



В РЕЖИМЕ РЕАЛЬНОГО ВРЕМЕНИ

Ассоциации «РАДОР», объединяющей территориальные органы управления автомобильными дорогами общего пользования субъектов Российской Федерации, в мае исполняется 26 лет. По традиции накануне дня рождения организации мы говорим об итогах ее деятельности за прошедший год, о планах на будущее с генеральным директором ассоциации Игорем Старыгиным.



– Игорь Иванович, национальный проект «БКАД» стал масштабным продолжением приоритетного проекта «БКД». Ассоциация «РАДОР» активно участвовала в подготовке принятия такого решения. Расскажите об этом подробнее.

– Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», стартовавший в 2017 году, реализовывался в 38 крупных городских агломерациях 36 субъектов Российской Федерации. Ассоциация «РАДОР» проводила мониторинг ситуации, и мы зафиксировали качественный скачок в дорожной деятельности, кото-

рый произошел в тех регионах, которые были вовлечены в проект. Уже в 2017 году при подведении итогов сезона дорожных работ стали очевидны его высокая эффективность и необходимость расширения на все субъекты РФ.

Поэтому 2018 год для нас начался с обращения ассоциации к Председателю Правительства РФ с просьбой рассмотреть возможность расширения проекта как минимум на все административные центры субъектов Российской Федерации. Чтобы аргументировать необходимость масштабирования проекта, мы при поддержке Федерального дорожного агентства и Министерства транспорта РФ вели работу по всем направлениям: с нашим профильным комитетом в Государственной думе, с «Единой Россией», в Общественной палате, на всех возможных дискуссионных площадках...

Когда в Послании Президента к Федеральному собранию в 2018 году была отмечена необходимость существенного увеличения объема финансирования дорожной деятельности, а затем появился майский указ Президента о национальных целях, где было уделено внимание в том числе автомобильным дорогам именно в регионах, мы, конечно, были удовлетворены и рады, что определен-



ная толика нашего участия в принятии этих решений есть.

На этапе формирования паспорта национального проекта, начиная с июля 2018 года, мы принимали участие в совместной работе с Минтрансом России, Росавтодором и субъектами Российской Федерации по определению стратегических подходов для достижения тех целей, которые были обозначены в указе Президента, по вопросам формирования программ дорожной деятельности, расчету необходимых финансовых ресурсов. Было рассмотрено достаточно много версий и вариантов, и к осени основные моменты были согласованы.

Далее начался процесс формирования программ дорожной деятельности в субъектах на ближайшие шесть лет. Работа кропотливая, беспрецедентная по масштабам: национальный проект получил распространение на 104 городские агломерации, кроме столиц субъектов Российской Федерации в него вошли все города с численностью жителей более 200 тыс. человек. На всех мероприятиях и совещаниях мы подчеркивали, что была проделана огромная работа в субъектах: по всем автомобильным дорогам подробно рассматривалось, что необходимо сделать, в какие сроки, на каких участках. К этому процессу – и в этом заключается особенность нацпроекта – подключились не только органы управления дорожным хозяйством, ответственные за региональ-

ную сеть дорог, муниципальные власти крупных городских агломераций, но и общественность, все неравнодушные пользователи дорог. Программы были рассмотрены на общественных слушаниях.

К началу 2019 года были согласованы и утверждены все программы дорожной деятельности. Начался следующий этап – заключение соглашений: так называемые мониторинговые, неденежные соглашения между Министерством транспорта РФ и субъектами Российской Федерации по вопросам достижения показателей, которые будут исполняться в рамках реализации федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и соглашения между Росавтодором и субъектами Российской Федерации по федеральному проекту «Дорожная сеть», в котором отражены вопросы реализации мероприятий непосредственно на сети автомобильных дорог. На сегодняшний день все соглашения заключены, активно идет процесс заключения государственных и муниципальных контрактов на выполнение дорожных работ. Работа идет в соответствии со сроками, которые зафиксированы в виде контрольных точек в паспорте нацпроекта. Есть надежда, что к началу сезона дорожных работ 2019 года мы выйдем с хорошей готовностью и наши граждане уже в первые летние месяцы увидят, что процесс идет не только на бумаге, но и непосредственно на автомобильных дорогах.

– На ваш взгляд, какие наиболее сложные вопросы предстоит решить на нынешнем этапе реализации проекта «БКАД»? Как Ассоциация «РАДОР» способствует их решению?

