

**А**ссоциация «РАДОР» – некоммерческая профессиональная организация, объединяющая на добровольных началах территориальные органы управления автомобильными дорогами общего пользования 77 субъектов РФ. Чем сегодня живет ассоциация, что больше всего волнует дорожников? Об этом и не только корреспондент «ТР» побеседовал с генеральным директором Ассоциации «РАДОР» Игорем Старыгиным.

# Дороги – это наша жизнь!

**Игорь Старыгин: только при взаимодействии власти, дорожников и пользователей дорог можно решить дорожные проблемы**

– Игорь Иванович, как вы оцениваете сегодняшнюю ситуацию в дорожном хозяйстве?

– В последние годы сделан существенный шаг в развитии дорожной отрасли, воссозданы дорожные фонды. Для федеральных дорог ситуация изменилась кардинальным образом, мы это видим. Что же касается субъектов РФ, – да, стало лучше, с воссозданием дорожных фондов объемы дорожных работ выросли почти в два раза, но, к сожалению, они еще далеки от потребностей.

Сегодня перед дорожниками субъектов РФ стоят две стратегические задачи. Первая – приведение существующей сети автомобильных дорог к нормативному состоянию (с сегодняшних 37% до 100% к 2030 году в соответствии с Транспортной стратегией РФ на период до 2030 года). Вторая – исполнение поручения Президента РФ по удвоению в ближайшем десятилетии объемов строительства автомобильных дорог (за 2003–2012 годы было построено 19,5 тыс. км автодорог регионального значения). Дорожники субъектов Российской Федерации нацелены на максимальное использование внутренних ресурсов: применение инновационных технологий, использование современной высокопроизводительной техники, внедрение новых организационных подходов к производству работ (внедрение долгосрочных контрактов и контрактов жизненного цикла), применение механизмов государственно-частного партнерства. Все это направлено на повышение качества дорожных работ и увеличение сроков службы дорожных конструкций. Но, к сожалению, только за счет внутренних резервов отрасли ни та, ни другая цели не могут быть достигнуты. И один из главных приоритетов нашей работы – взаимодействие с федеральными органами исполнительной и законодательной власти с тем, чтобы объемы дорожных работ соответствовали потребностям пользователей дорог и были обеспечены соответствующими финансовыми ресурсами.

В октябре состоится заседание президиума Госсовета Российской Федерации по вопросам совершенствования дорожной деятельности. Надеемся, что будет дана объективная оценка состоянию дел в дорожном хозяйстве субъектов Российской Федерации и выработаны действенные меры по улучшению ситуации в ближайшие годы.

– Что вы можете сказать об основных направлениях деятельности РАДОРа?

– Основное направление нашей деятельности – это совершенствование законодательных и нормативных документов, регулирующих деятельность дорожного хозяйства. Мы активно работаем в этом направлении с Федеральным дорожным агентством, Министерством транспорта Российской Федерации. Тесно и плодотворно сотрудничаем с Государственной думой, не раз выходили с предложени-



ями, частично они были учтены при разработке законодательных актов. И сегодня у нас есть ряд предложений по порядку формирования и использования средств дорожных фондов.

Первое предложение – задекларированные объемы акцизов на ГСМ и транспортного налога должны поступать в дорожные фонды в полном объеме. Сегодня в ряде субъектов эти средства не в полной мере доходят до дорожных фондов. Вот и получается: планируем одно, а по факту получаем другое.

Второе предложение связано с оплатой налога на имущество в части автомобильных дорог как имущественного комплекса. Федеральные дороги освобождены от этого налога, а субъектам Российской Федерации предоставлено право предоставления льготы – уменьшения оплаты налога вплоть до нуля. Ряд субъектов воспользовались этим правом, другие взимают налог по пониженным ставкам, ну а третьи взимают плату, как говорится, «по полной». В 29 субъектах Российской Федерации оплата налога производится из дорожного фонда, что противоречит законодательству и по сути является перекачиванием средств из дорожного фонда в бюджет субъекта, не соответствующий принципу «пользователь – платит», задекларированному при воссоздании дорожных фондов. Пользователи вправе ожидать, что все средства от акцизов и транспортного налога будут направляться на производство дорожных работ. Соответствующие поправки мы подготовили, и депутаты поддерживают нашу позицию.

И еще. Когда дорожные фонды воссоздавались, было сказано, что акцизы на ГСМ будут увеличены, и в течение трех лет они ежегодно будут повышаться на один рубль в одном литре топлива. Но через год у государства появилась новая задача – стимулирование производства топлива высокого класса. Все это – для улучшения экологической ситуации в стране. Когда решали, какими способами регулировать процесс, опять же остановились на акцизах, и акцизы на ряд марок топлива высокого класса были понижены. В результате дорожные фонды недосчитались финансовых ресурсов, задекларированных при их воссоздании. Между тем имеется поручение Президента РФ по компенсации выпадаю-

щих налогов в связи с введением новых ставок акцизов. Конечно, это поручение требует дальнейших шагов, и мы надеемся, что оно будет реализовано. Тем не менее в 2013 году недобор в дорожные фонды составил 50 млрд руб., в 2014 году прогнозируется в размере 73 млрд руб.

