



СФ

С О В Е Т
Ф Е Д Е Р А Ц И И

Федерального Собрания
Российской Федерации

*Комитет Совета Федерации
по федеративному устройству,
региональной политике, местному
самоуправлению и делам Севера,
Совет по вопросам развития
Дальнего Востока, Арктики и
Антарктики при Совете Федерации
Федерального Собрания
Российской Федерации*

МАТЕРИАЛЫ

совещания на тему

"О приоритетных направлениях

развития дорожного хозяйства в

Дальневосточном федеральном округе"

МОСКВА • 2 февраля 2024 года

АППАРАТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПРАВОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

103426, Москва, Б.Дмитровка, 26

Тел. 692-69-74

**К вопросу о приоритетных
направлениях развития дорожного
хозяйства в Дальневосточном
федеральном округе**

В Дальневосточный федеральный округ входят две республики – Бурятия и Саха (Якутия), четыре края – Забайкальский, Камчатский, Приморский и Хабаровский, три области – Амурская, Магаданская и Сахалинская, а также Еврейская автономная область и Чукотский автономный округ (Чукотский автономный округ и 13 улусов Республики Саха (Якутия) территориально относятся также к арктической зоне).

В Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2020 года № 2464-р (далее – Программа), отмечено, что целесообразность концентрации внимания на регионах Дальнего Востока обусловлена приоритетностью этой территории в политике государства. Еще в 2013 году развитие Дальнего Востока объявлено Президентом Российской Федерации национальным приоритетом на весь XXI век.

Одним из факторов, сдерживающих социально-экономическое развитие Дальнего Востока, считается низкий уровень обеспеченности транспортной инфраструктурой, основные показатели которой существенно ниже среднероссийских. Так, плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в 5,2 раза ниже среднероссийского уровня.

В Программе отмечено, что в связи с наличием в регионе крупнейших железнодорожных артерий крайне назрела необходимость по ликвидации

одноуровневых пересечений автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения и железных дорог.

В рамках реализации Программы в Дальневосточном федеральном округе будет построено и реконструировано 39 путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей.

Кроме того, в рамках реализации Программы будет проработан проект строительства новой автомобильной дороги вдоль Амурского залива с выходом на остров Русский, которая позволит сформировать Владивостокскую кольцевую автодорогу.

В целях повышения плотности транспортной инфраструктуры в Чукотском автономном округе планируется строительство ряда автомобильных дорог, в том числе автомобильной дороги Колыма - Омсукчан - Омолон - Анадырь и подъезда к г. Билибино.

В Камчатском крае ожидается завершение реконструкции автомобильной дороги Петропавловск - Камчатский - Мильково, которая является составной частью автодорожного маршрута Петропавловск-Камчатский - Усть-Камчатск, пересекающего всю южную часть полуострова Камчатка.

В Магаданской области планируется начать реконструкцию автомобильной дороги Палатка - Кулу - Нексикан, которая соединяет все золоторудные месторождения Яно-Колымской золоторудной провинции.

Начиная с 2025 года мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения, а также сроки их реализации и объемы финансирования будут определены при формировании проекта федерального бюджета на соответствующий плановый период при условии наличия источников финансирования указанных мероприятий.

Согласно Программе на Дальнем Востоке 1265 населенных пунктов не имеют круглогодичной связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования.

Состояние автомобильных дорог не обеспечивает безопасные условия транспортного движения на 20 процентах их общей протяженности. Это одна из основных причин высокой смертности населения в результате дорожно-транспортных происшествий (смертность в результате дорожно-транспортных происшествий превышает среднероссийское значение в 1,3 раза, при этом 70 процентов дорожно-транспортных происшествий и 45 процентов числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, фиксируется на автомобильных дорогах местного значения).

Автомобильные дороги с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации составляет 70,3 процента, в Дальневосточном федеральном округе – 66,3 процента, из них с усовершенствованным покрытием – 62,2 процента и 36,7 процента соответственно.

При этом уровень развития авиационной инфраструктуры не обеспечивает потребность всех удаленных населенных пунктов в круглогодичном транспортном сообщении.

Задачами Программы являются:

обеспечение транспортной доступности 1265 населенных пунктов, не имеющих связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием или с переходным типом покрытия с сетью дорог общего пользования региона;

увеличение доли автомобильных дорог регионального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, не менее чем до 50,9 процента и 55 процентов соответственно;

приведение в нормативное состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, улично-

дорожной сети в населенных пунктах с численностью населения свыше 20 тыс. человек (35 населенных пунктов) до 85 процентов их общей протяженности;

увеличение доли взлетно-посадочных полос и посадочных площадок, соответствующих нормативным требованиям, до 80 процентов их общего количества.

Для решения указанных задач до 2024 года включительно предусматривалось выполнение следующих мероприятий:

приведение в состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 2,5 тыс. километров улично-дорожной сети в 35 населенных пунктах;

приведение в состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 4,6 тыс. километров улично-дорожной сети в 12 агломерациях;

приведение в состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 23,8 тыс. километров региональных дорог;

увеличение начиная с 2021 года до 100 процентов отчислений от уплаты акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей в бюджеты субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа.

А начиная с 2025 года:

приведение 10,1 тыс. километров автомобильных дорог местного значения в состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;

обеспечение транспортной доступности для 78 населенных пунктов, не имеющих связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования региона.

Реализация названных мероприятий осуществляется, в том числе в рамках национального проекта "Безопасные качественные дороги" (паспорт национального проекта "Безопасные качественные дороги" утвержден Министерством транспорта Российской Федерации), которым предусматривается реализация следующих федеральных проектов:

"Региональная и местная дорожная сеть";

"Общесистемные меры развития дорожного хозяйства";

"Безопасность дорожного движения";

"Автомобильные дороги Минобороны России";

"Развитие общественного транспорта";

"Развитие федеральной магистральной сети".

Так, федеральным проектом "Региональная и местная дорожная сеть" предусматривается увеличение доли дорожной сети городских агломераций, образованных населенными пунктами с населением от 20 тысяч человек, расположенными в Дальневосточном федеральном округе, находящейся в нормативном состоянии.

Федеральным проектом "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" предусмотрено увеличение доли контрактов жизненного цикла, предусматривающих выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения и доли объектов, на которых предусматривается использование новых и наилучших технологий, в Дальневосточном федеральном округе. К 2025 году запланировано размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения в количестве 45 штук. Также предусмотрено увеличение количества стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения.

Целевыми показателями федерального проекта "Безопасность дорожного движения" на территории Дальневосточного федерального округа предусматривается:

снижение количества людей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

увеличение количества медицинских организаций, оснащенных автомобилями скорой медицинской помощи класса "С" для оказания скорой медицинской помощи пациентам, пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях;

обеспечение организации и проведения региональных профильных смен по безопасности дорожного движения в организациях отдыха детей и их оздоровления;

организация системной работы с родителями по обучению детей основам правил дорожного движения и привитию им навыков безопасного поведения на дорогах, обеспечению безопасности детей при перевозках в транспортных средствах;

приобретение в медицинские учреждения хроматографов для выявления состояния опьянения в результате употребления наркотических средств, психотропных или иных вызывающих опьянения веществ;

приобретение технических средств обучения, наглядных учебных и методических материалов для организаций, осуществляющих обучение детей, работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

создание условий для вовлечения детей и молодежи в деятельность по профилактике дорожно-транспортного травматизма, включая развитие детско-юношеских автошкол, отрядов юных инспекторов движения и пр.

