



А.В. Цаплина

Об актуальных вопросах работы Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами («РАДОР») мы беседовали с заместителем генерального директора Анной Витальевной Цапфиной.

Ассоциация территориальных управлений

— Анна Витальевна, Ассоциация «РАДОР» по-своему уникальная организация. Это некоммерческое партнёрство объединяет территориальные органы управления автомобильными дорогами общего пользования субъектов Российской Федерации. Какая территория входит в зону вашей ответственности?

— Ассоциация «РАДОР» образована в мае 1993 года. Учредителями выступили 25 субъектов Федерации. Сегодня у нас 78 действительных и 17 ассоциированных членов. За эти годы «РАДОР» объединил дорожников 95,4% территории Российской Федерации, где проживает 85,4% населения страны. На этой территории 96,8% региональных дорог. В состав Ассоциации «РАДОР» пока не вошли города федерального значения, Еврейская АО, Ненецкий АО и Республика Карачаево-Черкесия. Республике Крым оказываем методологическое и нормативное содействие.

— Одна из уставных задач Ассоциации — отстаивание интересов территориальных органов управления автомобильными дорогами в органах исполнительной и законодательной власти Российской Федерации. Как это происходит?

— Это очень разноплановая работа, весь спектр нормативно-правовой и нормативно-технической базы. Практически все документы, независимо от того, по чьей инициативе они формируются, проходят обсуждение на экспертной площадке Ассоциации «РАДОР». Общаясь с территориальными органами управления автомо-



бильными дорогами, формируем консолидированные точки зрения или, наоборот, помогаем отстаивать обоснованные специфические подходы. Помогаем урегулировать разногласия интересов территориальных и федеральных дорожных структур. В этой связи активно взаимодействуем с Федеральным дорожным агентством и Минтрансом РФ, входим в состав их общественных и научно-технических советов. Специалисты Ассоциации работают в экспертных советах профильных комитетов Госдумы и Совета Федерации. Благодаря этому мы имеем возможность донести точку зрения территориальных дорожных органов на государственный уровень. В свою очередь, предоставляемая Ассоциацией «РАДОР» информация учитывается при подготовке проектов многих отраслевых документов.

— Например?

— Например, проблема тяжеловесного транспорта. Для федеральной сети она менее актуальна, чем для территориальной. Некоторые положения ФЗ-257 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» обозначены не чётко. Дорожная сеть — государ-

ственная сфера, влияющая на развитие экономики и безопасность. Минтранс России и Федеральное дорожное агентство отвечают только за сеть, находящуюся на балансе у Российской Федерации. Но есть ещё 550 тысяч километров региональных и муниципальных дорог! Необходимо одинаково отрегулировать требования по техническим параметрам дорожных объектов, независимо от статуса балансодержателя.

Большинство региональных дорог построено в 70-е годы, под нагрузку 6-7 тонн на ось. В силу хронического недофинансирования накопился большой недоремонт. Фактически межремонтный срок на региональных дорогах сейчас составляет 50 лет! Дороги субъектов приводятся к современным нормативам медленнее, чем федеральные. Уровень нормативной обеспеченности работ по содержанию, ремонту и капремонту сегодня 14,7%. И бюджеты дорожных фондов в разных субъектах отличаются в разы. При сопоставимой протяжённости дорожной сети дорожный фонд в Республике Татарстан составляет 20 миллиардов рублей, а в Тверской области



— 3,5 миллиарда рублей. А проблемы нужно решать.

Борьба за дорожные фонды — сфера особого внимания. Их упразднили, но опять воссоздали пять лет назад. Однако мало воссоздать структуру — нужно ещё наполнить её бюджет, чтобы она работала. И спор об источниках формирования территориальных дорожных фондов носил достаточно острый характер. И акциз на ГСМ был определён как нерушимый источник для региональных фондов. Ещё год назад акцизы на ГСМ 100% зачислялись в региональные дорожные фонды, это 80% объёма бюджетов. В прошлом году 12% ушли в федеральный дорожный фонд, субъекты получили 88%. А в проекте трёхлетнего бюджета на субъекты предусмотрено всего 62%! Даже с учётом очередного, но небольшого повышения ставок акцизов с января 2017 года потери региональных дорожных фондов за три года оцениваются в 450 миллиардов рублей. Ассоциация «РАДОР» ведёт активную работу, чтобы этого не допустить. Встречаемся с депутатским корпусом. Информация доведена до председателя Совета Валентины Ивановны Матвиенко. Если увеличить субъектную часть будет невозможно, то напомним вернуть средства на территориальные дороги в виде межбюджетных трансфертов на ремонты. Это даст возможность продолжить приведение региональных дорог к нормативу и довести показатель до 54% в 2025 году, как предусмотрено Транспортной стратегией.

