

Дорогу дорогам!

Дорожное хозяйство РФ



Дорожное хозяйство России

единый производственно-хозяйственный комплекс, который включает в себя автомобильные дороги общего пользования и инженерные сооружения на них, а также организации, осуществляющие деятельность, связанную с обеспечением функционирования и развитием автомобильных дорог.

Дорожное хозяйство Российской Федерации на современном этапе является неотъемлемой частью единой транспортной системы страны, управление этим внушительным по линейной протяженности, инженерной сложности и стоимости комплексом в настоящее время возложено на Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) Министерства транспорта Российской Федерации.

Росавтодор в транспортном комплексе России

- Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, по управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, включая управление федеральными автомобильными дорогами.
- К объекту управления относятся 50,1 тыс. км федеральных автомобильных дорог, 5687 единиц мостов и путепроводов на них, а также имущество, необходимое для обеспечения бесперебойного круглогодичного функционирования федеральных дорог.
- Общая балансовая стоимость имущественного комплекса, оперативное управление которым осуществляется Росавтодором, составляет около 515,5 млрд. рублей.
- В ведении Росавтодора также находятся 195 федеральных государственных унитарных предприятий, выполняющих работы по ремонту и содержанию сети федеральных автомобильных дорог. Общая балансовая стоимость федерального имущества, закрепленного за этими предприятиями на праве хозяйственного ведения, составляет 8,8 млрд. рублей.
- Управление федеральными автомобильными дорогами осуществляется Росавтодором как непосредственно, так и через систему федеральных государственных учреждений и их филиалов, обеспечивающих исполнение функций оперативного управления федеральными автомобильными дорогами и государственных заказчиков работ по их строительству, реконструкции, ремонту и содержанию. В эту систему входят:
 - - 10 федеральных управлений автомобильных дорог;
 - - 22 управления автомагистралей;
 - - 4 дирекции по дорожному строительству.



Автомобильные дороги в Российской Федерации

В зависимости от их назначения подразделяют на:

- автомобильные дороги федерального значения;
- автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения;
- автомобильные дороги местного значения;
- частные автомобильные дороги.