Государственная программа "Развитие транспортной системы", утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596, является инструментом реализации государственной транспортной политики. Ее приоритеты и цели коррелируют

с целями и задачами Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р (далее – Транспортная стратегия), и направлены на достижение национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 года, определенных Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 года № 474 "О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года" и Указом Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 года № 400 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации".

В Транспортной стратегии определено, что миссия государства в сфере обеспечения функционирования и развития транспортной системы заключается в создании условий для повышения качества жизни и здоровья граждан, экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики, укрепления безопасности и обороноспособности страны, реализации ее транспортного потенциала через опережающее развитие транспортной инфраструктуры и расширение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам с минимальным воздействием на окружающую среду и климат, использование географических особенностей Российской Федерации в качестве ее конкурентного преимущества.

Транспортная стратегия предусматривает реализацию долгосрочных целей развития транспортной системы до 2030 года и на прогнозный период до 2035 года, среди которых:

повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий;

повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма;

увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий;

цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий.

Транспортная стратегия является основой для формирования генеральной схемы развития Единой опорной транспортной сети Российской Федерации, региональных стратегических планов развития транспортных систем, стратегий развития организаций, работающих в сфере транспорта.

Правовое управление
Аппарата Совета Федерации

Информационно-аналитический материал к совещанию на тему «О приоритетных направлениях развития дорожного хозяйства в Дальневосточном федеральном округе»

1. Документы стратегического планирования

Согласно данным Минтранса России, по состоянию на 1 января 2023 на территории Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО) расположена сеть **автомобильных дорог общего пользования** общей протяженностью **128 683,0 км**, из них:

федеральных автомобильных дорог – 11 229,5 км;

автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения – 46521,3 км;

автомобильных дорог местного значения – 70 932,2 км¹.

В Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года² (далее – Национальная программа) отмечается, что одним из факторов, сдерживающих социально-экономическое развитие Дальнего Востока, является низкий уровень обеспеченности транспортной инфраструктурой. Так, **плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в 5,2 раза ниже среднероссийского уровня.**

На Дальнем Востоке 1265 населенных пунктов не имеют круглогодичной связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования.

Состояние автомобильных дорог **не обеспечивает безопасные условия транспортного движения на 20% их общей протяженности.** Это одна из основных причин высокой смертности населения в результате дорожно-транспортных происшествий (смертность в результате дорожно-транспортных происшествий превышает среднероссийское значение в 1,3 раза, при этом 70% дорожно-транспортных происшествий и 45% числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, фиксируется на автомобильных дорогах местного значения).

Автомобильные дороги с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации составляет **70,3 %**, в ДФО - **66,3 %**, из них с усовершенствованным покрытием - 62,2 % и 36,7 % соответственно.

В части дорожного строительства задачами Национальной программы являются:

обеспечение транспортной доступности 1265 населенных пунктов, не имеющих связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием или с переходным типом покрытия с сетью дорог общего пользования региона;

увеличение доли автомобильных дорог регионального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, не менее чем до 50,9 % и 55 % соответственно;

приведение в нормативное состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, улично-дорожной сети в населенных пунктах с численностью населения свыше 20 тыс. человек (35 населенных пунктов) до 85 % их общей протяженности.

¹ Сайт Минтранса России. Дорожное хозяйство. Дальневосточный федеральный округ.

² Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации 24 сентября 2020 года № 2464-р.

В части дорожного строительства Национальной программой предусматривается выполнение следующих мероприятий до 2024 года включительно:

приведение в состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 2,5 тыс. километров улично-дорожной сети в 35 населенных пунктах;

приведение в состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 4,6 тыс. километров улично-дорожной сети в 12 агломерациях;

приведение в состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, 23,8 тыс. километров региональных дорог.

В связи с наличием в регионе крупнейших железнодорожных артерий назрела необходимость ликвидации одноуровневых пересечений автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения и железных дорог.

В рамках реализации Национальной программы в ДФО должно быть построено и реконструировано 39 путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей.

2. Развитие дорожного хозяйства в ДФО осуществляется в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги» и принимаемых на федеральном уровне решений в сфере дорожного строительства. По итогам проведенного 2 июня 2022 года Президентом Российской Федерации В.В. Путиным совещания по вопросам дорожного строительства Правительству Российской Федерации было поручено утвердить пятилетний план дорожного строительства на 2023 - 2027 годы (далее - пятилетний план), предусматривающий приведение до конца 2027 года в нормативное состояние не менее 85 % автомобильных дорог, входящих в состав опорной сети автомобильных дорог³.

Кроме того, **высшим должностным лицам субъектов Российской Федерации** было поручено утвердить планы дорожной деятельности на 2023 - 2027 годы с учетом показателей, предусмотренных пятилетним планом, и необходимости приведения в нормативное состояние и поддержания в нормативном состоянии не менее 85 % опорной сети автомобильных дорог⁴.

Во исполнение данного поручения был принят **Федеральный закон от 24 июля 2023 года № 374-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»** и статью 3¹ Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее Федеральный закон от 24 июля 2023 года № 374-ФЗ), создающий правовую основу для формирования в России опорной сети автомобильных дорог к 1 сентября 2024 года.

Для решения данной задачи из всей сети автомобильных дорог России, которая составляет **1,5 млн км, были отобраны более 136 тыс. км:** из них 64 тыс. км – федерального значения, 72 тыс. км – регионального и межмуниципального. Разработка критериев отбора автодорог была согласована с субъектами Российской Федерации.

³ Перечень поручений по итогам состоявшегося 2 июня 2022 года совещания по вопросам дорожного строительства.. Утвержден Президентом Российской Федерации 13 июля 2022 года № Пр-1231 п.1а).

⁴ Перечень поручений по итогам состоявшегося 2 июня 2022 года совещания по вопросам дорожного строительства.. Утвержден Президентом Российской Федерации 13 июля 2022 года № Пр-1231 п.2).

Задача по развитию дорог, вошедших в опорную сеть, отражена в **региональных пятилетних планах дорожной деятельности**⁵.

Критерии отнесения автомобильных дорог общего пользования к опорной сети предусмотрены подготовленным Минтрансом России проектом Постановления Правительства Российской Федерации⁶.

Согласно Федеральному закону от 24 июля 2023 года № 374-ФЗ **в опорную сеть входят все дороги общего пользования федерального значения**, а также дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения, если они соединяют г. Москву с административными центрами субъектов Российской Федерации, соединяют административные центры субъектов Российской Федерации между собой, являются обходами городов с численностью населения свыше 100 тыс. человек, обеспечивают подъезд к автомобильным пунктам пропуска через границу, а также имеют интенсивность движения более 10 тыс. в сутки.

Следует отметить, что для регионов ДФО характерна относительно меньшая доля дорог регионального (межмуниципального) и местного значения **за счет относительно более высокой доли дорог федерального значения**. В целом по стране дороги регионального (межмуниципального) значения составляют 96% от общего числа. Тогда как, например, в Магаданской области на долю таких дорог приходится 69,1%. В Хабаровском крае, Республике Саха (Якутия), Еврейской автономной области, Сахалинской области доля таких дорог находится в диапазоне от 78% до 90%⁷. Соответственно, **доля дорог, включенных в опорную сеть, для регионов ДФО будет выше, чем для регионов других федеральных округов**.

