Игорь Старыгин:

«25 лет – это целая эпоха»

Ассоциация «РАДОР» отмечает четвертьвековой юбилей

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

На вопросы газеты «ТР» отвечает генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» Игорь Старыгин.

– Игорь Иванович, Ассоциация «РАДОР» отмечает свое 25–летие. Непросто подводить черту под таким протяженным по времени пластом деятельности. Сейчас, наверное, уместно вспомнить, как все начиналось?

– Безусловно, 25 лет – дата очень серьезная. Это целая эпоха, вобравшая в себя важнейшие события в жизни отрасли и страны. История ассоциации – это прежде всего неравнодушные люди, профессионалы с большой буквы, прекрасные организаторы, благодаря которым наша организация становилась на ноги, завоевывала авторитет среди дорожников. В первую очередь в их числе хочется назвать Анатолия Павловича Насонова, в то время начальника Управления автомобильными дорогами Московской области, первого президента Ассоциации «РАДОР» Николая Сергеевича Вана – первого генерального директора ассоциации. В то непростое время начала 90–х годов прошлого века, когда все мы учились жить в новых условиях, в условиях формировавшихся рыночных отношений, эти люди были генераторами идей и начали воплощать их в жизнь. Необходимость проведения единой технической политики в области дорожного хозяйства, подготовка закона об автомобильных дорогах, решение вопросов обеспечения отрасли финансовыми ресурсами, создание дорожных фондов – задачи, которые необходимо было решить в первую очередь.

В начале 90–х годов прошлого века органы управления дорожным хозяйством территорий оказались один на один со своими проблемами. Выжить в одиночку было невозможно. Поэтому дорожники решили объединиться в ассоциацию, которая бы стала площадкой для общения, обмена опытом, обсуждения насущных вопросов, стоявших на повестке дня.

Следующий шаг – выработка предложений по развитию отрасли. Реализовать их можно было только через совершенствование нормативно–правовых документов. Так сформировались основные цели деятельности ассоциации: содействие повышению качества законодательных актов в отношении автодорог, отстаивание интересов территориальных органов управления автомобильными дорогами в органах исполнительной и законодательной власти страны и субъектов РФ; оказание консультационной и методической поддержки членам ассоциации, привлечение внимания общественности к проблемам функционирования дорожного хозяйства страны и другие.

Соглашение о создании некоммерческой профессиональной организации в мае 1993 года на съезде руководителей территориальных органов управления автомобильными дорогами подписали представители 24 субъектов РФ. В настоящее время Ассоциация «РАДОР» насчитывает 78 действительных членов, объединяя дорожников, которые управляют 96,3% автомобильных дорог регионального значения.

Важный вклад в становление и развитие ассоциации внесли те, кто возглавлял ее в последующие годы: Валерий Александрович Ноздрачев (председатель Территориального дорожного комитета Вологодской области с 1992 по 1997 г., президент Ассоциации «РАДОР» с 1996 по 1997 г.), Валерий Владимирович Егорычев (начальник Управления автомобильных дорог Воронежской области с 1992 по 2001 г., президент ассоциации с 1998 по 2001 г.), Владимир Иванович Аникин (начальник Управления автомобильных дорог администрации Владимирской области с 1981 по 2002 г., президент ассоциации с 2002 по 2005 г.), Александр Петрович Кадесников

(директор Дирекции областного дорожного фонда, затем Управления автомобильных дорог Томской области с 1997 по 2014 г., президент ассоциации с 2006 по 2014 г.), Олег Иванович Шурыгин (директор Дирекции автомобильных дорог Кузбасса с 2003 г. по настоящее время, президент ассоциации с 2015 г. по настоящее время), Николай Сергеевич Ван (генеральный директор ассоциации с 1993 по 1994 г.), Александр Михайлович Афанасьев (генеральный директор ассоциации с 1994 по 2009 г.); члены президиума ассоциации в разные годы: П.П. Орлов, А.Ф. Глазов, П.И. Виллевальд, Т.Д. Мухатов, Л.И. Кель, А.Ф. Верещагин, А.А. Сальников, Б.Ф. Мельников, Ш.Г. Ахметов, С.Ф. Зяблов, Д.Ф. Климов, И.И. Пивкин, А.А. Герасименко, Э.В. Слабиков, В.О. Мотуз и многие другие. Всю свою жизнь эти люди посвятили Дороге.

