

ПЕРСПЕКТИВЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИИ

**ИНТЕРВЬЮ ЗАМЕСТИТЕЛЯ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ АЛЕКСАНДРА МИШАРИНА
ДЛЯ НАШЕГО ЖУРНАЛА**

- Дорожно-строительный рынок активно развивается. Какие факторы являются позитивными, а какие сдерживающими для эффективного развития отрасли?

- За прошедший год в России введено в эксплуатацию более 2000 км автомобильных дорог, в том числе 169,2 км федеральных автомобильных дорог. Объем бюджетных средств, направленных на дорожное хозяйство страны, составил в минувшем году более 250 млрд. рублей. Из них 120,35 млрд. рублей — средства федерального бюджета. На строительство, реконструкцию и модернизацию федеральных автодорог было выделено около 38 млрд. рублей. При этом стремительно увеличивается автопарк страны, а развитие дорожной сети отстает. Состояние действующих автодорог далеко от совершенства. На сети федеральных автомобильных дорог около 56 % протяженности имеют неудовлетворительную прочность дорожных одежд, 37 % — неудовлетворительную ровность дорожных покрытий. Около 28 % протяженности федеральных дорог обслуживают движение в режиме перегрузки, то есть примерно 48 % от общего объема перевозок по федеральным автодорогам осуществляется с существенными потерями времени перевозчиков.

Вопрос, как развиваться отрасли, очень актуален. Но сегодня в России нет достаточного количества мощных строительных организаций, способных своевременно и качественно осваивать выделяемые на строительство автодорог средства. С этим мы столкнулись, например, в 2005 году, на строительстве КАД в Санкт-Петербурге. Та же ситуация была и при строительстве отдельных участков на трассе Чита — Хабаровск. В Европе большие строительные компании перерастают в крупные промышленно-финансовые группы. Как пример можно привести известные французские компании, которые не только занимаются строительством, но и активно участвуют в концессионных проектах. Надеюсь, что такие компании появятся и у нас. В 2005 г. в России принят «Закон о концессиях», положение об инвестиционном фонде, появились первые проекты государственно-частного партнерства. К нашим конкурсам проявляют интерес не только российские, но и зарубежные инвесторы.

Неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние многих участков дорог, слабый уровень обустройства магистральных дорог транспортными развязками, беспорядочный отвод земель в придорожной полосе местными органами власти под застройку, недостаточное количество пересечений в разных уровнях с железными дорогами приводят к существенному уровню аварийности на автомобильных дорогах.

На дорогах федеральной сети все еще не хватает обходов населенных пунктов. Например, на автомобильной дороге М-10 Москва — Санкт-Петербург около 130 км трассы проложено по улицам городов и сельских поселений с плотной исторической застройкой. Пропуск грузового транспорта осуществляется по территориям жилой застройки в Санкт-Петербурге, Выборге, Ульяновске, Перми, Орле, Ярославле, Вологде, Новосибирске, Красноярске, Иркутске, Волгограде и других крупных городах.

На многих направлениях, особенно в регионах Урала и Сибири, из-за отсутствия достаточно разветвленной сети дорог невозможно переключение транспортных потоков в случае необходимости на другие дороги, что вызывает низкую стабильность системы, приводит к перерывам движения в случае неблагоприятных погодных условий и чрезвычайных ситуаций.

Промедление с модернизацией международных маршрутов может привести к безвозвратной потере транзитной конкурентоспособности российской транспортной системы вследствие переключения грузопотоков на другие направления, проходящие по территории других государств. Необходимо ускорение работ по реконструкции основных маршрутов, включения которых в состав европейской сети «Е» и азиатской сети «АН» в течение последнего десятилетия добивалась Российская Федерация.