Кроме того, для регионов ДФО в целом характерен более низкий уровень развития дорожной сети. В рейтинге качества дорог российских регионов лишь **Хабаровский край занял относительно высокое 13-е место**. Среди других регионов ДФО в рейтинге следуют Чукотский автономный округ на 18-м месте, Приморский край - на 27-м месте, Камчатский край на 35-м месте. Сахалинская область - на 39-м месте, Забайкальский край - на 56-м месте, а Еврейская автономная область - на 67-м месте. В конце рейтинга расположились Магаданская область, занявшая 76-е место, Республика Саха (Якутия) - 79 место и Амурская область - 80 место⁸.

3. В 2023 году в целом в Российской Федерации и в том числе в ДФО велось активное дорожное строительство. При открытии движения по вновь построенной автомагистрали М-12 «Восток» в декабре 2023 года Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил, что в целом по России по итогам 2023 года будет построено, реконструировано и приведено в нормативное состояние более 31 тыс. километров федеральных, региональных и местных дорог. **В регионах уложено более 188 млн квадратных метров асфальтобетона, что является рекордным показателем**⁹. Строительно-монтажные работы велись на 6,7 тыс. региональных и местных объектах¹⁰.

⁵ Сайт Минтранса России. «В Российском законодательстве закреплено понятие «опорная сеть автомобильных дорог», 25 июля 2023 года.

⁶ Размещен на информационно-правовой информации Гарант.ру 30 ноября 2023 года.

⁷ «Хабаровск не вошел в ТОП-10 регионов по качеству дорог»././ Аргументы недели. Хабаровск, 3 июля 2023 года.

⁸ РИА Новости. Рейтинг российских регионов по качеству дорог, 2023 год.

⁹ Сайт Kremiin.ru. Открытие автомобильной дороги М-12 «Восток», 21 декабря 2023 года.

¹⁰ Сайт Минтранса России. «Более 22 тыс. км дорог привели к нормативу благодаря дорожному нацпроекту в 2023 году», 27 декабря 2023 года.

Среди наиболее значимых событий в сфере дорожного строительства в ДФО в 2023 году следует выделить **открытие в г. Благовещенск Амурской области движения транспорта по мосту через реку Зeya – дублеру существующего Зейского моста**. Это один из крупнейших инфраструктурных объектов в Приамурье за последние десятилетия. Протяженность всего мостового перехода с подходами составляет более 10 км, в том числе длина самого моста – 2 км. Переправа установлена на 26 опорах и имеет вантовую систему, подходы на правом и левом берегах и две развязки. На примыкании к федеральной трассе Р-297 «Амур» построена развязка в двух уровнях с двумя правоповоротными съездами и путепроводом. Еще одна одноуровневая развязка расположена на пересечении с региональной дорогой «Владимировка – Заречный». Пропускная способность сооружения – 14 тыс. автомобилей в сутки

Ранее построенный мост давно нуждался в капитальном ремонте, но из-за того, что он являлся единственным путем между Благовещенском и районами Амурской области, закрыть его было невозможно. Старый мост продолжит работать в прежнем режиме, по новому мосту организовано движение автомобилей массой до 3,5 тонн и пассажирского транспорта.

Кроме того, в декабре 2023 года в **Приморском крае завершили реконструкцию участка федеральной автомобильной дороги А-370 «Уссури»** (Хабаровск – Владивосток) в районе Дальнереченска протяженностью почти 30 км. Работы с 305-го по 335-й км велись с 2020 года.

Трасса А-370 «Уссури» является самой загруженной на Дальнем Востоке: к ней тяготеют практически все административные районы юга и юго-запада Приморского и Хабаровского краев. В рамках реконструкции участка в районе Дальнереченска специалисты привели профиль земляного полотна к нормативным требованиям, уложили новый асфальт, построили семь мостов общей длиной более 330 метров и 48 водопропускных труб. Порядка 2,5 км построено по новому направлению – в обход села Знаменка, что выводит транзитный транспорт из населенного пункта и повышает безопасность движения. В рамках реализации проекта на участке также смонтировали около 25 км металлического барьерного ограждения и 2,5 км пешеходных дорожек, устроили новые остановки, на отрезке через село Совхоз Пожарский установили почти 2 км линий электроосвещения и более 330 метров шумозащитных экранов. **Работы выполнены с опережением графика на целый год**¹¹.

Также велись работы улучшению качества дорог и в **агломерациях ДФО**. Например, в **столице Амурской области** выполнена реконструкция улицы Тепличной. Обновленный участок (640 м) – маршрут к крупнейшей школе Приамурья, строительство которой завершили в этом году. По проекту работы должны проводиться в более протяженные сроки – 12-16 месяцев, но специалисты подрядной организации выполнили годовой объем за 5 месяцев¹².

В то же время Счетная палата Российской Федерации зафиксировала **ряд недостатков при проверке строительства автодороги «Владивосток-Находка-порт Восточный»**. Строительство данной дороги идет с отставанием от графика. Первоначальный срок строительства – декабрь 2020 года был перенесен на декабрь 2021 года, а затем на декабрь 2022 года. Однако и этот срок не был соблюден.

¹¹ Дорожные итоги – 2023. // Сайт «ДорИнфо», 30 декабря 2023 года.

¹² Сайт Минтранса России. «Более 22 тыс. км дорог привели к нормативу благодаря дорожному нацпроекту в 2023 году», 27 декабря 2023 года.

При этом в результате неоднократной корректировки проектно-сметной документации стоимость госконтракта на строительство первого участка дороги увеличилась в период с 2016 по 2022 год на 16,7% - с 20,7 млрд рублей до 24,1 млрд рублей¹³.

4. На 2024 год и последующие годы намечено продолжение широкомасштабного строительства в Российской Федерации, которое будет финансироваться из федерального бюджета в рамках реализации **Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»**. Так, в федеральном бюджете на 2024 год и плановый период 2025 и 2026 годов на реализацию данной программы предусмотрено 1389,09 млрд рублей, в 2025 году – 1403,89 млрд рублей и в 2026 году – 1561,39 млрд рублей. При этом на реализацию **федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть»** в 2024 году предусмотрено 259,55 млрд рублей, в 2025 году – 292,01 млрд рублей и в 2026 году – 315,25 млрд рублей, а на реализацию **федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети»**, соответственно – 310,36 млрд рублей, 379,06 млрд рублей и 410,26 млрд рублей¹⁴.

В принятом во исполнение поручения Главы государства **пятилетнем плане дорожного строительства на 2024–2028 годы** (далее - пятилетний план) предусмотрена реализация 380 проектов. В предыдущей версии плана, утверждённой летом 2022 года, насчитывалось более 250 мероприятий.

Общий объём финансового обеспечения всех мероприятий по дорожной деятельности запланирован на период реализации плана в сумме свыше **14 трлн рублей**, из них средства федерального бюджета составят 5,6 трлн рублей. Остальное – внебюджетные источники и дорожные фонды субъектов Российской Федерации.

Мероприятия разделены на две части – федеральную и региональную. На строительство и реконструкцию федеральных дорог будет направлено почти 1,9 трлн рублей. Это позволит ввести более 2,1 тыс. км автодорог.

Региональные проекты будут реализовываться на условиях софинансирования. **Федеральные средства в размере 361,7 млрд рублей позволят выполнить работы на 142 объектах** и обеспечить строительство и реконструкцию дорог общей протяжённостью более 1 тыс. км¹⁵.