– В рамках национального проекта большой блок вопросов уделен общесистемным мерам развития дорожного хозяйства. Посыл таков, что должны быть максимально использованы внутренние ресурсы отрасли. В паспорте проекта в этой части определены несколько направлений. Особенностью момента является то, что это – работа в совершенно новом формате взаимодействия федеральной власти и регионов. А времени на проработку всех деталей, уточнение особенностей просто не было. Поэтому сегодня в режиме реального времени идут процессы «утряски», «шлифовки» отдельных подходов.

Например, в паспорте нацпроекта есть показатель, который говорит о том, что уже в 2019 году не менее 10% всех вновь заключаемых государственных контрактов должны быть с учетом применения новых и новейших технологий, а также технологий повторного использования, которые направлены на увеличение межремонтных сроков. И первый вопрос, который возник: какие именно технологии считать таковыми, где их перечень? При этом проектом определено, что должен быть создан реестр новых и новейших технологий, а ФАУ «РОСДОРНИИ» будет

вести этот реестр и в целом курировать направление, связанное с их внедрением. Срок исполнения – конец июля.

Тут наблюдается некая развилка в датах. Контракты заключаются уже сегодня, и до конца мая (в соответствии с контрольной точкой нацпроекта) они все должны быть заключены, а появление реестра ожидается немного позднее. Поэтому на этапе до утверждения реестра было принято решение сформировать перечень из 25 новых и новейших технологий, он уже готов и доведен до регионов. При этом он не является закрытым. Субъекты из этого перечня берут на вооружение те технологии, которые они планируют применить уже в 2019 году, и включают их в технические задания новых заключаемых госконтрактов. Более того, если у них есть свои хорошо зарекомендовавшие себя технологии, они могут предложить их к включению в реестр, к рассмотрению экспертным сообществом, проведению мониторинга.

Еще один пример «живого» процесса, работы, что называется, с колес, – это необходимость заключения контрактов жизненного цикла. Очевидно, что заинтересованность подрядчика в качественном выполнении работ возрастает, когда он и далее отвечает за построенный или отремонтированный объект и, соответственно, делает все возможное, чтобы минимизировать свои расходы на этапе эксплуатации. В рамках реализации нацпроекта в 2019 году не менее 10% новых контрактов необходимо заключить на принципах контракта жизненного цикла.

Ассоциация «РАДОР» принимала активное участие в разработке методических рекомендаций по КЖЦ совместно с ФАУ «РосдорНИИ». Основные концептуальные подходы понятны, изложены, варианты достижения этого показателя есть. Но когда мы погружаемся в глубину вопроса, становится ясно, что в каждом конкретном субъекте есть свои особенности.

Например, в некоторых из них работы по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог выполняются бюджетными учреждениями по государственному заданию. Там просто нет такого понятия, как государственный контракт. Поэтому мы выходили с предложениями и в Минтранс России, поднимали этот вопрос в рамках обсуждения на Проектном комитете: необходимо уточнение отдельных положений как минимум на уровне методик расчета показателей. Нас услышали, и мы думаем, что в ближайшее время уточнения будут внесены.

– Конференции и семинары РАДОРа всегда носят дискуссионный и сугубо практический характер. Какие, на ваш взгляд, наиболее интересные темы были затронуты в последнее время и есть ли уже какие-то конкретные результаты по следам их обсуждения?

– Одна из основных целей национального проекта – доведение доли дорог в нормативном состоянии до 50%. Этот показатель фиксируется в формах статистической отчетности по результатам оценки состояния автомобильных дорог. На эту тему есть ГОСТ, есть приказ Минтранса России, ОДМ, утвержденный Росавтодором.

При этом остаются вопросы, насколько сегодняшние нормативные документы удовлетворяют всем требованиям, которые закладываются в подходах к реализации проекта. Что показательно, ряд этих вопросов мы обсуждали в рамках «круглого стола» по дорожным фондам, который ассоциация проводила совместно с Росавтодором и Минтрансом России на площадке выставки «Дорога 2018».

Например, многие субъекты поднимали вопросы по мостам, по другим искусственным сооружениям, которые сегодня находятся в аварийном и предаварийном состоянии. Не может дорога считаться в нормативном состоянии, когда на ней есть проблемные искусственные сооружения. Но в статистической отчетности этих показателей не было, и как первый шаг мы предложили их ввести.