Сложно складывается положение с состоянием территориальной составляющей дорожной сети России. Протяженность участков территориальных дорог, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, составляет около 24 % от общей протяженности сети. Отсутствие подъездов с твердым покрытием к мелким и отдаленным сельским населенным пунктам обуслов-



**ЗА ПРОШЕДШИЙ ГОД В РОССИИ
ВВЕДЕНО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ БОЛЕЕ
2000 КМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ,
В ТОМ ЧИСЛЕ 169,2 КМ
ФЕДЕРАЛЬНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ.
ОБЪЕМ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ,
НАПРАВЛЕННЫХ НА ДОРОЖНОЕ
ХОЗЯЙСТВО СТРАНЫ, СОСТАВИЛ
В МИНУВШЕМ ГОДУ БОЛЕЕ
250 МЛРД. РУБЛЕЙ**

ливают крупные дополнительные затраты на перевозки по грунтовым дорогам, которые в 3-4 раза выше, чем по дорогам с усовершенствованным покрытием. Протяженность грунтовых дорог к таким населенным пунктам составляет около 220 тысяч км, движение и подъезд к земельным угодьям по этим дорогам крайне затруднены в осенне-весенний период, что приводит к несвоевременному выполнению посевных, уборочных и других работ, вызывая значительные потери сельскохозяйственных предприятий.

Около 50 тысяч населенных пунктов не имеют круглогодичной связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием, что приводит к сворачиванию производства, в том числе сельскохозяйственного, оттоку населения из этих регионов.

Вместе с тем, многие регионы не имеют достаточных средств для обеспечения

не только развития своей дорожной сети, но даже для содержания и ремонта автомобильных дорог.

В связи с введением в действие федерального закона № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» значительная часть автомобильных дорог общего пользования должна быть передана в муниципальную собственность. К муниципальным дорогам общего пользования должны быть также отнесены так называемые «ведомственные» дороги, многие из которых фактически являются бесхозными. Существенная часть из них по своим параметрам не может быть отнесена ни к одной из категорий в соответствии со строительными нормами и правилами. Их нормальная эксплуатация, особенно с учетом обеспечения движения общественного транспорта, не может осу-

ществляться без проведения значительных работ по доведению до нормативного уровня. Общая протяженность муниципальных автомобильных дорог может составить свыше 500 тысяч км. Однако, источники финансирования этих автомобильных дорог не определены. Субъекты федерации сдерживают реализацию этой части закона в связи с большой вероятностью разрушения дорог из-за отсутствия финансирования.

Главный вопрос, который возникает при этом – как развиваться в этих условиях дорожному хозяйству страны?

— Направления развития дорожного хозяйства страны определены Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной приказом Министерства транспорта РФ от 12 мая 2005 года № 45 во исполнение протокольного решения от 28 апреля 2005

года № 17 заседания Правительства Российской Федерации.

В Транспортной стратегии определены цели и задачи развития дорожного хозяйства Российской Федерации, а также основные показатели транспортно-эксплуатационного состояния и развития автомобильных дорог на долгосрочную перспективу до 2020 г. в увязке с деятельностью других видов транспорта.

Положения Транспортной стратегии детализированы на среднесрочную перспективу в проекте Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года.

В части конкретных мероприятий и проектов развития дорожного хозяйства направления стратегии развития транспортного комплекса детализированы в подпрограмме «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)». Федеральная целевая программа была утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848 и существенно устарела. В минувшем году проведена ее значительная корректировка. Введены новые целевые показатели, ресурсное обеспечение программы принято в соответствии с бюджетными проектами на 2006-2008 гг.

Общая сумма расходов на реализацию мероприятий откорректированной подпрограммы на период 2006-2010 гг. принята в объеме 2478,7 млрд. рублей, в том числе за счет федерального бюджета — 878,5 млрд. рублей (из них 198,1 млрд. рублей субсидии), за счет бюджетов субъектов Российской Федерации — 1703,1 млрд. рублей. В соответствии с реальными объемами финансирования установлены величины целевых показателей, а также приоритетные мероприятия подпрограммы.