При реализации пятилетнего плана в регионах **ДФО приоритетом остаётся приведение дорожной сети в нормативное состояние и обеспечение круглогодичной связи для всех жителей**. Запланирована модернизация в общей сложности почти 700 километров федеральных и региональных трасс. Внимание уделяется ремонту мостовых сооружений, строительству мостов и путепроводов через БАМ и Транссиб. В рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», реализация которого в соответствии с поручением Президента Российской Федерации должна быть продлена до 2030 года,¹⁶ будет предусмотрено **приведение в нормативное**

¹³ Сайт Счетной палаты Российской Федерации. Счетная палата проверила ход строительства автодороги «Владивосток-Находка-порт Восточный», 16 мая 2023 года.

¹⁴ Федеральный закон от 27 ноября 2023 года № 540 «О федеральном бюджете на 2024 год и плановый период 2025 и 2026 годов».

¹⁵ «Правительство расширило пятилетний план дорожного строительства». // Сайт Правительства Российской Федерации, 5 января 2024 года.

¹⁶ Перечень поручений по итогам состоявшегося 2 июня 2022 года совещания по вопросам дорожного строительства.. Утвержден Президентом Российской Федерации 13 июля 2022 года № Пр-1231 п.16).

состояние **85% дорог в городских агломерациях с численностью от 20 тысяч человек**¹⁷.

Среди инвестиционных проектов в сфере дорожного строительства в ДФО приоритетное внимание будет уделено **строительству мостового перехода через реку Лена** в районе г. Якутска. По оценке Центра стратегических исследований при главе республики Саха (Якутии), запуск моста может привести к ежегодному росту ВРП региона на 3%. Кроме того, этот проект **позволит соединить Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали с Северным морским путем**¹⁸.

Данный проект включен в пятилетний план¹⁹. Строительство реализуется **в рамках концессионного соглашения** между правительством Республики Саха (Якутия), консорциумом Госкорпорации «Ростех», группой «ВИС» и обеспечен внебюджетным финансированием со стороны концессионера и финансового партнера - ПАО «Сбербанк». В 2023 году по поручению Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации М.Ш. Хуснуллина была проведена повторная экспертиза проекта, по результатам которой его **стоимость была снижена с 176 млрд рублей до 130 млрд рублей**²⁰.

По результатам состоявшегося 5 сентября 2023 года совещания по вопросам развития дальневосточных городов **Президент Российской Федерации В.В. Путин** поручил Правительству Российской Федерации до 1 марта 2024 года с учетом ранее данных поручений при участии органов исполнительной власти Республики Саха (Якутия) **принять решения, обеспечивающие завершение строительства данного моста до 2028 года**²¹. Кроме того, с учётом данных поручений до 1 июля 2024 года необходимо будет обеспечить **приведение в нормативное состояние федеральной автомобильной дороги Р-504 «Колыма»**, которая соединяет Якутск и Магадан²².

При этом источником финансирования данных мероприятий могут быть бюджетные кредиты из федерального бюджета и специальные казначейские кредиты в целях финансового обеспечения реализации инфраструктурных проектов²³.

Важнейшим фактором дорожного строительства в ДФО является **модернизация приграничных пунктов пропуска**. До конца 2026 года должны быть модернизированы 29 таких пунктов пропуска. Кроме того, запланировано создание **нового пункта пропуска на острове Большой Уссурийский** и сопряжённого с ним транспортно-логистического узла в Хабаровске. Для поддержки создания транспортной и логистической инфраструктуры при пунктах пропуска на них **будет распространён преференциальный режим территории опережающего развития (ТОР)**²⁴.

¹⁷ Сайт Kremlin.ru. Совещание по вопросам дорожного строительства, 2 июня 2022 года.

¹⁸ «Проект строительства моста через Лену подешевел почти на 50 млрд рублей» // РБК, 21 июня 2023 года.

¹⁹ Утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 июня 2022 года.

²⁰ «Проект строительства моста через Лену подешевел почти на 50 млрд рублей» // РБК, 21 июня 2023 года.

²¹ Перечень поручений Президента Российской Федерации по итогам состоявшегося 5 сентября 2023 года совещания по вопросам развития дальневосточных городов, утвержден Президентом Российской Федерации 7 ноября 2023 года, Пр-2221, п. 1д).

²² Перечень поручений Президента Российской Федерации по итогам состоявшегося 5 сентября 2023 года совещания по вопросам развития дальневосточных городов, утвержден Президентом Российской Федерации 7 ноября 2023 года, Пр-2221, п. 1а).

²³ Перечень поручений Президента по итогам состоявшегося 5 сентября 2023 года совещания по вопросам развития дальневосточных городов, утвержден Президентом Российской Федерации 7 ноября 2023 года, Пр-2221, п. 3б)-1.

²⁴ Сайт Kremlin.ru. Совещание с членами Правительства, 17 января 2024 года.

5. Среди регионов ДФО наиболее успешно с задачами в сфере дорожного строительства справляется **Хабаровский край**. В середине июля 2022 года здесь открыли **первую скоростную автотрассу на Дальнем Востоке - обход Хабаровска**. Дорога - платная, длина основного хода составляет 27 км, общая протяженность всей построенной транспортной инфраструктуры - 52,8 км, расчетная скорость движения - 120 км/ч. На трассе возведены три моста, пять транспортных развязок и 21 путепровод. Автодорога построена при участии средств бюджета Хабаровского края и частных инвестиций. Инвестором выступал Российский инфраструктурный холдинг Группа «ВИС», финансовым партнером - Газпромбанк. **Общая стоимость строительства - 47 млрд рублей.**

Дорога имеет **стратегическое значение, соединяя между собой федеральные трассы А-370 «Усури», Р-297 «Амур» и А-375 «Хабаровск - Находка»**. Новый транспортный обход позволит разгрузить дорожную сеть Хабаровска за счет вывода большегрузного и транзитного транспорта за пределы основных городских магистралей²⁵.

В Хабаровском крае в 2023 году привели в порядок **120 объектов улично-дорожной сети и 105 километров региональных дорог**. Общий объём финансирования составил более 3 млрд рублей. Так, в Хабаровске отремонтировали 46 участков дорог протяжённостью больше 30 километров почти на 1,3 миллиарда рублей, а в Комсомольске-на-Амуре 43 объекта в 34 километра за 580 миллионов рублей.

На всех 27 объектах в муниципалитетах дорожные работы в 2023 году были завершены досрочно. В счет 2024 года были начаты работы на 10 объектах. Из плана работ на 2023 год отремонтированы все 4 участка автомобильных дорог общей протяженностью 25,16 километров. **В 2024 году** в Хабаровском крае планируется отремонтировать еще 110 объектов дорожной сети общей протяжённостью не менее 130 км²⁶.

В ноябре 2022 года губернатор Хабаровского края М.В. Дегтярев и руководитель ГК «Росавтодор» Р.В. Новиков подписали **меморандум о сотрудничестве в области развития дорог на ближайшие 5 лет**. В нём предусмотрено, что доля региональных дорог Хабаровского края в нормативном состоянии, входящих в опорную сеть, до 31 декабря 2029 года должна увеличиться до 85%²⁷.

6. Совет Федерации уделяет большое внимание развитию дорожного строительства в ДФО. Так, этой проблеме был посвящен **«круглый стол»**, проведенный 28 февраля 2020 года Комитетом Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера совместно с Комитетом Совета Федерации по экономической политике с участием представителей федеральных органов исполнительной власти и органов государственной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО.

Из рекомендаций данного «круглого стола» актуальность сохраняют следующие:

Правительству Российской Федерации ускорить рассмотрение вопроса **о дополнении национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные**

²⁵ Дорожные итоги – 2022.// Сайт «ДорИнфо», 30 декабря 2022 года.

