата налога производится по пониженным ставкам	3	76,6	4	286,4
Льготы не предоставлены	30	7628,9	36	9512,9
<b>В том числе оплата налога производится из дорожного фонда</b>	<b>21</b>	<b>5027,7</b>	<b>29</b>	<b>7137,9</b>

фонда. Иными словами, происходит перекалывание денежных средств из одного кармана в другой.

Для того чтобы законодательно освободить владельцев дорог — собственников государственного имущества от налога на имущество, мы предложили депутатам Госдумы инициировать внесение изменений в Налоговый кодекс РФ, предусматривающих освобождение от уплаты налога на имущество в отношении автомобильных дорог регионального значения по аналогии с льготами, предоставленными в отношении федеральных автомобильных дорог (пункт 11 статьи 381 НК РФ).

Еще один потенциальный источник пополнения региональ-

ных дорожных фондов мы видим в повышении ставок транспортно-го налога. Такое право субъектам Федерации предоставляет статья 361 Налогового кодекса РФ, в соответствии с которой они могут увеличивать/уменьшать налоговые ставки в 10 раз. Субъекты Российской Федерации, воспользовавшиеся правом максимального увеличения ставок транспортного налога по всем категориям легковых транспортных средств, это Вологодская область, республики Башкортостан, Марий Эл, Татарстан, Сахалинская область, Пермский край. Следует отметить, что это вполне легитимный путь увеличения доходов региональных дорожных фондов.

— *Недавно принятый закон о*

Взимание платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения ТС с разрешенной максимальной массой более 12 тонн

Мнение субъектов Российской Федерации по вопросу целесообразности введения платы	
Введение платы обязательно	63%
Введение платы возможно	33%
Введение платы нежелательно	4%
Категорически против введения платы	0%
Мнение субъектов Российской Федерации по способу создания системы взимания платы	
Создание единой системы для всех автодорог общего пользования	93%
Создание собственной системы взимания платы (на уровне субъекта Российской Федерации)	7%

*транспортной безопасности обязывает дорожные организации выполнить целый ряд мероприятий по охране объектов транспортной инфраструктуры от террористов. Велики ли необходимые для этого средства, и из какого источника они должны выделяться?*

— Это еще одна проблема, которую нам предстоит решить, потому что средства для этого должны выделяться из региональных дорожных фондов, и они весьма велики. Только по предварительным прикидкам на все мероприятия, проведения которых требует закон для охраны искусственных сооружений, Республике Марий Эл, например, потребуется порядка 1,3 млрд рублей. И это при том, что объем всего дорожного фонда этого региона составляет 1,1 млрд рублей. Другими словами, если выполнять все предписания закона о транспортной безопасности, то нужно будет на эти цели израсходовать все дорожные деньги, которые при этом так и не дойдут до дорог. Поэтому требуется, конечно, внесение изменений в законодательство о транспортной безопасности по критериям оценки объектов транспортной инфраструктуры. Ну зачем охранять мосты, которые заведомо не заинтересуют террористов по причине сравнительно незначительного потенциального ущерба — они или изношены, или невелики, или находятся в глубинке? Ведь понятно, что реальная террористическая угроза существует для больших внеклассных мостов. Их и надо охранять. А для остальных достаточно каких-то минимальных охранных мероприятий.

— *Серьезным дополнительным источником дорожных фондов могли бы стать штрафы за нарушение транспортными средствами весогабаритных параметров. Однако до последнего времени работу по их взиманию наладить не удавалось. Что удалось сделать в этом направ-*

*лени в последнее время?*

– Это сегодня вопрос, без преувеличения, критический. Ситуация с весовым контролем, вернее, с его отсутствием, и на федеральной, и на региональной сети примерно одинакова. Дороги в регионах рассчитаны в основном под нагрузку 6 тонн на ось, а движутся по ним транспортные средства с нагрузками на 30–40%, а то и в 2–3 раза большими.

В субъектах Федерации есть положительный опыт организации весового контроля. Только в 2013 году в дорожные фонды субъектов было привлечено финансовых ресурсов в размере 1,5 млрд рублей за счет выдачи разрешений на перевозку тяжеловесных грузов, которых было получено более 132 тыс. Из этих 1,5 млрд 497 млн рублей приходится на Ханты-Мансийский автономный округ и 493 млрд – на Оренбургскую область.