В январе одним из первых мероприятий, проведенных РАДОРОм в этом году, была конференция в Саратове по вопросам диагностики автомобильных дорог. Совместно с разработчиками нормативных документов, представителями научных организаций и организаций, выполняющих работы по диагностике, производителями диагностического оборудования и дорожных лабораторий был рассмотрен широкий круг вопросов в области диагностики дорог и подходов к оценке их состояния.

Отрадно то, что те предложения, которые были озвучены, воплощаются в жизнь. Уже в феврале Росстатом были внесены уточнения в форму отчетности 1-ДГ, где появились строки, касающиеся учета мостов, эстакад, путепроводов, на-





ходящихся в аварийном и предаварийном состоянии. Надеемся, что в рамках реализации национального проекта отдельное внимание будет уделено вопросу приведения в нормативное состояние аварийных мостов и путепроводов.

Напомню, что РАДОР объединяет территориальные органы управления автомобильными дорогами (региональные министерства, департаменты, управления автомобильных дорог), словом, тех, кто формирует политику на автомобильных дорогах регионов, кто возглавляет процессы по реализации национального проекта. Ассоциация осуществляет всю возможную поддержку на методологическом уровне.

И если в предыдущие годы мы проводили также большое количество мероприятий, целями которых был обмен опытом, то сегодня практически нет возможности ждать месяц, два, три для того, чтобы обобщить информацию и потом на каком-то мероприятии довести ее до субъектов. Необходимость оперативного доведения информации до субъектов значительно увеличилась. Информация уходит в регионы сразу, буквально в тот же день, когда по итогам совещания или обсуждения появляется идея, направление движения в сторону решения того или иного вопроса. Чтобы благоприятное время для выполнения дорожных работ по климатическим условиям встретить именно стартом дорожных работ, а не заниматься подготовительными вопросами.

– Каков, на ваш взгляд, уровень подготовки регионов к дорожно-строительному сезону? С какими проблемами сталкиваются дорожники – и в плане нормативно-правовой базы, и в плане технологий и материалов? Какие вопросы удалось решить ко всеобщей пользе?

– Подготовка идет многоплановая. Когда формируются программы дорожных работ, мало просто составить план, перечислить объекты и по итогу сложить километры. Главный вопрос: кто будет выполнять эти работы? Есть ли сегодня достаточные мощности у подрядных организаций, которые способны в субъекте выполнить поставленные задачи в полном объеме? Обладают ли подрядные организации ресурсами, необходимой техникой, квалифицированными кадрами, знакомы ли специалисты с технологическими решениями, заложенными в проекте, будет ли у подрядчика возможность своевременно заготовить дорожно-строительные материалы и обеспечить ввод объекта в эксплуатацию именно в те сроки, которые закладываются в контракте? Поэтому проводится работа по увязке всех программ дорожной деятельности, анализ возможностей подрядных организаций.

Что касается перехода, в том числе подрядных организаций на новые стандарты, работы с новой нормативной базой – вопросы на самом деле есть. Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» с более высокими требованиями к выполнению дорожных работ, к тем

материалам, с использованием которых эти работы выполняются, – заставляет подрядные организации заниматься обновлением лабораторного оборудования, заготовкой материалов по новым ГОСТам и предварительным национальным стандартам. С одной стороны, понятно, что делать и как делать, но нужны ресурсы для таких закупок.

С другой стороны, технический регламент Таможенного союза сегодня распространяется на дороги общего пользования, а в орбиту национального проекта сегодня включена уже и улично-дорожная сеть городских агломераций, где подрядные организации не обязаны ориентироваться на требования ТР ТС. И не должно быть таких ситуаций, где государственный контракт на региональную дорогу будет сформирован по одним требованиям, а муниципальный контракт на улицу – по другим. Это затрудняет деятельность подрядчиков и не способствует эффективному использованию финансовых ресурсов.

Поэтому очень важна координация этой деятельности, чтобы все участники процесса понимали, как исполнять «генеральную» линию. Мы стараемся объединить всех участников процесса, собрать их за одним столом для обсуждения, чтобы дальше, на этапе реализации и на этапе проверки выполненных работ, мы все разговаривали на одном языке.

– Финансирование дорожной отрасли: как решается сегодня этот вопрос, откуда берутся деньги и как контролируется их распределение?