СХЕМА УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



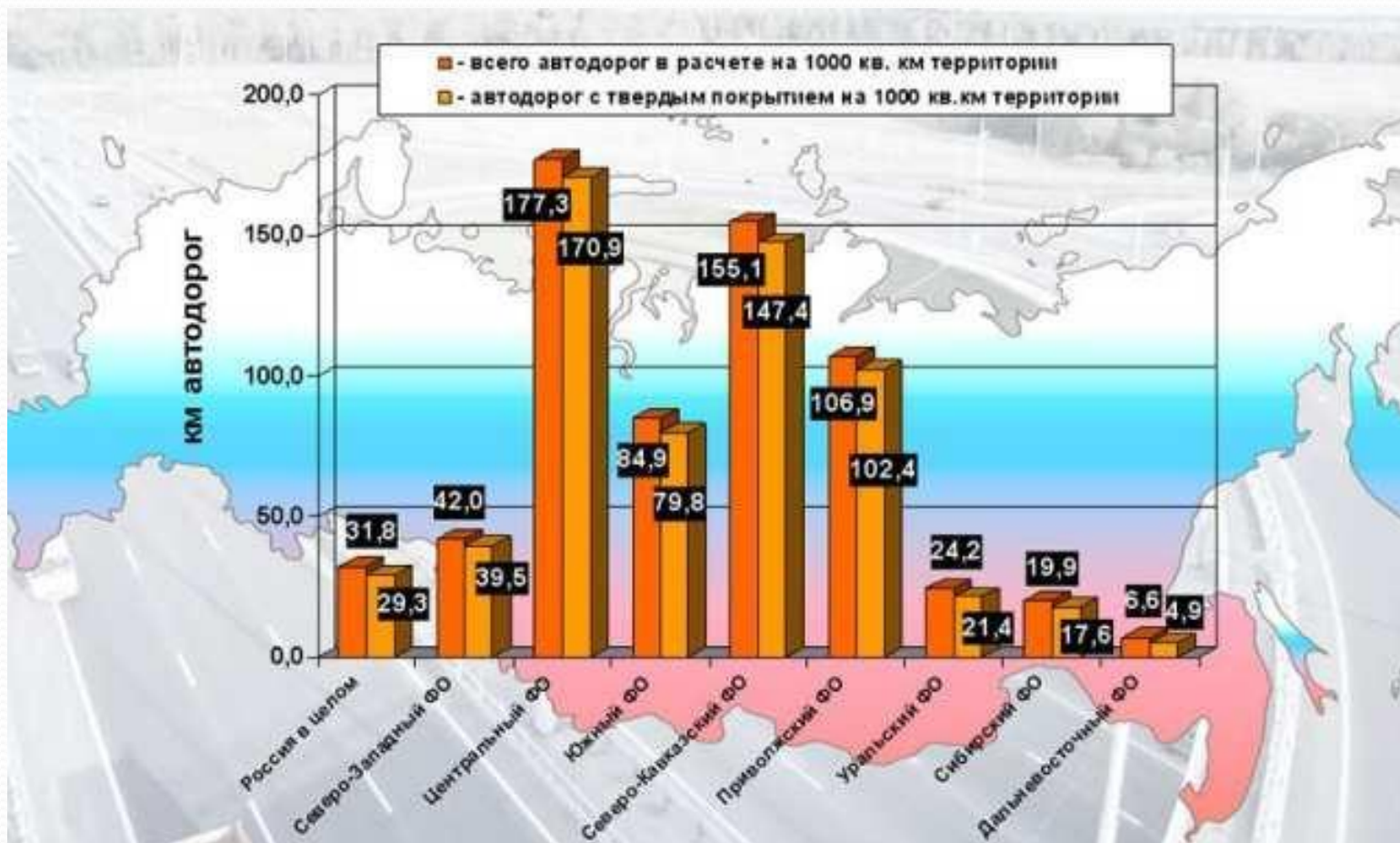
Динамика протяженности сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения



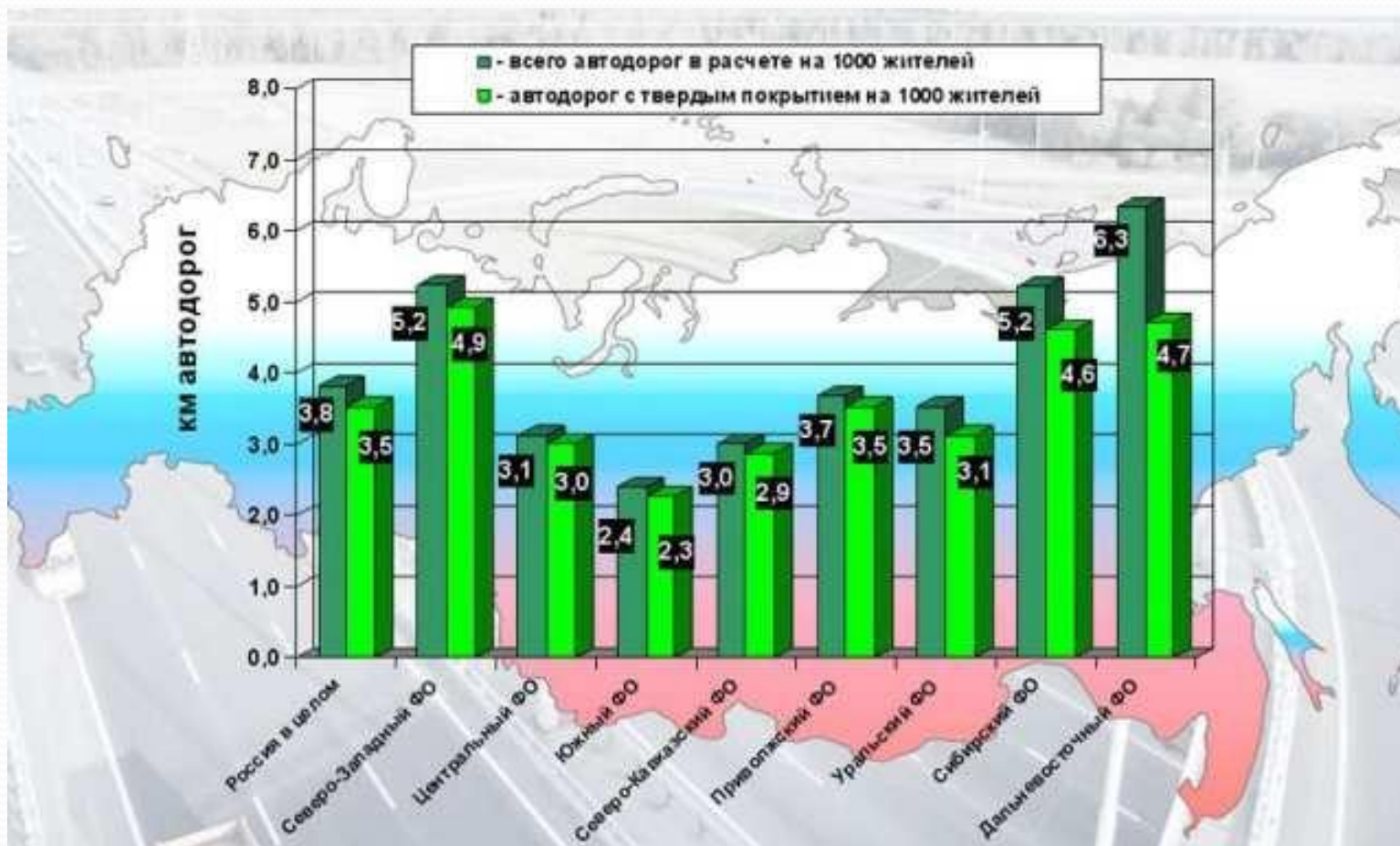
Динамика протяженности сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения



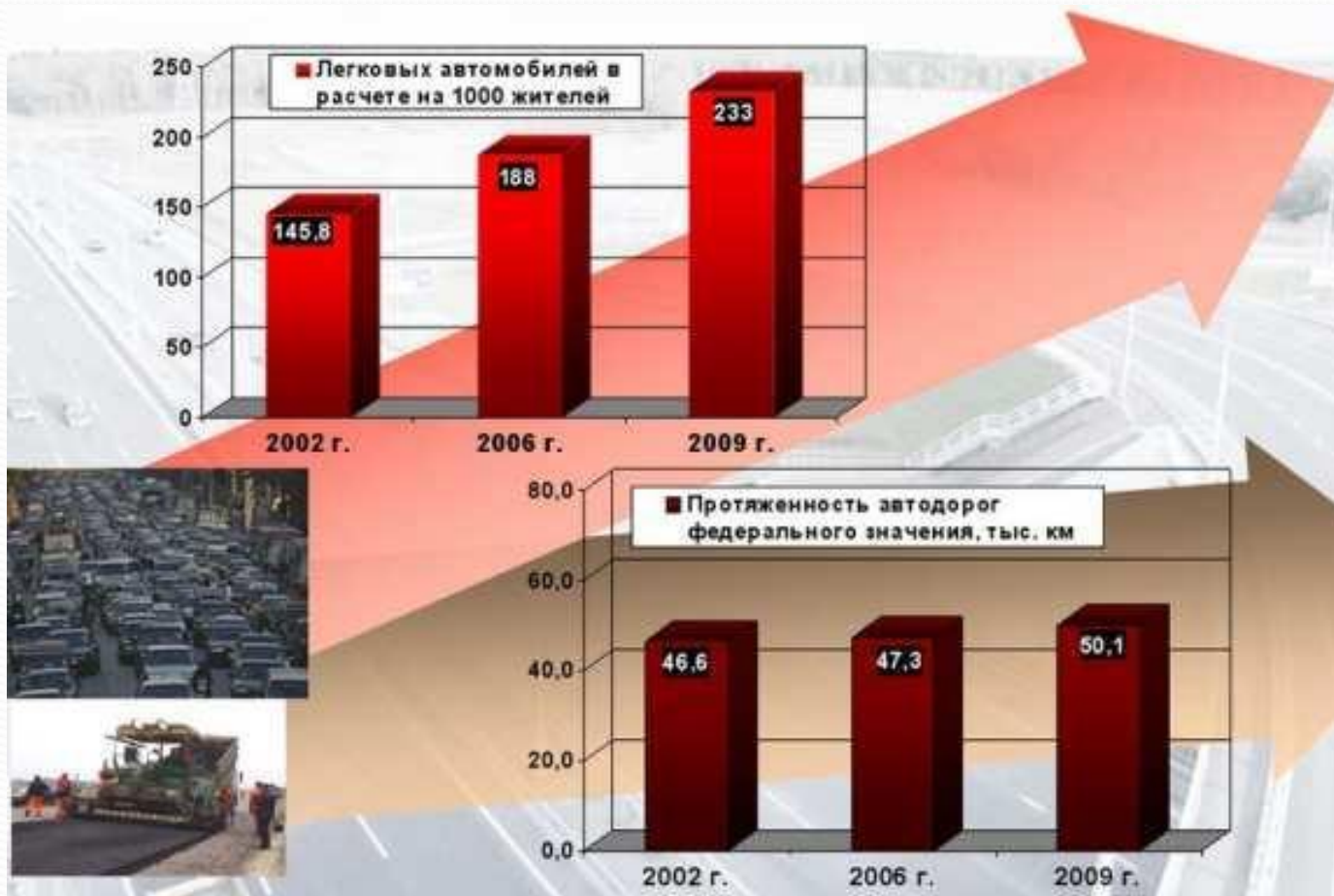
Концентрация автодорог общего пользования федерального и регионального (межмуниципального) значения в расчете на 1000 кв. км территории