Вместе с тем в целом эту работу в том виде, как она ведется сегодня, эффективной назвать нельзя. В 2013 году стационарные посты весового контроля работали в 44 субъектах Российской Федерации, но на дорожной сети общей протяженностью 500 тыс. км их было всего 30 штук, да еще 162 передвижных. В текущем году

количество стационарных пунктов снизилось до 16 (работают в круглосуточном режиме вообще только 12), а передвижных чуть увеличилось – до 165, причем, по нашим данным, из них 15 не работают. Причины такого положения вещей, как и во многих других случаях, связаны с отсутствием нормального межведомственного взаимодействия. В связи с этим субъектам следует более активно вести работу по контролю движения тяжеловесных транспортных средств с перегрузом и принимать меры для того, чтобы средства от штрафов попадали в дорожные фонды. Причем особое внимание нужно уделять контролю автомобилей, перевозящих инертные материалы или так называемые делимые грузы – на сегодняшний день, по данным Российского автотранспортного союза, 93% нарушителей составляют именно они. При этом штрафовать следует не только водителей, но и лиц, ответственных за организацию перевозок.

Ассоциация «РАДОР» ведет активную работу, направленную на решение проблемы сохранности автомобильных дорог. Так, 5–6 февраля 2014 года в Москве совместно с Торгово-промышленной

палатой РФ на базе Московского автомобильно-дорожного колледжа им. А.А. Николаева проведен семинар-практикум «Системы весового контроля автотранспортных средств: современное состояние и перспективы модернизации» (см. АД № 3 2014 г., «Главное – сберечь дороги»), на котором подробно обсуждались различные практические вопросы, позволяющие вести эту деятельность.

Задача сохранности автомобильных дорог может решаться не только посредством внедрения систем весового контроля, но и другими способами, например, путем содержания автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения под уплотненным снежным покровом. Этот вопрос обсуждался 12 марта 2013 года в Госдуме в рамках заседания экспертного совета (секция «Дорожное хозяйство») Комитета Государственной думы по транспорту на тему «Зимнее содержание автомобильных дорог общего пользования. Проблемы и пути решения», а также 25 марта 2013 года в рамках заседания того же совета на тему «Обеспечение сохранности существующей сети автомобильных дорог. Вопросы и проблемы. Пути решения». На автомагистрали «Кола» в Мурманской области сегодня реализуется пилотный проект, в ходе которого обкатываются все нюансы этой технологии (см. АД № 6 2014 г., «Легитимно – значит, эффективно»).

Большие надежды ассоциации в части обеспечения сохранности автомобильных дорог связаны с созданием Межведомственной рабочей группы под председательством заместителя министра транспорта РФ Олега Белозерова с участием представителей Минтранса, МВД, Минпромторга, Минэкономразвития, Минсельхоза России, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере тран-



Во время семинара по весовому контролю в МАДК им. А.А. Николаева

спорта, ГК «Российские автомобильные дороги», Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, ФГУП «РосдорНИИ», Ассоциации «РАДОР», РАС, АСМАП, МГТУ-МАДИ, Ассоциации владельцев грузового транспорта и объектов транспортной инфраструктуры «Дальнобойщик», Союза автоперевозчиков крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, НП «Московский областной транспортный союз», а также грузо-перевозчиков.

— *Сегодня Федеральным дорожным агентством запланировано введение платы в счет возмещения вреда, причиняемого федеральным автомобильным дорогам, которая будет взиматься с транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Согласно последним изменениям законодательства, такая система должна быть введена с 15 ноября 2015 года. А что делать в этих условиях субъектам РФ, ведь большая часть трафика с введением платы хлынет на их дороги и окончательно их раздавит?*

— Для удобства пользователей автодорог мы считаем необходимым создавать единую систему как для федеральной сети, так и для сети автодорог региональ-



Круглый стол по дорожным фондам в программе выставки-форума «Дорога-2014»

ного значения и вводить ее на территориях самое позднее год спустя после того, как такая система начнет действовать на федеральной сети. Правда, для этого нужно будет внести поправку в законодательство, которую предложила Ассоциация «РАДОР». Она касается внесения дополнений в статью 179.4 «Дорожные фонды» Бюджетного кодекса РФ. Мы предполагаем, что после «обкатки» такой системы на федеральных дорогах внедрение ее на региональных трассах пройдет достаточно гладко. Тем более что еще до этого внедрения в каждом регионе будут созданы пункты поддержки пользователей феде-

ральной системы. Но готовиться к этому нужно уже сегодня, потому что 2015–2016 годы совсем не за горами. Следует отметить, что дорожники Новосибирской области уже сейчас ведут такую работу.