– Вопросы финансового обеспечения дорожной деятельности были законодательно закреплены федеральным законодательством, в котором определены подходы к формированию и использованию средств дорожных фондов (с 2011 года – федерального, с 2012 года – региональных, с 2014 года – муниципальных). Ассоциация постоянно ведет мониторинг состояния дел в дорожном хозяйстве субъектов РФ, в том числе в части наличия финансовых ресурсов и выполнения основных объемов дорожных работ. И когда встал вопрос о доведении доли дорог в нормативном состоянии до 50%, мы посмотрели на задачу с точки зрения финансовой обеспеченности. Безусловно, использование резервов дорожной отрасли должно быть максимальным, а работы будут выполняться в том объеме, в каком они подкреплены финансовыми ресурсами.

Основной источник формирования дорожных фондов – акцизы на ГСМ, и сегодня он составляет примерно 50–60% от объема дорожных фондов. И начиная с момента воссоздания дорожных фондов Правительством Российской Федерации принимались решения по увеличению ставок акцизов на ГСМ, чтобы наполнение дорожных фондов росло. В 2016 году по ряду причин были приняты решения о перераспределении средств акцизов между федеральным и региональными бюджетами.

В рамках указа Президента Российской Федерации поставлена задача по зачислению 100% акцизов на ГСМ в бюджеты субъектов РФ, и сейчас она реализуется. В части финансового обеспечения дорожной деятельности определено, в какой год и в каком объеме будет происходить это увеличение, с тем чтобы с 2024 года 100% акцизов на ГСМ направлялись в дорожные фонды субъектов РФ. В целом за период с 2019 по 2024 год субъекты Федерации по этому направлению получат 996 млрд рублей на дорожную деятельность.

Средства федерального бюджета в рамках реализации федерального проекта «Дорожная сеть» составят почти 300 млрд рублей.

Общий объем финансирования национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» составит порядка 4,8 трлн рублей. И, конечно, такие финансовые ресурсы будут под бдительным контролем: это и Счетная палата Российской Федерации, счетные



палаты субъектов Российской Федерации, Прокуратура Российской Федерации и ее территориальные подразделения. Качество выполненных работ постоянно контролируется УГАДН ФСНТ, УГИБДД, ФАУ «Росдортехнология». В рамках реализации национального проекта на новый уровень выходит взаимодействие дорожников с общественностью, с ОНФ, которые не оставляют без внимания ход выполнения дорожных работ.

– *Безусловно, национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» оказывает влияние на формирование программы работы Ассоциации «РАДОР», что уже реализовано в этом году и какие ближайшие планы?*

– Да, наша работа направлена на содействие территориальным органам управления автомобильными дорогами в решении задач, которые стоят перед ними, в том числе и по реализации национального проекта.

Как процесс дорожной деятельности начинается с оценки состояния автомобильной дороги и нахождения оптимальных решений по поддержанию ее в нормативном состоянии, так и программа работы Ассоциации «РАДОР» в 2019 году началась с конференции «Современные подходы к диагностике автомобильных дорог», которая прошла в Саратове в январе этого года. Мы продолжили практику проведения окружных совещаний с руководителями территориальных органов управления автомобильными дорогами по вопросам региональных дорожных фондов и реализации национального проекта. В феврале окружное совещание Приволжского федерального округа проведено в Пензе.

В марте вопросы внедрения интеллектуальных транспортных систем были рассмотрены с нашим активным участием на конференции «ИТС регионам» в Ульяновске.

16-я ежегодная конференция по современным технологиям ремонта и содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений на них собрал в начале апреля в Белгороде более 250 специалистов из 40 субъектов Российской Федерации.

«Круглый стол» по вопросам контроля качества при производстве дорожных работ состоится в мае в Новосибирске в рамках форума «Транспорт Сибири».

Широкий спектр вопросов реализации национального проекта будет рассмотрен совместно с руководством Министерства транспорта Российской Федерации и Федерального дорожного агентства в рамках очередного заседания совета директоров Ассоциации «РАДОР» в июне этого года.

Во второй половине июня в Алтайском крае пройдет всероссийский семинар по вопросам осуществления полномочий органов государственной власти при осуществлении контроля за сохранностью автомобильных дорог.

Продолжим изучение передового зарубежного опыта в рамках заседания Совета директоров дорожных администраций стран Баренцева региона в августе этого года.

Подробнее с программой работы Ассоциации «РАДОР» можно ознакомиться на ее сайте.

Ассоциация «РАДОР» продолжит подготовку конструктивных предложений по совершенствованию дорожной деятельности и активное участие в мероприятиях Минтранса России, Росавтодора, ГД и СФ ФС Российской Федерации. Уверен, что совместными усилиями сможем сделать шаги на пути к существенному улучшению состояния автомобильных дорог.

Беседовала Инга Дмитриева