²⁶ «Хабаровский край в 2023 году освоил больше 3 млрд рублей на ремонт дорог»// Информагентство Хабаровский край сегодня, 10 ноября .2023 года.

²⁷ «Михаил Дегтярёв и Роман Новиков подписали меморандум о развитии дорог в Хабаровском крае». // «Комсомольская правда», 22 ноября 2022 года.

дороги» федеральным проектом «Мосты и путепроводы», содержащим мероприятия по приведению в нормативное состояние находящихся в аварийном или предаварийном состоянии искусственных дорожных сооружений и по строительству автодорожных путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей;

Минтрансу России разработать дополнительные меры по стимулированию применения механизмов государственно-частного партнерства в области дорожной деятельности;

органам государственной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО, принять меры по исключению практики уплаты налога на имущество организаций в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения за счет бюджетных ассигнований региональных дорожных фондов²⁸.

Ситуация со **строительством мостового перехода через реку Лена** в районе г. Якутска обсуждалась на состоявшихся в декабре 2022 года в Совете Федерации **«Днях Республики Саха (Якутия)».**

В результате, **Правительству Российской Федерации было рекомендовано рассмотреть вопросы софинансирования** в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596, мероприятия по строительству мостового перехода через реку Лену в районе города Якутска **в размере не менее 50 % общего объема инвестиций за счет средств федерального бюджета,** а также увеличения в целях реализации указанного мероприятия лимитов инфраструктурных бюджетных кредитов Республике Саха (Якутия) на 2024 - 2025 годы.

В случае принятия решения об увеличении бюджетных ассигнований на реализацию инфраструктурных проектов с использованием средств инфраструктурных бюджетных кредитов, рассмотреть вопрос о предоставлении Республике Саха (Якутия) в 2023 году дополнительных лимитов таких кредитов на реализацию данного мероприятия²⁹.

²⁸ Рекомендации «круглого стола» на тему «Развитие сети автомобильных дорог в субъектах Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа». Утверждены на заседании Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера (протокол № 218 от 24 марта 2020 года).

²⁹ Постановление Совета Федерации от 23 декабря 2022 года №N 729-СФ «О государственной поддержке социально-экономического развития Республики Саха (Якутия)».

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

**о приоритетных направлениях развития дорожного хозяйства
в Дальневосточном федеральном округе**

В 2023 году в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы» (далее – ГП РТС) в соответствии с Федеральным законом от 5 декабря 2022 г. № 466-ФЗ «О федеральном бюджете на 2023 год и на плановый период 2024 и 2025 годов» общий объем государственной поддержки бюджетов субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО, на мероприятия в области дорожного хозяйства составил **24 709,2** млн рублей.

В том числе в целях реализации национального проекта БКД бюджетам субъектов ДФО предоставлены межбюджетные трансферты из федерального бюджета в размере **15 561,5** млн рублей, из них:

– в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» на реализацию мероприятий дорожной деятельности – 15 323,9 млн рублей;

– в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в целях внедрения интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях – 237,6 млн рублей.

В целях реализации федерального проекта «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» ГП РТС бюджетам субъектов ДФО предоставлены межбюджетные трансферты из федерального бюджета в размере **7 863,7** млн рублей, в том числе:

– на реализацию мероприятий по строительству (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования – 2 876,4 млн рублей;

– на финансирование дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения – 4 987,3 млн рублей.

Также в 2023 году бюджетам субъектов ДФО предоставлены межбюджетные трансферты из федерального бюджета в размере **1 284** млн рублей на восстановление автомобильных дорог регионального и местного значения при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

Кроме того, президиумом (штабом) Правительственной комиссии по региональному развитию в Российской Федерации 6 апреля, 7 сентября и 23 ноября 2023 г. утверждены перечни мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции и строительству автомобильных дорог в субъектах ДФО с распределением на их реализацию казначейских кредитов в общем размере 7,5 млрд рублей (с учетом блокировки межбюджетных трансфертов, предусмотренных на 2024 год, в соответствующем объеме).

В 2024 году в рамках ГП РТС в соответствии с Федеральным законом от 27 ноября 2023 г. № 540-ФЗ «О федеральном бюджете на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов» (далее – Федеральный закон № 540-ФЗ) общий объем государственной поддержки бюджетов субъектов ДФО **20 919,1** млн рублей.

В том числе в целях реализации национального проекта БКД бюджетам субъектов ДФО предусмотрены межбюджетные трансферты из федерального бюджета в размере **19 404,1** млн рублей, из них:

– в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» на реализацию мероприятий дорожной деятельности – 19 206 млн рублей;

– в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в целях внедрения интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях – 198,1 млн рублей.

В целях реализации федерального проекта «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» ГП РТС бюджетам субъектов ДФО предусмотрены межбюджетные трансферты из федерального бюджета на реализацию мероприятий по строительству (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования в размере **1 515** млн рублей.

Федеральным законом № 540-ФЗ утвержден с 2025 года норматив распределения доходов от акцизов, который зависит от протяженности автомобильных дорог опорной сети и искусственных сооружений, а также от протяженности региональных дорог в ненормативном состоянии. Также при расчете применяется повышающий коэффициент для субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО, равный 1,2.

В 2025 году в рамках ГП РТС в соответствии с Федеральным законом № 540-ФЗ общий объем государственной поддержки бюджетов субъектов ДФО **38 066,7** млн рублей.

В том числе в целях реализации национального проекта БКД бюджетам субъектов ДФО предусмотрены межбюджетные трансферты из федерального бюджета в размере **37 066,7** млн рублей, из них:

– в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» на реализацию мероприятий дорожной деятельности – 36 311,5 млн рублей, на приведение в нормативное состояние дорожной сети городских агломераций, образованных населенными пунктами с населением от 20 тысяч человек, расположенными в ДФО, – 580,8 млн рублей;

– в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в целях внедрения интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях – 174,4 млн рублей.

В целях реализации федерального проекта «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» ГП РТС бюджетам субъектов ДФО предусмотрены межбюджетные трансферты из федерального бюджета на реализацию мероприятий по строительству (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования в размере **1 000** млн рублей.

В 2026 году в рамках ГП РТС в соответствии с Федеральным законом № 540-ФЗ общий объем государственной поддержки бюджетов субъектов ДФО **49 650,1** млн рублей.

В том числе в целях реализации национального проекта БКД бюджетам субъектов ДФО предусмотрены межбюджетные трансферты из федерального бюджета в размере **45 280,1** млн рублей, из них:

– в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» на реализацию мероприятий дорожной деятельности – 43 084,3 млн рублей, на приведение в нормативное состояние дорожной сети городских агломераций, образованных населенными пунктами с населением от 20 тысяч человек, расположенными в ДФО – 1 615 млн рублей;

– в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в целях внедрения интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях – 580,8 млн рублей.

В целях реализации федерального проекта «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» ГП РТС бюджетам субъектов ДФО предусмотрены межбюджетные трансферты из федерального бюджета на реализацию мероприятий по строительству (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования в размере **4 370** млн рублей.

В части автомобильных дорог федерального значения.

В соответствии с федеральной адресной инвестиционной программой на 2023 год и на плановый период 2024 и 2025 годов на реализацию мероприятий по строительству, реконструкции и обустройству автомобильных дорог в 2023 году предоставлено 14 295,4 млн рублей, введено в эксплуатацию **78,9** км (участки на автомобильных дорогах А-360 «Лена», Р-297 «Амур», А-370 «Уссури»).