– Экономическая ситуация в стране в тот период, вероятно, накладывала отпечаток на деятельность дорожной отрасли?

– Сегодня мы вспоминаем, как жила отрасль в 90 годы, когда были почти полностью разрушены финансовые и экономические связи. Денежное финансирование составляло 15–20%, все остальное – поставки техники, обеспечение отрасли дорожно–строительными материалами, ГСМ – осуществлялось через систему взаимозачетов. Руководители органов управления дорожным хозяйством и их заместители вынуждены были 60–70% времени проводить в командировках, чтобы обеспечить жизнь и функционирование дорожного комплекса. Результат зависел от их инициативы, напористости и настойчивости.

В наше время есть Федеральный закон об автомобильных дорогах, есть Бюджетный кодекс РФ, четко определяющий систему финансирования, есть законодательство о госзакупках. В то время ничего этого не было. И именно этими ключевыми вопросами занималась Ассоциация «РАДОР» вместе со своими членами, отстаивая интересы региональных дорожников в федеральных органах исполнительной и законодательной власти. За четверть века была проделана огромная работа. Продолжается она и в настоящее время, но с акцентами на ситуацию сегодняшнего дня.

– Как вы отметили, ассоциация является проводником интересов территориальных структур управления автодорогами в органах власти России. Расскажите подробнее, как строится эта работа?

– Мы постоянно ведем мониторинг ситуации в дорожном хозяйстве регионов. Взаимодействуя с субъектами РФ, осуществляем сбор и анализ информации по разным направлениям, регулярно готовим аналитические материалы, акцентируя внимание на проблемах. Какие–то из них можно решить через систему нормативных документов, поэтому предложения и рекомендации региональных дорожников, Ассоциации «РАДОР» по совершенствованию действующих документов и разработке новых регулярно направляются в Федеральное дорожное агентство, Минтранс России.

Другое направление нашей работы касается формирования и использования средств дорожных фондов. В настоящее время есть проблемы с их наполняемостью, обеспечением финансирования на том уровне, который позволит содержать дороги в нормативном состоянии. Мы работаем и над источниками формирования дорожных фондов, и над тем, чтобы они в полном объеме зачислялись в дорожные фонды и направлялись на выполнение работ на автомобильных дорогах. Учитывая, что такие вопросы решаются на уровне Государственной думы, Совета Федерации, мы строим свою работу в тесном взаимодействии с их профильными комитетами.

Знаковыми мероприятиями в истории РАДОРа были автопробеги. Первый из них – из Москвы во Владивосток – под управлением Анатолия Павловича Насонова состоялся в 1996 году. Тогда сквозного автодорожного сообщения на этом направлении еще не было, и часть пути автомобили преодолевали по бездорожью. А в 2013 году, к 20–летию РАДОРа нами был организован и проведен автопробег Владивосток – Москва. Вместе с руководством Росавтодора мы проехали через всю страну уже по современным дорогам. И в каждом из 21 субъекта РФ, через территорию которого пролегал наш маршрут, мы провели конференции, «круглые столы», встречи с региональными дорожниками, где обсудили насущные проблемы отрасли и пути их решения. Энергия тех автопробегов зарядила нас на долгие годы. Кроме того, по результатам анализа проблемных вопросов были подготовлены предложения по совершенствованию дорожной деятельности. Материалы о состоянии дел в дорожном хозяйстве и предложения по совершенствованию дорожной деятельности вошли составной частью в доклад к заседанию Государственного совета РФ по вопросам дорожного хозяйства, который состоялся в октябре 2014 года в Новосибирске под председательством Президента РФ В.В. Путина.

Ассоциация «РАДОР» участвовала в составе рабочих групп Правительства РФ и экспертного совета Открытого правительства РФ в подготовке аналитических материалов и предложений к заседанию президиумов Государственного совета РФ по вопросам развития транспортного комплекса в 2006 году в Ярославле, в 2009 году в Ульяновске, в 2014 году в Новосибирске, в 2016 году по вопросам БДД в Ярославле. Предложения Ассоциации «РАДОР» были отражены в последующих поручениях Президента и Правительства РФ.