В целях концентрации финансовых ресурсов на направлениях, обеспечивающих максимальную эффективность расходов, выработана система приоритетов в направлениях вложения средств. В качестве высших приоритетов определены:

во-первых, обеспечение сохранности автомобильных дорог, то есть их содержание и ремонт. Особое внимание должно

быть обращено на капитальный ремонт и ремонт подходов к крупным городам, от которых зависит снабжение населения городов и по которым люди ежедневно ездят на работу. К приоритетным отнесены также меры по ликвидации мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (необустроенные пересечения дорог, железнодорожные переезды, неосвещенные участки дорог в населенных пунктах и так далее); во-вторых, модернизация путем капитального ремонта и реконструкции перегруженных движением или требующих усиления конструкции дорожной одежды участков существующих автомобильных дорог, в первую очередь, входящих в состав международных транспортных коридоров, по которым осуществляются наибольшие потоки перевозок, в том числе международных. Значение перевозок по этим дорогам также наиболее велико для экономики страны.

Какие дороги будет строить Россия в ближайшие годы и что получит страна в результате выполнения принятых программ?

— Необходимо ускорение в области ликвидации основных разрывов и «узких мест» в опорной транспортной сети в сфере автомобильных дорог. Если говорить о конкретных позициях, то важно завершить в 2008 г. строительство федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита - Хабаровск на территории Читинской и Амурской областей, Еврейской автономной области по первой стадии строительства, и на участках, наиболее загруженных движением, а также на подходах к населенным пунктам, от состояния которых зависит снабжение населения, его доставка к местам работы, учебы и отдыха — с капитальным типом дорожной одежды. В эти же сроки будет завершена ликвидация последнего грунтового разрыва про-

тяженностью 79 км на автомобильной дороге «Колыма» в Республике Саха (Якутия). Закончится строительство второй очереди кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга на участке от автомобильной дороги «Россия» до федеральной автомобильной дороги «Нарва». Намечено завершить строительство ряда обходов городов, в том числе в 2006 г. — обхода г. Выборга на автодороге «Скандинавия» и г. Коломна на автодороге М-5 «Урал»; в 2007 г. — обхода г. Владикавказ на автодороге М-29 «Кавказ»; в 2008 г. — обхода г. Красноярск с мостом через р. Енисей на автодороге «Байкал», г. Луги — на автодороге Санкт-Петербург — Псков. В 2009 г. намечено ввести в эксплуатацию первую и вторую очереди обхода г. Сочи на автодороге М-27 Джубга — Сочи до границы с Республикой Грузия, обхода г. Новосибирск с мостом через р. Обь на автодороге «Байкал».

Продолжится осуществления ряда проектов, направленных на создание альтернативных маршрутов на основных направлениях товародвижения с привлечением внебюджетных источников в рамках государственно-частного партнерства. Речь идет о строительстве скоростной автомобильной магистрали Москва — Санкт-Петербург на участке от МКАД с подъездом к аэропорту «Шереметьево-3» в Московской области, платной соединительной автомобильной магистрали от МКАД до автомобильной магистрали М-1 «Беларусь» Москва-Минск в обход г. Одинцово, участков Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области. Реализацию указанных крупнейших проектов, имеющих общенациональное значение, целесообразно осуществлять с привлечением средств Инвестиционного фонда.

ПРОДОЛЖИТСЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РЯДА ПРОЕКТОВ, НАПРАВЛЕННЫХ НА СОЗДАНИЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ МАРШРУТОВ НА ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ ВНЕБЮДЖЕТНЫХ ИСТОЧНИКОВ В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА. РЕЧЬ ИДЕТ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ СКОРОСТНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Активизируются работы по строительству, реконструкции и капитальному ремонту участков автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров, чтобы повысить транзитный потенциал России.

На направлении транспортного коридора «Север-Юг», кроме упомянутого выше строительства кольцевой автомобильной дороги г. Санкт-Петербурга и обхода г. Выборга, намечено ввести в эксплуатацию участки автомобильной дороги М-4 «Дон» на территории Тульской, Липецкой, Воронежской и Ростовской областей, Краснодарского края. В 2006 г. запланирован ввод в эксплуатацию участков дороги «Дон» общей протяженностью 55 км, а также искусственных сооружений на ней общей протяженностью 1300 погонных метров. На автомобильной дороге М-5 «Урал» на территории Московской области и Республики Башкортостан намечено ввести в эксплуатацию участки общей протяженностью 19,5 км.