Средства по федеральной адресной инвестиционной программе на 2024 год и плановый период 2025 и 2026 годов на реализацию мероприятий по строительству, реконструкции и обустройству автомобильных дорог в 2024 году предусмотрены в объеме 9 985,4 млн рублей. Запланировано к вводу в эксплуатацию **39,9** км автомобильных дорог федерального значения (участки на автомобильных дорогах Р-504 «Колыма», А-370 «Уссури», Р-258 «Байкал»).

МАТЕРИАЛЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА

Справочная информация в части автомобильных дорог федерального значения по Дальневосточному федеральному округу 23 января 2024 г.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения на территории Дальневосточного федерального округа на 1 января 2024 г. составляет 11 229,5 км.

По состоянию на 1 января 2023 г. доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения на территории Дальневосточного федерального округа, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, составляла 59,3 % (6 659,9км).

Основные показатели аварийности на федеральных автомобильных дорогах Дальневосточного федерального округа за 2023 г. в сравнении с 2022 г.

| На автомобильных дорогах общего пользования | | Кол-во ДТП | Погибло | Ранено | Кол-во ДТП-ДУ | Погибло | Ранено |
|---|---------|------------|---------|--------|---------------|---------|--------|
| Дальневосточного федерального округа | 2023 г. | 1 325 | 321 | 1 931 | 89 | 30 | 119 |
| | 2022 г. | 1 389 | 363 | 1 951 | 127 | 41 | 152 |
| | +/-% | -4,6 | -11,6 | -1,0 | -29,9 | -26,8 | -21,7 |

По итогам 2023 г. на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, проходящих по территории Дальневосточного федерального округа, произошло 1 325 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых погиб 321 человек, и получили ранения различной степени тяжести 1 931 человек.

В сравнении с 2022 г. количество ДТП снизилось на 4,6 %, погибших на 11,6 %, раненных на 1,0 %.

ДТП, в местах совершения которых отмечены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния, зарегистрированы в 89 случаях, и в сравнении с 2022 г. данный показатель снизился на 29,9 %.

В этих происшествиях погибли 30 человек, и получили ранения различной степени тяжести 119 человек. В сравнении с 2022 г. показатель

по погибшим и раненым снизился на 26,8 % и 21,7 %.

**Основные показатели аварийности на федеральных
автомобильных дорогах Дальневосточного федерального округа
за 2022 г. в сравнении с 2021 г.**

| На автомобильных дорогах общего пользования | | Кол-во ДТП | Погибло | Ранено | Кол-во ДТП-ДУ | Погибло | Ранено |
|---|---------|------------|---------|--------|---------------|---------|--------|
| Дальневосточного федерального округа | 2022 г. | 1 389 | 363 | 1 951 | 127 | 41 | 152 |
| | 2021 г. | 1 397 | 351 | 1 997 | 198 | 42 | 279 |
| | +/-% | -0,6 | 3,4 | -2,3 | -35,9 | -2,4 | -45,5 |

По итогам 2022 г. на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, проходящих по территории Дальневосточного федерального округа, произошло 1 389 ДТП, в которых погибли 363 человека, и получили ранения различной степени тяжести 1 951 человек.

В сравнении с 2021 г. количество ДТП и раненных снизилось на 0,6 % и 2,3 %, а количество погибших выросло на 3,4 %.

ДТП, в местах совершения которых отмечены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния, зарегистрированы в 127 случаях, и в сравнении с 2021 г. данный показатель снизился на 35,9 %.

В этих происшествиях погиб 41 человек, и получили ранения различной степени тяжести 152 человека. В сравнении с 2021 г. показатель по погибшим и раненым снизился на 2,4 % и 45,5 %.

**Объемы финансирования и показатели реализации мероприятий
на автомобильных дорогах федерального значения в период
2024–2026 годов**

| Вид расходов | 2024 год | | | 2025 год | | | 2026 год | | |
|-----------------------------------|----------------|---------|--------------------------|----------------|---------|--------------------------|----------------|--------|--------------------------|
| | Мощность ввода | | Объем фин-я, млрд рублей | Мощность ввода | | Объем фин-я, млрд рублей | Мощность ввода | | Объем фин-я, млрд рублей |
| | км | пог. м | | км | пог. м | | км | пог. м | |
| Дальневосточный федеральный округ | 397,0 | 1 033,5 | 44,7 | 161,1 | 2 000,7 | 31,1 | 207,8 | | 32,0 |
| Строительство и реконструкция | 45,6 | 410,4 | 10,0 | 70,6 | 980,2 | 15,5 | 2,5 | | 0,9 |
| Капитальный ремонт | 140,5 | 163,8 | 13,4 | 52,3 | 1 020,5 | 6,6 | 205,3 | | 24,7 |
| Ремонт и содержание | 210,9 | 459,3 | 21,3 | 38,2 | | 9,0 | | | 6,4 |

Информация о мероприятиях по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения

В период 2024–2026 годов на территории Дальневосточного федерального округа предусмотрена реализация следующих объектов строительства и реконструкции:

1. Реконструкция моста через р. Переемная на км 224+808 автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск-Улан-Удэ-Чита, Республика Бурятия (*срок реализации строительно-монтажных работ 2020–2024 годы*);

2. Реконструкция моста через р. Бол. Ивановка на км 268+712 автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита, Республика Бурятия (*срок реализации строительно-монтажных работ 2022–2025 годы*);

3. Реконструкция моста через р. Ключевка на км 270+025 автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита, Республика Бурятия (*срок реализации строительно-монтажных работ 2022–2025 годы*);

4. Реконструкция моста через р. Бол. Осиновка на км 274+133 автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск-Улан-Удэ-Чита, Республика Бурятия (*срок реализации строительно-монтажных работ 2022–2025 годы*);

5. Реконструкция моста через р. Толбазиха км 314+821 автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита,

Республика Бурятия (*срок реализации строительно-монтажных работ 2022–2025 годы*);

6. Реконструкция путепровода на км 334+988 автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита, Республика Бурятия (*срок реализации строительно-монтажных работ 2019–2025 годы*).

7. Реконструкция мостового перехода через р. Оротукан на км 1634+237 автомобильной дороги Р-504 «Колыма» Якутск – Магадан, Магаданская область (*сроки реализации строительно-монтажных работ 2020–2025 годы*);

8. Реконструкция мостового перехода через р. Бикин с путепроводом через ж/д на км 228 автомобильной дороги А-370 "Уссури" Хабаровск - Владивосток, Хабаровский край (*сроки реализации строительно-монтажных работ 2024–2026 годы*);

9. Реконструкция мостового перехода через р. Лесная на км 234+468 автомобильной дороги А-370 «Уссури» Хабаровск-Владивосток, Хабаровский край (*сроки реализации строительно-монтажных работ 2022–2024 годы*);

10. Реконструкция мостового перехода через р. Амга на км 825 автомобильной дороги А-360 «Лена» Невер – Якутск, Республика Саха (Якутия) (*сроки реализации строительно-монтажных работ 2019–2025 годы*);

11. Реконструкция автомобильной дороги Р-504 «Колыма» Якутск – Магадан км 1510 – км 1536, Магаданская область (*сроки реализации строительно-монтажных работ 2020–2025 года*);

12. Реконструкция автомобильной дороги «Колыма» – строящаяся дорога от Якутска до Магадана км 1821+000 – км 1831+000, Магаданская область (*сроки реализации строительно-монтажных работ 2020–2024 года*);

13. Реконструкция автомобильной дороги Р-504 «Колыма» Якутск – Магадан км 662 – км 692, Республика Саха (Якутия) (*сроки реализации строительно-монтажных работ 2020–2024 годы*);

14. Реконструкция автомобильной дороги Р-504 «Колыма» Якутск – Магадан км 1121 – км 1142, Республика Саха (Якутия) (*сроки реализации строительно-монтажных работ 2020–2025 годы*);

15. Реконструкция автомобильной дороги А-370 «Уссури» Хабаровск – Владивосток км 687,7 – км 703,1, Приморский край (*сроки реализации строительно-монтажных работ 2020–2025 годы*).