Все эти предложения ассоциация неоднократно обсуждала со всем дорожным сообществом. Так, например, 5 марта 2013 года в Москве состоялось совещание под председательством заместителя министра транспорта РФ Олега Белозерова с представителями региональных администраций по вопросу выполнения поручения Президента Российской Федерации от 22.12.2012 № Пр-3410; 26 марта 2013 года в Госдуме состоялся круглый стол «Перспективы развития дорожного хозяйства в свете решения задач, обозначенных Президентом РФ в послании Федеральному собранию»; 14 октября 2013 года прошло заседание секции дорожного хозяйства Экспертного совета Комитета Государственной думы по транспорту по теме «Проблемы создания и функционирования муниципальных дорожных фондов»; 15 октября 2013 года в рамках IV Международной специализированной выставки-форума «ДОРОГА» — круглый стол «Дорожные фонды в Российской Федерации. Механизмы государ-



ственно-частного партнерства в дорожной отрасли» (с участием экспертов Транспортного агентства Финляндии); 4 декабря 2013 года – расширенное заседание комиссии Ассоциации «РАДОР» по развитию, ремонту и содержанию автомобильных дорог. 26 марта 2014 года я выступал с этим вопросом на Всероссийской научно-практической конференции «Федеральное дорожное агентство: итоги 2013 года, задачи и перспективы 2014–2015 годов». И, наконец, 11 апреля 2014 года состоялся круглый стол Комитета по транспорту Госдумы на тему «Оценка работы дорожных фондов в 2013 году. Совершенствование механизмов использования дорожных фондов», по итогам которого подготовлена резолюция с учетом предложений Ассоциации «РАДОР». Кроме того, совещания под председательством министра транспорта Российской Федерации Максима Соколова прошли во всех федеральных округах по вопросам функционирования дорожных фондов в субъектах Российской Федерации и исполнения поручения Президента Российской Федерации по удвоению строительства автомобильных дорог.

За вклад в развитие дорожного хозяйства Ассоциация «РАДОР» в 2013 году награждена благодарственным письмом Министерства транспорта Российской Федерации.

*– Какую еще работу, кроме совершенствования системы финансирования дорожного хозяйства, ведет Ассоциация «РАДОР»?*

– Другое важнейшее направление нашей деятельности – это совершенствование законодательства о размещении госзаказа. Как известно, 5 апреля 2013 года подписан Федеральный закон № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государст-



Слушатели семинара «Реформа госзаказа – контрактная система»

венных и муниципальных нужд», который вступил в силу с 1 января 2014 года. 18 февраля 2014 года в Москве мы провели семинар «Реформа госзаказа – контрактная система» в формате вопрос-ответ с участием представителей ФАС, Ассоциации электронных торговых площадок, в ходе которого специалисты имели возможность задать вопросы, а также внести свои предложения. Все предложения обобщены ассоциацией и направлены в Минэкономразвития России. 4 июня в федеральный закон № 44-ФЗ внесен большой блок поправок. В том числе статья 22 дополнена частью 9.1: «9.1. Проектно-сметный метод может применяться при определении и обосновании начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), на текущий ремонт зданий, сооружений, помещений», а также часть 3 статьи 93 изложена в следующей редакции: «Не требуется обоснования невозможности или нецелесообразности использования иных способов определения поставщика, кроме как единственного, а также не требуется обоснования цены контракта (закупки до 100 тыс. рублей и направление работников в служебные командировки и др.).»