Сегодня наша работа по всем основным направлениям дорожной деятельности реализуется через систему рабочих групп, в состав которых входят представители территориальных органов управления автодорогами. В рамках Ассоциации «РАДОР» действуют рабочие группы по совершенствованию финансирования дорожного хозяйства, обеспечению сохранности автодорог и организации функционирования ПВК, безопасности дорожного движения, информационным технологиям в дорожном хозяйстве, по структурам органов управления автомобильными дорогами и другие.

Ассоциация сильна регионами, и главные наши эксперты – сотрудники органов управления автомобильными дорогами субъектов РФ. Сегодня хочется сказать слова благодарности в их адрес за совместную работу и за взаимодействие с исполкомом ассоциации.

– Разработку каких нормативно–правовых документов, принятых в последние годы, исполком РАДОРа может записать себе в актив?

– Сегодня практически вся нормативная база, которая утверждается в отрасли, проходит через Ассоциацию «РАДОР». Так, при нашем непосредственном участии подготовлены основные нормативные документы в сфере дорожного хозяйства:

Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации...»;

Дополнения в Бюджетный кодекс Российской Федерации в части формирования и использования средств дорожных фондов;

Классификация работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них и периодичность их выполнения, утвержденные приказами Минтранса России;

методики распределения и правила предоставления средств из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ и еще сотни нормативных документов.

Ассоциация «РАДОР» в рамках взаимодействия с Минтрансом России, Росавтодором, Техническими комитетами ТК–418 и ТК–278 принимает участие в подготовке и рецензировании проектов нормативно–правовых актов в области дорожной деятельности (ГОСТы, ОДМы, приказы Минтранса). Только в 2017 году мы отработали и представили предложения по четырем проектам федеральных законов, четырем проектам постановлений Правительства РФ, трем проектам приказов Минтранса России, двум Сводам правил, шестнадцати ГОСТам и пяти ОДМ.

– Что предпринимают территориальные органы управления отраслью для сохранения сети региональных автодорог?

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

> История ассоциации – это прежде всего неравнодушные люди, профессионалы с большой буквы, прекрасные организаторы, благодаря которым наша организация становилась на ноги, завоевывала авторитет среди дорожников.

– Напомню, что сохранность автодорог зависит, во–первых, от своевременного выполнения всего комплекса работ (согласно утвержденной классификации – сотни наименований) по их содержанию, ремонту и капремонту. К сожалению, обеспеченность в 2017 году финансовыми ресурсами работ по содержанию региональных автодорог составляла 32%, по ремонту – 29%, по капремонту – лишь 2%. В совокупности это 14,4% средств (седьмая часть) от потребности. В связи с этим дорожники не могут привести дороги в нормативное состояние. Основные ресурсы в субъектах РФ они вынуждены направлять на содержание и ремонт дорог с высокой интенсивностью движения, а также на те дороги, по которым осуществляются перевозки пассажиров, где проходят маршруты движения школьных автобусов. А на трассах так называемого второстепенного значения работы выполняются в минимальном объеме.

Во–вторых, сохранность автодорог – это недопущение их сверхнормативного износа. Между тем большая часть тяжеловесных транспортных средств идет по дорогам с перегрузом. По отдельным направлениям эти цифры очень высокие – до 50–70%. В результате дороги и искусственные сооружения разрушаются. Причем ущерб, причиненный тяжеловесами, значительно превышает объем средств, ежегодно направляемых на восстановление автодорог. Поэтому обеспечение весогабаритного контроля на трассах, создание защитных барьеров на пути недобросовестных перевозчиков – тоже одна из задач. В прошлом году контроль за весогабаритными параметрами автомобилей на региональных дорогах осуществлялся в 68 субъектах Российской Федерации на 63 стационарных (в том числе 38 – в автоматическом режиме) и 169 передвижных пунктах ВГК. В ближайшей перспективе пункты ВГК, работающие в автоматическом режиме, будут созданы еще в 37 субъектах РФ.