В целом проект федерального бюджета на 2017 год снижает уровень федеральной поддержки дорожного хозяйства регионов на 37 миллиардов рублей. В общем объёме федеральной помощи предусмотрено порядка 30 миллиардов рублей на проект «Безопасные и качественные дороги». Но

эти средства поступят в агломерации с населением свыше полумиллиона человек при паритетном софинансировании из региональных бюджетов. А у субъектов со средствами сложно.

Задача сохранения доходной части дорожных фондов становится всё более актуальной. В 2016 году ещё ожидается поступление 8,7 миллиарда рублей — это компенсация региональным дорожным программам в связи с налоговым вычетом по транспортному налогу из-за введения системы «Платон». Надеемся, что до конца года эти деньги поступят в регионы.

Внимательно следим за структурой расходной составляющей. Многие субъекты отменяют льготы по налогу на имущество за автодороги и производят его уплату из дорожного фонда. Это противоречит рекомендациям Президента РФ по итогам заседания Президиума Госсовета, состоявшегося в Новосибирске 8 октября 2014 года. И противоречит отраслевому федеральному закону о дорожной деятельности. Понять губернаторов можно, им нужно решать множество задач. Но качественная дорожная сеть значительно повышает устойчивость региональной экономики.

Ассоциация «РАДОР» продолжит работу по законодательному закреплению в Бюджетном кодексе РФ дополнительных источников доходов региональных дорожных фондов. Сегодня дорожную сеть как минимум нужно сохранить, восстанавливать будет гораздо дороже. И решение краткосрочных задач не должно привести к стратегическим ошибкам.

— **Оказание помощи в решении научно-практических и образовательных задач — одно из важных направлений работы Ассоциации «РАДОР».**

— Это не менее важный пласт работы. Ассоциация «РАДОР» постоянно на своих мероприятиях доводит до сво-

их членов и партнёров информацию о «повышках рынка», о положительном и отрицательном опыте применения новых технологических и технических решений. В год мы проводим порядка 20 общероссийских и межрегиональных мероприятий с этой целью. Программа формируется с учётом предложений участников Ассоциации.

В ближайших планах на 2017 год — проведение семинара по контролю качества дорожных работ в Красноярске, семинар по зимнему содержанию дорог в Калуге, XIV конференция по современным технологиям ремонта и содержания автомобильных дорог традиционно пройдёт в апреле 2017 года в Волгограде. Мы также планируем в третий раз принять участие в работе транспортного форума Сибири и на его площадке в тесном партнёрстве с дорожниками Новосибирской области в мае 2017 года провести V научно-практическую конференцию по ремонту искусственных сооружений на автомобильных дорогах. Приглашаем всех интересующихся этой темой.

Запланирован также ряд круглых столов по федеральным округам с участием руководства Федерального дорожного агентства по вопросам финансирования дорожного хозяйства. Будем проводить мероприятия по сохранности дорог и весовому контролю. Этот вопрос после запуска пилотного проекта по автоматизированному весогабаритному контролю за грузовым транспортом на дорогах федерального значения приобретает большую актуальность для территориальных дорог. В этом отношении будет очень полезен опыт ТУАД Новосибирской области — одного из передовиков этого направления.

— **Анна Витальевна, как справляется управление Ассоциации с тем объёмом работы, который нужно сделать при такой плотности событий?**

— Действительно, график напряжённый. Игорь Иванович Старыгин, генеральный директор, сумел сформировать активный и работоспособный коллектив. У нас в Ассоциации не редкость, когда люди работают в коллективе по 20 лет. Атмосфера творческая и рабочая. Большую поддержку, в том числе и моральную, получаем от регионов. Мы понимаем, что делаем нужное и важное дело.

— **Спасибо за беседу.**