На направлении транспортного коридора «Транссиб», кроме упомянутого выше строительства федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита — Хабаровск, будет осуществляться строительство участков маршрута Пермь — Екатеринбург — Тюмень с вводом в эксплуатацию в 2007 г. участков протяженностью 17,8 км, участков федеральных дорог «Байкал», «Усури» и других.

Одним из важнейших приоритетов является реализация программы по строительству внеклассных мостовых и транспортных сооружений. Программа предусматривает завершение строительства ряда внеклассных мостов через крупные реки, в том числе через р. Обь у г. Новосибирска, Енисей у Красноярска, Ангара в Иркутске, через р. Волга у городов Ярославль, Ульяновск, Волгоград, Саратов, через р. Кама у г. Перми и у Сорочьих гор в Республике Татарстан и других. В период до 2008 г. намечено ввести в строй 12 внеклассных мостов. Эти мосты откроют новые возможности для повышения качества жизни многих тысяч граждан России.

Вместе с тем реализация подобных крупных инвестиционных проектов, имеющих общенациональное значение, требует весьма существенных бюджетных средств. Упомянутая программа по стро-

ительству внеклассных мостовых и транспортных сооружений требует вложения в период 2006-2010 гг. более 100 млрд. рублей, из которых около 78 млрд. рублей должно быть направлено из федерального бюджета и 22 млрд. рублей — из бюджетов субъектов Российской Федерации. При этом понятно, что эти сооружения, выполняя важнейшие социальные и экономические задачи, практически не дают прироста протяженности дорожной сети страны.

Реализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года и подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» позволит к 2010 г. повысить удельный вес протяженности федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, по сравнению с 2000 г. с 39 % до 43 %, а удельный вес федеральных дорог, обслуживающих движение с превышением нормативной загрузки, снизится с 26,1 до 25 %. Это приведет к увеличению средней скорости движения транспортных потоков по сети федеральных автодорог на 8 %. Количество дорожно-транспортных происшествий в расчете на 1 тысячу автомобилей из-за сопутствующих дорожных условий снизится на 8 %.

За период реализации программы будет обеспечена постоянная круглогодичная связь 3100 населенных пунктов по дорогам с твердым покрытием с дорожной сетью общего пользования. Улучшится снабжение населения городов товарами и продуктами питания, а также условия доставки людей к местам работы и отдыха.

Завершение строительства дороги Чита — Хабаровск не только обеспечит сквозной проезд транспорта от побережья Тихого океана до западных границ России, но и даст возможность выхода на дорожную сеть общего пользования жителям целых регионов Забайкалья и Дальнего Востока, которые ранее могли пользоваться только железной дорогой.

В целом повысится безопасность движения, существенно улучшится экологическая обстановка в придорожной полосе (в первую очередь в городах), уменьшится шумовое воздействие транспор-



та, эмиссия вредных веществ в воздушную среду и почвы. А повышение скорости доставки грузов приведет к уменьшению затрат предприятий автомобильного транспорта, создаст предпосылки для снижения роста тарифов на перевозку грузов и пассажиров, что обернется снижением себестоимости производства, повлияет на стоимость товаров, работ и услуг.

Текущее состояние дорог определяется уровнем грамотного содержания. Что будет сделано в этом направлении в 2006 году?

Обеспечение ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог весьма важно для повышения уровня безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы. В 2006 г. программой дорожных работ предусмотрена концентрация средств на маршрутном ремонте ряда федеральных магистральных дорог. В качестве приоритетных направлений определены федеральные автомобильные дороги, входящие в состав международных транспортных коридоров, на которых отмечена наиболее высокая интенсивность движения, а также наблюдаются несоответствия нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию и высокая аварийность. Ремонтные работы будут проведены также на подходах к крупным городам. Предусмотрено концентрировать выделенные ресурсы на ремонте и капитальном ремонте федеральных автомобильных дорог М-10 «Россия», М-5 «Урал», М-7 «Волга», М-4 «Дон», М-8 «Холмогоры», дороге Пермь — Екатеринбург — Тюмень. Всего в 2006 г. намечено произвести ремонт и капитальный ремонт на участках федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 4200 км.