По инициативе Ассоциации «РАДОР» в сентябре–октябре 2015 года была проведена всероссийская акция «На дорогу – без перегруза». Акция была поддержана Министерством транспорта РФ, Федеральным дорожным агентством, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, Главным управлением по обеспечению БДД МВД РФ. Основная цель акции – привлечение внимания общественности РФ, федеральных и территориальных органов законодательной и исполнительной власти к проблемным вопросам обеспечения сохранности автомобильных дорог от движения тяжеловесных транспортных средств с перегрузом, с нарушением правил перевозки тяжеловесных грузов. Без сокращения ущерба от деятельности недобросовестных перевозчиков невозможно улучшение состояния автомобильных дорог. Расчетный ежегодный ущерб государственному имуществу транспортной инфраструктуры составляет 2,6 трлн руб. при объеме всех (федерального, субъектов РФ и муниципальных) дорожных фондов в 1,5 трлн руб. Во время акции существенно снизилось количество нарушителей. Только прямой эффект по сокращению ущерба автомобильным дорогам за одну неделю проведения акции составил 1,5 млрд руб.

Вот так, совместными усилиями и возможно решение проблемных вопросов.

– Какими вам видятся пути выполнения задач, поставленных Президентом РФ в его Послании Федеральному собранию, по развитию сети региональных дорог?

– Отмечу, что задачи перед дорожниками ставились Президентом РФ и в предыдущие годы. В его поручениях были обозначены две стратегические задачи – приведения существующей сети автодорог в нормативное состояние и удвоения объемов дорожного строительства. Решение первой задачи, как я отметил выше, зависит от своевременного выполнения всего комплекса работ на автодорогах и недопущения их сверхнормативного износа. А также от финансового обеспечения отрасли. Когда воссоздавались дорожные фонды, речь шла о внедрении в жизнь принципа «пользователь платит». То есть все средства, собранные с пользователей автодорог, через систему дорожных фондов должны направляться на выполнение дорожных работ.

Одно из направлений, по которому мы ведем сегодня работу, – обеспечение поступления акцизов от реализации ГСМ в дорожные фонды субъектов РФ в объеме 100%. Самым удачным с точки зрения финансирования был 2016 год, в первой половине которого 100% акцизов направлялось в региональные дорожные фонды. Затем, по ряду причин, было принято решение о перераспределении средств между федеральным и региональными бюджетами. В 2017 году произошел спад по объему финансирования, и субъекты РФ недополучили почти 90 млрд руб. по этому направлению. С учетом ранее провозглашенных принципов и того, что озвучил Президент РФ в нынешнем Послании Федеральному собранию в части финансовой поддержки отрасли, надеемся, что акцизы от реализации ГСМ вновь будут полностью направляться в территориальные дорожные фонды.

Понятно, что ремонтные работы на дорогах выполняются для того, чтобы движение на них было безопасным и комфортным. Безопасность зависит от состояния дорожного покрытия и от того, как организовано движение, как идет ликвидация мест концентрации ДТП на трассах. Стартовавший в 2017 году проект «Безопасные и качественные дороги» показал высокую эффективность в 36 субъектах РФ, участвовавших в нем. То, как динамично строится там работа, как планомерно выполняются программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, доказывает, что целесообразно в дальнейшем распространить реализацию проекта «БКД» на остальные субъекты РФ. С такой инициативой сегодня выступает РАДОР.

– Площадки Ассоциации «РАДОР» традиционно способствуют обсуждению наболевших проблем. Располагает к дискуссии сама обстановка профессионального диалога, когда каждый из участников может задать острый вопрос авторитетным спикерам. Какие вопросы наиболее актуальны в нынешнем дорожном сезоне?