16. Строительство автомобильной дороги А-350 Чита – Забайкальск – граница с Китайской Народной Республикой на участке км 484+000 – км 486+000 (подъезд к грузовому терминалу международного автомобильного пункта пропуска Забайкальск), Забайкальский край (*сроки реализации строительно-монтажных работ 2024–2026 годы*).

Приоритетные задачи развития автомобильных дорог федерального значения в Дальневосточном федеральном регионе

По исполнению поручения Президента Российской Федерации от 19.10.2021 № Пр-2154ГС Росавтодором продолжается планомерная работа по обеспечению круглогодичного бесперебойного транспортного сообщения на дорогах А-360 «Лена», А-331 «Виллой» и Р-504 «Колыма».

В целях ликвидации паромных переправ и автозимников на автомобильных дорогах А-331 «Виллой» и Р-504 «Колыма» после 2028 года планируется строительство мостов через р. Алдан и р. Виллой на км 660, км 798+600 – км 812+300, км 942+500 – км 955+700 и км 1046+700 – км 1051+400 автомобильной дороги А-331 «Виллой», а также нового участка автомобильной дороги А-331 «Виллой» на месте существующего грунтового разрыва.

Общая предварительная стоимость работ по строительству мостов через р. Виллой составляет 83,2 млрд рублей в ценах 2024 года (111,7 млрд рублей при реализации в период 2028–2032 годов), при этом по объекту «Строительство мостового перехода через реку Виллой на км 660 автомобильной дороги А-331 «Виллой» Тулун – Братск – Усть-Кут – Мирный – Якутск, Республика Саха (Якутия)» разработана проектная документация, получившая в 2021 году положительное заключение государственной экспертизы.

По объекту реконструкции Р-504 «Колыма» на участке км 350 – км 374 со строительством мостового перехода через реку Алдан, Республика Саха (Якутия), завершены работы по подготовке обоснования инвестиций в указанный объект, осуществляется процедура проведения технологического ценового аудита. Планируемый срок получения заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» – I квартал 2024 года. Предполагаемая (предельная) стоимость строительства объекта составляет 65,8 млрд рублей в ценах 2023 года.

Вместе с тем реализация объекта «Строительство автомобильной дороги А-331 «Виллой» Тулун – Братск – Усть-Кут – Мирный – Якутск на участке н.п. Верхнемарково – п. Непа – п. Витим – п. Пеледуй – г. Ленск, Иркутская Область, Республика Саха (Якутия)» протяженностью 776 км позволит обеспечить круглогодичное бесперебойное транспортное сообщение по автомобильной дороге между Республикой Саха (Якутия) и Иркутской областью путем устранения существующего грунтового разрыва.

Предварительная стоимость указанного объекта составляет 115,4 млрд рублей в ценах 2024 года (155,7 млрд рублей при реализации в период 2028–2032 годов).

Вместе с тем объем финансирования, предусмотренный на реализацию мероприятий федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети» в рамках Пятилетнего плана дорожной деятельности на 2024–2028 годы, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.12.2023 № 3907-р, распределен по объектам в полном объеме на период до 2028 года. Финансирование вышеуказанных мероприятий в рамках Пятилетнего плана не предусмотрено

**Справочная информация
в части автомобильных дорог
регионального значения по
Дальневосточному федеральному
округу**

23 января 2024 г.

Общий объем межбюджетных трансфертов, предусмотренных субъектам Российской Федерации ДФО в 2023 году составил в объеме **25,3 млрд рублей (освоение составило 100%)**, в том числе на реализацию:

- национального проекта «Безопасные качественные дороги» (далее - **НП «БКД»**) – **15,6 млрд рублей**, из них на реализацию федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» – **15,3 млрд рублей**, федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» федерального проекта – **0,3 млрд рублей**;

- федерального проекта «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» – **9,1 млрд рублей**;

- государственной программы «Комплексное развитие транспортной системы» в части субсидии на развитие транспортной инфраструктуры **на сельских территориях** – **0,6 млрд рублей**.

В рамках проекта федерального бюджета **на 2024-2026 гг.** субъектам ДФО предусмотрено средств в общем объеме **111,7 млрд рублей**, в том числе:

2024 год – **21,8 млрд рублей**, в том числе на реализацию **НП «БКД»** – **19,4 млрд рублей**;

2025 год – **39,2 млрд рублей**, в том числе на реализацию **НП «БКД»** – **37,1 млрд рублей**;

2026 год – **50,7 млрд рублей**, в том числе на реализацию **НП «БКД»** – **45,3 млрд рублей**.

В рамках предусмотренной поддержки из федерального бюджета субъектами дальневосточного федерального округа **введено в эксплуатацию 963 км объектов** обеспечивающих достижение всех установленных планов предусмотренных региональные программами в том числе:

объектов ремонта 850,63 км;

объектов капитального ремонта 43 км;

объектов реконструкции 6,9 км;

объектов строительства 63,37 км.

Справочно:

| Субъект ДФО | Предусмотрено межбюджетных трансфертов, млн рублей | | | | | | | | | |
|------------------------------|--|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-------|----------------------|
| | 2023 год | | 2024 год | | 2025 год | | 2026 год | | | |
| | Всего | в том числе НП «БКД» | Всего | в том числе НП «БКД» | Всего | в том числе НП «БКД» | Всего | в том числе НП «БКД» | Всего | в том числе НП «БКД» |
| Республика Бурятия | 4 018,4 | 3 248,0 | 4 204,6 | 3 682,4 | 4 840,4 | 4 766,8 | 5 674,8 | 5 533,9 | | |
| Республика Саха (Якутия) | 4 599,3 | 3 107,5 | 4 197,3 | 4 154,3 | 4 958,9 | 4 861,3 | 6 791,1 | 6 791,1 | | |
| Приморский край | 2 483,6 | 1 603,1 | 2 116,7 | 2 116,7 | 6 493,4 | 5 485,8 | 8 818,4 | 4 448,4 | | |
| Хабаровский край | 2 176,7 | 1 596,5 | 2 224,0 | 2 224,0 | 4 060,6 | 3 498,6 | 4 377,1 | 4 071,8 | | |
| Амурская область | 1 849,9 | 762,4 | 705,7 | 705,7 | 4 204,2 | 4 204,2 | 7 996,5 | 7 996,5 | | |
| Камчатский край | 1 321,0 | 1 185,4 | 846,8 | 846,8 | 2 607,1 | 2 404,6 | 3 386,7 | 2 911,7 | | |
| Магаданская область | 401,2 | 195,6 | 300,4 | 300,4 | 619,8 | 619,8 | 490,3 | 490,3 | | |
| Сахалинская область | 1 136,4 | 842,5 | 967,9 | 730,5 | 1 898,8 | 1 818,4 | 1 470,9 | 1 439,1 | | |
| Забайкальский край | 4 014,0 | 2 770,9 | 4 311,2 | 4 262,2 | 7 090,7 | 6 971,0 | 8 058,6 | 8 010,1 | | |
| Еврейская автономная область | 275,5 | 196,5 | 300,0 | 300,0 | 876,6 | 876,6 | 705,6 | 693,7 | | |
| Чукотский автономный округ | 3 052,1 | 53,1 | 1 596,0 | 81,1 | 1 559,6 | 1 559,6 | 2 893,6 | 2 893,6 | | |
| ВСЕГО | 25 328,1 | 15 561,5 | 21 770,6 | 19 404,1 | 39 210,1 | 37 066,7 | 50 663,6 | 45 280,2 | | |

Региональные дороги

По итогам 2022 года протяженность региональных дорог в нормативе в субъектах ДФО составила более 19,7 тыс. км. Плановое значение показателя было достигнуто всеми субъектами ДФО.