Мы уделяем большое внимание поиску внутренних резер-

вов. Речь идет о применении новых технологий, материалов, позволяющих увеличить межремонтные сроки, продлить сроки эксплуатации дорожных сооружений и т. д. РАДОР проводит много семинаров, «круглых столов», чтобы коллеги могли обменяться мнениями и опытом, посмотреть, в каком направлении развивается дорожная отрасль у соседей и за рубежом.

– Один из хронически острых для нашей страны вопросов – обеспечение сохранности автомобильных дорог. Что может предложить РАДОР для решения проблемы?

– Это направление мы также относим к приоритетным. Не секрет, что наши перевозчики не всегда добросовестно относятся к исполнению правил перевозки тяжеловесных грузов. По отдельным направлениям 40–50% транспортных средств идут с перевесом, и, конечно, это сказывается на состоянии дорог: появляется колея, дороги рвутся раньше срока. Сейчас уже подрядчики сетуют на то, что не имеют возможности исполнять гарантийные обязательства из-за того, что дороги эксплуатируются ненадлежащим образом.

Много работаем над этой проблемой совместно с Минтрансом России, Росавтодором, ГИБДД, на которую возложены контрольные функции. У нас есть ряд инициатив по совершенствованию нормативных документов. Работа, к сожалению, идет очень медленно. Новый шаг – создание межведомственной рабочей группы при Минтрансе России во главе с заместителем министра транспорта РФ Олегом Белозеровым. Мы туда входим и надеемся на положительные подвижки в этом вопросе.

С другой стороны, сохранность – это исполнение всего комплекса работ по эксплуатации дорог. У нас часто так бывает: построили хорошую дорогу, но если нет возможности за ней должным образом ухаживать, своевременно проводить ремонты, то в результате эффект «старения» наступает гораздо раньше, чем планировалось. Обеспеченность финансовыми ресурсами работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту в 2014 году составляет 15,3% от нормативной потребности.

– Но, наверное, на «здоровье» дорог влияет и отсут-

ствие должного весового контроля?

– Вопрос сложный и серьезный. Если обратиться к статистике, то у нас на 502 тыс. км региональных дорог приходится всего 27 стационарных пунктов весового контроля и 165 передвижных. Причем динамика такая: за последний год число стационарных постов уменьшилось почти в два раза, лишь половина из них работают в круглосуточном режиме.

Дорожники прекрасно понимают необходимость развития системы весового контроля и... ничего не могут сделать с перевозчиками, эксплуатирующими транспортные средства с превышением нормативных нагрузок, так как сегодня контрольные функции исполняют органы ГИБДД. Только они имеют право остановить машину-нарушителя и наложить взыскание. Дорожники лишь обеспечивают возможность взвешивания, функционирования пунктов весового контроля.

Есть проблемы и с нормативной базой. У нас основная сеть региональных дорог с твердым покрытием была построена 20–30 лет назад под нагрузку на ось в 6 тонн. Таких дорог у нас более 70%. Современные нагрузки были введены нормативными документами в 2007 году: до 11,5 тонны для дорог первой и второй категорий, 10 тонн для дорог 3 и 4 категорий, 6 тонн – для пятой категории. Перевозчики оперативно среагировали: транспортные средства грузят по максимуму, и едут по дорогам всех категорий машины с нагрузкой на ось в 10, 11, 12 и более тонн. Почему? Да потому, что в нормативных документах до последнего времени эти «шеститонные» дороги не учитывались, даже возмещение ущерба начинали считать с 10 тонн на ось. То есть весьма увесистая «вилка» от 6 до 10 тонн не учитывалась. Хочу отметить, что соответствующий регламентирующий документ уже разработан и начнет действовать с 1 января 2015 года.

Следующий момент – особенности взаимодействия между владельцами дорог и контролирующими органами. Если посмотрим, как работают пункты весового контроля, окажется, что из них очень немногие работают в круглосуточном режиме, в основном – по несколько часов несколько дней в неделю. Из-за чего? ГИБДД не может выделить достаточное количество сотрудников на эти пункты. Тут такая картина. Работа пунктов весового контроля регламентируется приказом Минтранса России, а для ГИБДД первостепенные документы по линии МВД.

Проблему надо решать, и одно из видимых направлений, с которым сегодня и ГИБДД соглашается, это развитие системы весового контроля, которая бы работала в автоматическом режиме, исключая человеческий фактор. Со скоростным режимом мы с помощью видеокамер научились справляться. На федеральных дорогах в экспериментальном режиме автоматические пункты весового контроля уже работают. Найдем точки соприкосновения и с законодателями, и с перевозчиками, и с контролирующими органами. Урегулировав законодательные аспекты деятельности таких систем, получим возможность навести порядок с весовым контролем.

– Игорь Иванович, коллектив «ТР» поздравляет вас с круглой датой – 50-летием! Что бы вы себе пожелали как руководителю одной из крупнейших дорожных ассоциаций?

– Я всю историю проработал в дорожной отрасли. Конечно, душа болит за состояние и развитие наших автомобильных дорог, за решение проблем, которые еще существуют. Поэтому пожелания следующие: чтобы на попытку улучшить нормативную базу не приходилось тратить годы, чтобы пользователи дорог, перевозчики тяжеловесных грузов с должным вниманием относились к труду дорожников, чтобы контролирующие органы неформально подходили к оценке деятельности должностных лиц дорожных организаций. И только так, всем миром, мы сможем наши дорожные проблемы не только сдвинуть с места, но и преодолеть.

**Беседу вел Вячеслав ЛОБОВ, обозреватель «ТР»**