– В первую очередь вопросы финансирования и сохранности автодорог, о которых мы сейчас говорили. Замечу, что требования к дорожникам со стороны пользователей, общественности сегодня предъявляются высокие. С момента воссоздания дорожных фондов состояние федеральных трасс (52 тыс. км) значительно улучшилось (за последние 6 лет доля дорог федерального значения в нормативном состоянии увеличилась на 39,1% и составляет 78,0%). Пользователь видит, какими могут быть дороги, и, понятное дело, ему хочется быстрых изменений и на остальной сети автодорог, составляющей почти полтора миллиона километров. И здесь немаловажно, чтобы общественность знала, в каком состоянии находятся региональные и местные дороги (за последние 6 лет доля региональных дорог в нормативном состоянии увеличилась на 6,4% и составляет 43,1%). Реальная картина такова, что ни за месяц, ни за год на всех остальных дорогах мы не сможем добиться такой же динамики, как на федеральных трассах. Потому что для этого требуются огромные ресурсы. Критика в адрес дорожников должна быть обоснованной и конструктивной. Вместе с общественностью мы должны определить последовательность наших действий, договориться об этапах и стратегических направлениях дорожных работ в каждом субъекте РФ.

– В числе задач, предусмотренных уставом РАДОРа, – информационное обеспечение членов ассоциации. Как это делается? В какой информации прежде всего нуждаются регионы?

– В регионах в первую очередь интересуются информацией о передовом опыте. И в нынешних непростых экономических условиях некоторые субъекты РФ сумели значительно опередить своих коллег в развитии дорожной сети. Например, в Белгородской области руководство уже сейчас поставило задачу по строительству многополосных автомагистралей до каждого районного центра. В регионе есть такие возможности, и перспективы развития экономики там увязывают с совершенствованием существующей дорожной сети. Конечно, не многие субъекты РФ могут себе позволить такие планы. Но мы стараемся, чтобы все члены ассоциации были в курсе передовых начинаний и подходов. Имею в виду внедрение новых технологий, современных материалов, использование высокопроизводительной техники, которые бы обеспечивали больший срок службы дорожных одежд и искусственных сооружений, позволяли более эффективно решать задачи, стоящие перед дорожниками.

Как уже было сказано, мы мониторим ситуацию по всем направлениям дорожной деятельности. Регулярно обновляем информацию для оперативной работы, а с периодичностью раз в полгода все члены ассоциации получают два тома качественных аналитических материалов. Поэтому они осведомлены, что происходит в каждом субъекте Российской Федерации, какие программы дорожных работ реализуются, за счет каких источников формируются дорожные фонды и на какие цели эти средства расходуются, как организуются работы и многое другое.

Предоставляя возможность общения, обмена опытом, мы организуем проведение различных конференций, семинаров, «круглых столов». Недавно мы посчитали: за последние 5 лет Ассоциация «РАДОР» провела 78 специализированных мероприятий. Но главное ведь не в количестве, а в том, чтобы они были содержательными, полезными для дорожников. Один из принципов организации таких мероприятий, как вы правильно отметили, – это обсуждение насущных проблем в форме живого диалога, чтобы у каждого участника таких дискуссий была возможность высказать свою точку зрения, докопаться до истины.

– Может быть, сейчас уместно сказать несколько слов о сотрудниках Ассоциации «РАДОР»? Какие требования к ним предъявляются?

– В самом начале я называл имена тех людей, кто стоял у истоков ассоциации. Это старейшины дорожной отрасли, которые долгое время активно взаимодействовали с исполкомом ассоциации, входили в ее президиум. К сожалению, некоторых из них уже нет в живых, другие и сейчас продолжают сотрудничать с нами, показывая пример неравнодушного отношения к отрасли.

И сегодня в исполкоме ассоциации у нас работают такие же люди – специалисты с большим багажом знаний, активной жизненной позицией. Это заместитель генерального директора Ассоциации «РАДОР» Анна Витальевна Цаплина, которая трудится в исполкоме нашей организации с 1995 года, главный бухгалтер Любовь Васильевна Корбукова также в ассоциации с 1995 года. После окончания МАДИ в 2001 году начал свою трудовую деятельность в ассоциации и дорос до уровня эксперта отрасли Григорий Андреевич Лузан, ныне руководитель информационно–аналитического направления. Добрые слова можно сказать о каждом работнике нашего небольшого коллектива. Задачи, которые на них возложены, огромны. Они работают с большой самоотдачей, не считаясь с личным временем. Слово «команда» для них не пустой звук.