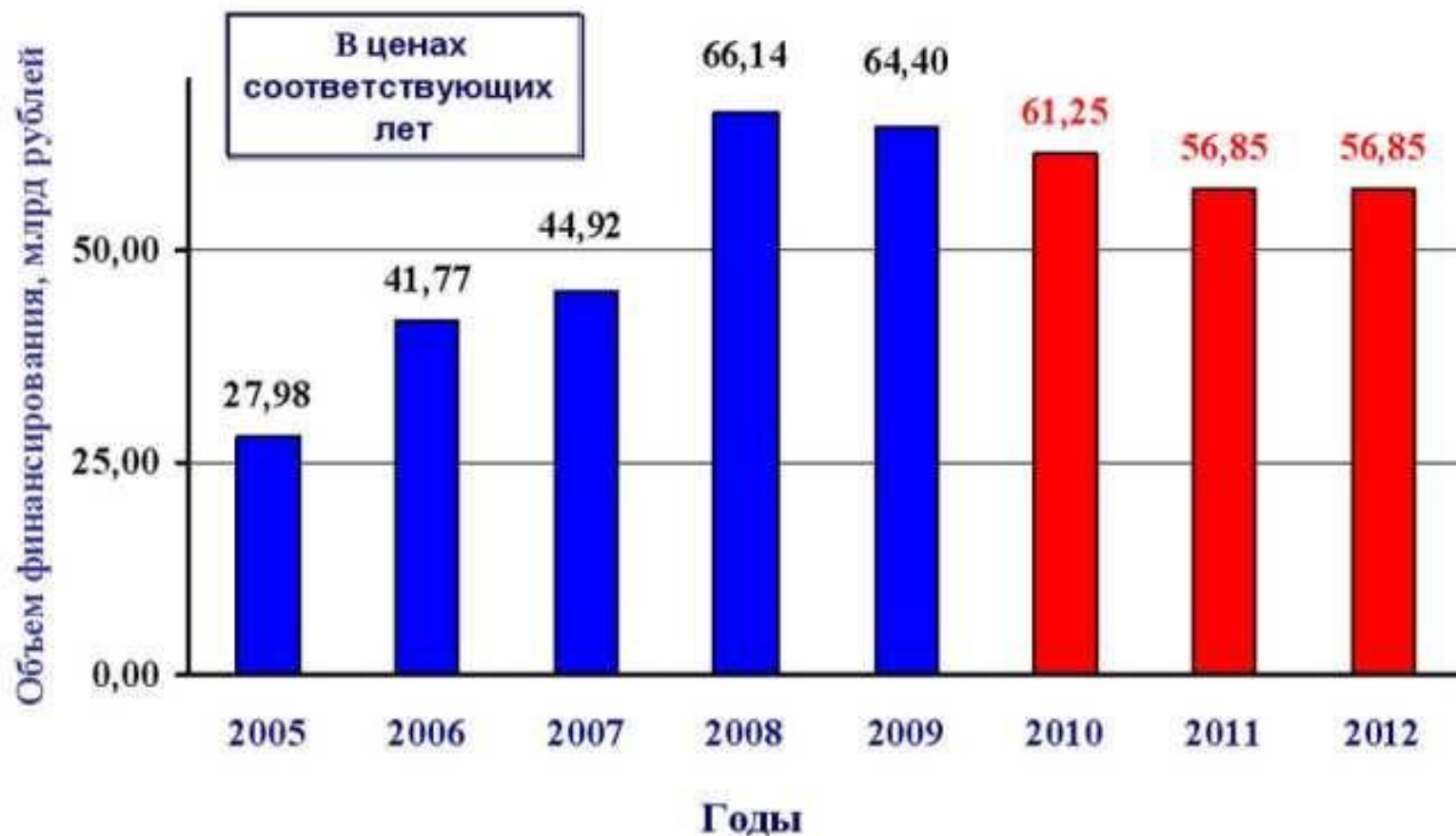
Обеспеченность автодорогами общего пользования федерального и регионального (межмуниципального) значения в расчете на 1000 жителей