Еще одно важнейшее направление деятельности Ассоциации

«РАДОР» – совершенствование нормативных правовых документов в области дорожного хозяйства. Следует отметить, что мы приняли участие в рецензировании 118 проектов нормативных документов из готовящихся 152, которые разрабатываются для реализации технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», а также в рассмотрении проектов нормативных правовых актов к федеральному закону № 257-ФЗ об автомобильных дорогах и дорожной деятельности.

В рамках информационного обеспечения органов управления дорожным хозяйством в 2013–2014 годах Ассоциацией «РАДОР» были подготовлены и проведены выездное заседание Комиссии по развитию, ремонту и содержанию автодорог по теме «Новые прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог» в Самаре, совещание по вопросам развития дорожного хозяйства в правительстве Калининградской области, 11-я Межрегиональная конференция Ассоциации «РАДОР» по теме «Новые прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений» в Калининграде.

Активно велась работа в части международного инженерно-технического сотрудничества и повышения квалификации спе-



циалистов дорожной отрасли. Так, проведено очередное заседание Форума по безопасности дорожного движения Баренцева региона с участием представителей дорожных и транспортных администраций стран Баренцева региона в Казани, подготовлены и проведены визит российской

делегации дорожников на 30-й Зимний дорожный Конгресс в Финляндии, а также визит российской делегации дорожников на выставку по безопасности дорожного движения «Интертрафик-2014» и еще множество других мероприятий.

12 ноября 2013 года в Москве

Международное инженерно-техническое сотрудничество в 2013 — 2014 годах.

Мероприятие	Даты проведения
Конференция «Дни безопасности дорожного движения Северных стран» (Финляндия, Хельсинки)	12—15 февраля 2013 г.
Выставка «Мир асфальта» (США, Техас, Сан-Антонио)	17—23 марта 2013 г.
Выставка дорожно-строительной индустрии BAUMA 2013, (Германия, Мюнхен)	14—17 апреля 2013 г.
Практический семинар по изучению автоматизированной системы контроля весогабаритных параметров АТС в процессе движения (WIM) (Чехия, Прага)	18—19 апреля 2013 г.
Форум стран Баренцева региона по безопасности дорожного движения (Норвегия, Будо)	30 сентября — 4 октября 2013 г.
Выставка-форум «Дорога 2013». Круглый стол «Дорожные фонды в Российской Федерации. Механизмы ГЧП в дорожном хозяйстве» (Москва)	15 октября 2013 г.
Семинар «Земельно-имущественные отношения и размещение объектов дорожного сервиса вдоль государственных автомагистралей в странах ЕС (Швеция, Стокгольм)	8—11 декабря 2013 г.
30-й Зимний дорожный конгресс (Финляндия, Ювяскюля)	19—22 января 2014 г.
Выставка дорожно-строительной индустрии Conexpo-2014 (США, Лас-Вегас)	2—8 марта 2014 г.
Выставка по безопасности дорожного движения Intertraffic-2014 (Нидерланды, Амстердам)	24—28 марта 2014 г.

Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, Федеральное дорожное агентство, Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» и Ассоциация «РАДОР» подписали Федеральное отраслевое соглашение по дорожному хозяйству на 2014 — 2016 годы.

Ассоциация участвует в различных координационных, общественных и экспертных советах федеральных органов власти. Ведет активную работу со средствами массовой информации, проводит семинары по актуальным вопросам информирования о дорожных фондах и дорожной деятельности пользователей автомобильных дорог. Рабочие группы ассоциации по совершенствованию финансирования дорожного хозяйства, совершенствованию законодательства в сфере размещения государственного заказа; по обеспечению сохранности автомобильных дорог и организации функционирования ПВК, безопасности дорожного движения, структурам органов управления автомобильными дорогами, информационному обеспечению занимаются подготовкой информационно-аналитических материалов по своим направлениям деятельности.

— *А каковы планы Ассоциации «РАДОР» на перспективу?*

— В самых общих словах они формулируются так: «Продолжить работу по основным направлениям деятельности». План работ на первое полугодие 2014 года полностью реализован. Уверен, что и во втором полугодии намеченные мероприятия будут выполнены. Сегодня начато формирование программы работы ассоциации на 2015 год. Традиционно мы работаем по предложениям территориальных органов управления автомобильными дорогами и в их интересах. ☹

**Беседовала Наталья Алхимова**