Работа в исполкоме Ассоциации «РАДОР» интересна и трудна, не терпит формального подхода, не регламентирована рамками трудового дня, требует полной самоотдачи, мобилизации всех сил. И это стоит того. Слова благодарности и горящие глаза коллег после проведенных мероприятий – вот та энергия, которая дает силы, вселяет оптимизм, заставляет двигаться вперед.

Поздравляю всех членов Ассоциации «РАДОР», партнеров и друзей с 25–летним юбилеем, всем новых километров качественных и безопасных дорог и побольше слов благодарности от пользователей дорог!

Сергей ОЗУН, обозреватель «ТР»

Чувствовать пульс отрасли

О деятельности Ассоциации «РАДОР»

ФАКТЫ

Ассоциация «РАДОР» образована в мае 1993 года на съезде руководителей территориальных органов управления автомобильными дорогами. В настоящее время ассоциация насчитывает 78 действительных членов, объединяя дорожников, которые управляют 96,3% автомобильных дорог общего пользования регионального значения.

Высшим органом ассоциации является Общее собрание членов Ассоциации «РАДОР» – Совет директоров. Руководит работой Совета директоров президент – с января 2015 года Олег Иванович Шурыгин, директор Дирекции автомобильных дорог Кемеровской области.

Постоянно действующий орган Ассоциации «РАДОР» – Исполнительный комитет. Руководит работой Исполнительного комитета Ассоциации «РАДОР» генеральный директор – с июля 2009 года Игорь Иванович Старыгин.

Ассоциация «РАДОР» ведет работу в Государственной думе РФ совместно с Комитетом по транспорту и строительству, с комитетами по бюджету, по государственному строительству и законодательству и другими. В Совете Федерации работа ведется с Комитетом по бюджету и финансовым рынкам, с Комитетом по экономической политике и другими.

Ассоциация «РАДОР» входит в состав:

– Экспертного совета при Правительстве РФ;

– Проектного комитета Правительства РФ по стратегическому направлению «Безопасные и качественные дороги»;

– Межотраслевой рабочей группы Правительства РФ по безопасности дорожного движения на железнодорожных переездах;

– Экспертного совета по дорожному хозяйству при Комитете Государственной думы по транспорту и строительству;

– Координационного совета Минтранса России по законотворческой деятельности;

– Экспертной группы при Минтрансе России по выработке государственной политики и нормативно–правовому регулированию в сфере организации дорожного движения;

– Общественного совета Министерства транспорта РФ;

– Межведомственной комиссии Минтранса России по отбору проектов ГЧП;

– НТС Минтранса России (секция «Дорожное хозяйство»);

– Коллегии Федерального дорожного агентства;

– Общественного совета Федерального дорожного агентства;

– НТС Федерального дорожного агентства;

– НТС ГК «Автодор»;

– НТС ТПП РФ;

– Межотраслевого Экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли;

– Общественного совета Федерального партийного проекта «Единой России» «Безопасные дороги».

Работа ассоциации реализуется через постоянно действующие комиссии и временные рабочие группы, в состав которых входят представители территориальных органов управления автодорогами.

С 1993 года в рамках Ассоциации «РАДОР» свою деятельность осуществляет постоянно действующая Комиссия по развитию, ремонту и содержанию автодорог.

Ассоциация на постоянной основе проводит мониторинг текущей ситуации в дорожном хозяйстве, осуществляет сбор и анализ информации.

Предложения и рекомендации Ассоциации «РАДОР» по совершенствованию действующих нормативных документов и разработке новых регулярно направляются в Федеральное дорожное агентство, Министерство транспорта РФ.

Ежегодно утверждается и реализуется Программа по информационному обеспечению, повышению квалификации специалистов–дорожников и изучению передового опыта в дорожном хозяйстве.

Ассоциация «РАДОР» регулярно проводит общероссийские, окружные и международные конференции, семинары и «круглые столы» по темам совершенствования финансирования дорожного хозяйства, совершенствования законодательства о размещении государственных заказов, внедрения прогрессивных технологий, обеспечения сохранности автодорог, развития системы весогабаритного контроля на автодорогах общего пользования, привлечения внебюджетных инвестиций в дорожное хозяйство субъектов РФ, безопасности дорожного движения и другим.