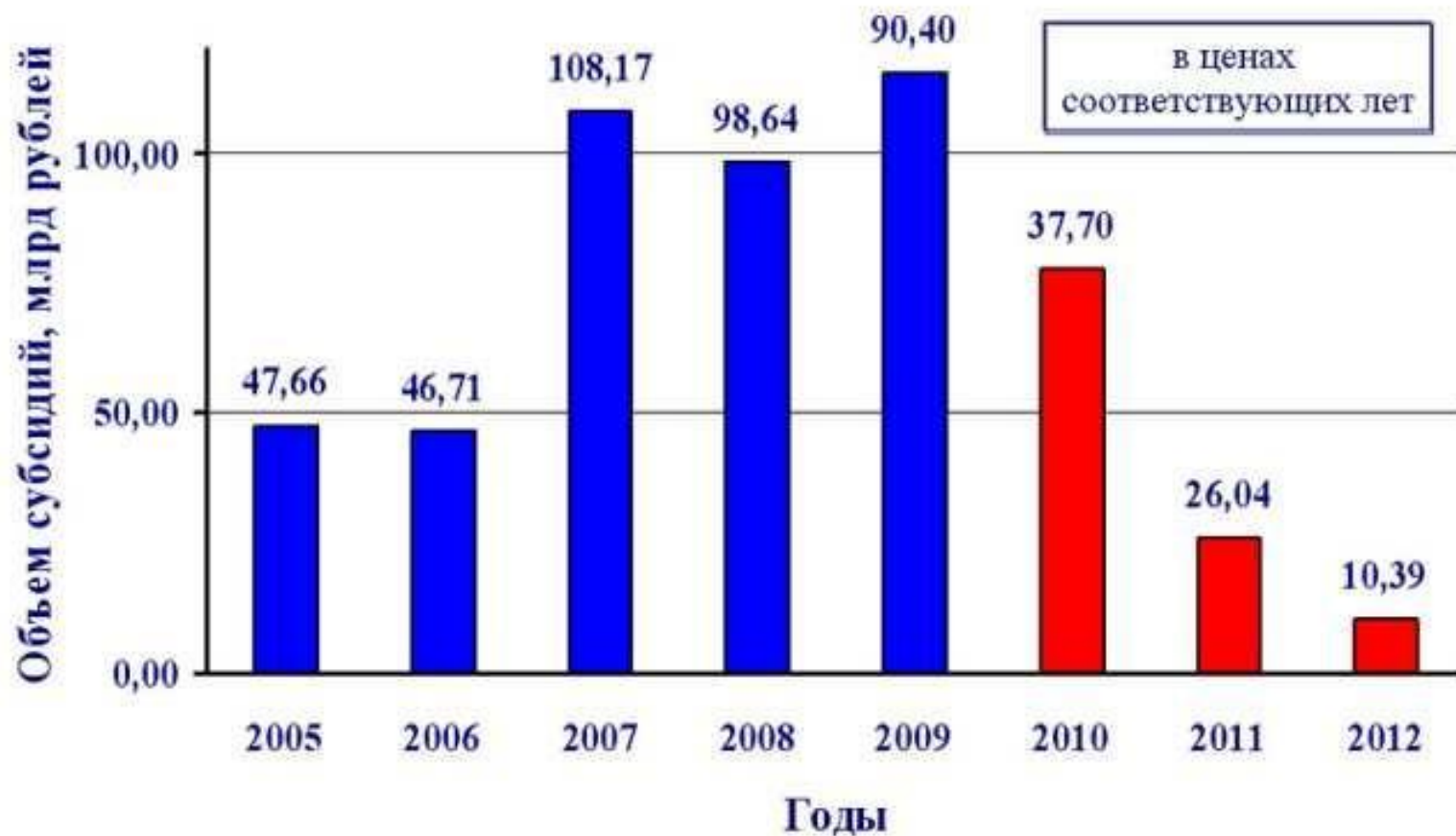
Динамика роста уровня автомобилизации в России



Объем финансирования ремонта и содержания дорог федерального значения



Объем субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации в период 2005 - 2012 годы



Программа строительства и реконструкции региональных автодорог за счет субсидий на 2010 год

- Завершение строительства автодороги Махачкала – Буйнакск – Гимры - Тлох – Ботлих в Республике Дагестан во исполнение поручения Президента Российской Федерации от 27 сентября 2005 г. № Пр-1581 - 2,3 млрд рублей
- - Объекты Ярославской области - во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 08 июля 2003 г. № 755 «О праздновании 1000-летия основания г. Ярославля» - 3,0 млрд рублей
- - Объекты Олимпиады Сочи-2014 – 1,579 млрд рублей
- - Субсидии в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007-2015 годы», «Развитие Калининградской области на период до 2010 года», «Юг России (2008 - 2012 годы)», «Социально-экономическое развитие Чеченской Республики на 2008 - 2011 годы» - 23,5 млрд рублей
- - Строительство Западного скоростного диаметра в г. Санкт-Петербурге – 7,3 млрд рублей

Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)»

Подпрограмма «Автомобильные дороги»

целями подпрограммы являются:

- 1) развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- 2) повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- 3) повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;
- 4) повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Задачами подпрограммы являются:

- увеличение протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям;
- создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения;
- увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров;
- повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения;
- обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог федерального значения.

Основными проблемами развития сети автомобильных дорог являются следующие.

- Около 50 процентов от общего объема перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к увеличению себестоимости перевозок, снижению безопасности движения.
- Конфигурация сети автомобильных дорог федерального значения имеет ярко выраженную радиальную структуру, ориентированную на столицу Российской Федерации - город Москву, с недостаточным числом соединительных и хордовых дорог, что вызывает перепробег автомобильного транспорта, увеличение себестоимости перевозок, повышение уровня перегрузки автомобильных дорог движением.
- Основная доля автомобильных дорог федерального значения имеет по одной полосе движения в каждом направлении, только 8 процентов от их общей протяженности имеют многополосную проезжую часть, что не позволяет обеспечить достаточную пропускную способность автодорог, безопасное и высокоскоростное обслуживание современных большегрузных транспортных средств.
- Свыше трети протяженности автомобильных дорог федерального значения и мостовых сооружений на них требуют увеличения прочностных характеристик из-за ускоренной деградации дорожных конструкций и снижения сроков службы между ремонтами вследствие увеличения в составе транспортных потоков доли тяжелых автомобилей и автопоездов.
- По состоянию на 1 января 2008 года 19 процентов мостовых сооружений на сети автомобильных дорог федерального значения находятся в неудовлетворительном состоянии, в том числе на 148 сооружениях состояние не может быть доведено до нормативных требований путем проведения капитального ремонта (далее – ремонтонепригодные мосты).

Основными проблемами развития сети автомобильных дорог являются следующие.

- Автомобильные дороги федерального значения на значительном протяжении проходят по территории городов и других населенных пунктов, что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков и росту численности дорожно-транспортных происшествий.
- Низкий уровень обеспеченности автомобильными дорогами Сибири, Дальнего Востока, северных территорий Европейской части не позволяет в полной мере осваивать ресурсы этих регионов.
- Около 76 процентов протяженности автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.
- Более половины автомобильных дорог местного значения не имеет твердого покрытия. На территории, не имеющей выхода на сеть автомобильных дорог общего пользования, проживает 1960 тыс. человек, около 40 тыс. населенных пунктов не обеспечены круглогодичной связью с дорожной сетью общего пользования.
- Опережение роста интенсивности движения на автомобильных дорогах по сравнению с увеличением протяженности и пропускной способности автомобильных дорог приводит к росту уровня аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования. Российская Федерация в 2-3 раза отстает от развитых стран мира по протяженности и плотности дорожной сети.
- Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения страны, является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Российской Федерации.
- Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется строительство новых автомагистралей, крупных мостовых переходов, обходов городов, реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию, обеспечение автомобильных подъездов к сельским населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.
- При подготовке подпрограммы были проанализированы и сравнивались 2 варианта решения указанных проблем: при первом варианте предусматривалась самостоятельная реализация отдельных проектов; при втором варианте решение проблем рассматривалось с применением программно-целевого метода, позволяющего обеспечить оптимальное решение с координацией усилий организаций, частных инвесторов и государства. Предпочтение было отдано второму варианту.

Объемы и источники финансирования

- общий объем финансирования подпрограммы составляет 4341,93 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), из них:
- капитальные вложения – 4323,81 млрд. рублей,
- финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ – 6,49 млрд. рублей,
- финансирование прочих нужд – 11,63 млрд. рублей.
- Источники финансирования капитальных вложений:
- федеральный бюджет – 3236,83 млрд. рублей, из них субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации – 440,0 млрд. рублей;
- бюджеты субъектов Российской Федерации – 394,88 млрд. рублей;
- внебюджетные источники – 692,10 млрд. рублей.
- Источники финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ:
- федеральный бюджет - 4,54 млрд. рублей; внебюджетные источники – 1,95 млрд. рублей.
- Источник финансирования расходов на прочие нужды:
- федеральный бюджет – 11,63 млрд. рублей.

Ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы и показатели социально-экономической эффективности

- протяженность сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения увеличится за период 2010-2015 годов на 1,99 тыс. километров и составит 55,98 тыс. километров.
- Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения высших (I и II) категорий увеличится на 4,7 тыс. километров и составит 30,52 тыс. километров.
- Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения с капитальным типом покрытия увеличится на 3,71 тыс. километров и достигнет 55,45 тыс. километров.
- Плотность сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения увеличится с 0,37 километров до 0,41 километров на 1000 человек населения.
- Общественная эффективность подпрограммы составит 4780,5 млрд. рублей, внутренняя норма доходности – 30,3 процентов. Срок окупаемости подпрограммы составит 12,3 лет с момента начала ее реализации.

Перспективы развития сети автомобильных дорог в соответствии с ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)»