В 2023 году риски достижения целевых показателей года в регионах отсутствуют. По данным СОУ «Эталон» показатели достигнуты всеми субъектами ДФО (будет уточнено в рамках статистики).

| Наименование | Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям – ПЛАН% | Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям. ФАКТ% |
|------------------------------|--|---|
| Амурская область | 39,35 | 40,58 |
| Еврейская автономная область | 45,12 | 49,56 |
| Забайкальский край | 38,04 | 41,40 |
| Камчатский край | 48,30 | 50,07 |
| Магаданская область | 34,96 | 36,80 |
| Приморский край | 48,60 | 51,69 |
| Республика Бурятия | 48,80 | 51,09 |
| Республика Саха (Якутия) | 38,16 | 61,68 |
| Сахалинская область | 57,91 | 61,83 |
| Хабаровский край | 65,13 | 68,19 |
| Чукотский автономный округ | 66,77 | 67,10 |
| Итого: | 48,29 | 52,73 |

Агломерации

В прошлом году субъекты ДФО достигли плановые показатели по уровню нормативного состояния дорог крупнейших агломераций. Общая протяженность дорог в нормативе составила порядка 4,1 тыс. км при общей протяженности 5,1 тыс. км.

| Наименование | Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии – ПЛАН% | Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии – ФАКТ% |
|------------------------------|---|---|
| Амурская область | 80,03 | 88,13 |
| Еврейская автономная область | 58,00 | 65,17 |
| Забайкальский край | 77,68 | 82,58 |
| Камчатский край | 74,00 | 79,53 |
| Магаданская область | 89,49 | 90,17 |
| Приморский край | 77,44 | 81,37 |
| Республика Бурятия | 77,29 | 83,38 |
| Республика Саха (Якутия) | 66,11 | 74,02 |
| Сахалинская область | 73,38 | 78,99 |
| Хабаровский край | 71,73 | 79,70 |
| Чукотский автономный округ | 77,12 | 77,83 |
| Итого: | 74,75 | 80,08 |

| Наименование | Протяженность приведенных в нормативное состояние ИССО на рег. дорогах – ПЛАН, пог.м. | Протяженность приведенных в нормативное состояние ИССО на рег. дорогах ФАКТ, пог.м. |
|------------------------------|---|---|
| Амурская область | 79,00 | 231,18 |
| Еврейская автономная область | 54,85 | 186,02 |
| Забайкальский край | 567,00 | 1 257,00 |
| Камчатский край | 59,23 | 59,23 |
| Магаданская область | 69,00 | 248,65 |
| Приморский край | 262,00 | 1 347,60 |
| Республика Бурятия | 103,32 | 534,36 |
| Республика Саха (Якутия) | 326,00 | 875,69 |
| Сахалинская область | 55,00 | 238,37 |
| Хабаровский край | 548,00 | 1 718,18 |
| Чукотский автономный округ | 48,00 | 48,00 |
| Итого: | 2 171,40 | 6 744,28 |

Опорная сеть

На территории ДФО **93** автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения, включенных в опорную сеть автомобильных дорог, протяженностью **8 082 км**, из них в нормативном состоянии **41,2 % (3 328,5 км)**.

| Наименование | Доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, на отчетный месяц – ПЛАН, % | Доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, на отчетный месяц, ФАКТ, % |
|------------------------------|--|---|
| Амурская область | 42,81 | 45,46 |
| Еврейская автономная область | 43,38 | 49,24 |
| Забайкальский край | 31,32 | 37,20 |
| Камчатский край | 56,89 | 59,87 |
| Магаданская область | 33,84 | 33,84 |
| Приморский край | 23,12 | 33,40 |
| Республика Бурятия | 57,90 | 61,95 |
| Республика Саха (Якутия) | 41,59 | 60,38 |
| Сахалинская область | 31,79 | 37,03 |
| Хабаровский край | 54,25 | 59,48 |
| Чукотский автономный округ | 61,80 | 63,90 |
| Итого: | 43,52 | 49,25 |

Объекты строительства и реконструкции ДФО.

В настоящее время предусмотрена реализация **18 объектов** строительства и реконструкции на территории **восьми регионов**. Общий объем финансирования мероприятий в **2024–2028 гг.** составит более **80 млрд рублей**.

На территории Республики Бурятия сегодня осуществляется реализация **3 объектов**.

Справочно:

Строительство моста через р. Уда и Транссибирскую магистраль в створе ул. Сахьяновой и 3-я Транспортная – 5,1 млрд рублей, ввод в 2029 г.

Реконструкция автомобильной дороги Улан-Удэ - Турунтаево - Курумкан - Новый Уоян, км 291 - км 306 в Баргузинском районе Республики Бурятия – 1,3 млрд рублей, ввод в 2026 г.

Реконструкция автомобильной дороги Улан-Удэ - Турунтаево - Курумкан - Новый Уоян, км 306 - км 316 в Баргузинском районе Республики Бурятия – 0,8 млрд рублей, ввод в 2025 г.

На территории **Чукотского автономного округа** с федеральной поддержкой реализуются один объект строительства:

Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (**Колыма - Омсукчан - Омолон - Анадырь** на территории Чукотского автономного округа, участок Омолон - Анадырь с подъездами до Билибино, Комсомольского, Эгвекинота; Билибино - Комсомольский - Певек) – **4,3 млрд рублей, ввод в 2026 г.**

В **Камчатском крае** планируется начало реализации **1 этапа объездной дороги** от Петропавловского шоссе до жилого района «Северо-Восток» с финансированием в объеме **0,9 млрд рублей в 2026 г.**

На территории Амурской области в 2024-2028 гг. планируется реконструкция двух участков автомобильной дороги «Благовещенск – Свободный» и строительство двух петкпроводов через Транссибирскую магистраль.

Справочно:

Реконструкция участков автомобильной дороги "Благовещенск - Свободный", км 66 - км 68 – 0,4 млрд рублей, ввод в 2026 г.

Реконструкция участков автомобильной дороги "Благовещенск - Свободный", км 96 - км 109 – 2,6 млрд рублей, ввод в 2026 г.

Строительство автодорожного путепровода через Транссибирскую магистраль, расположенного в створе ул.Базарная в городе Белогорск Амурской области – 0,5 млрд рублей, ввод после 2028 г.

Строительство путепровода через Транссибирскую ж.д. в с. Возжаевка – 1,4 млрд рублей, ввод в 2026 г.

В Приморском крае федеральная поддержка в объеме **18,1 млрд рублей** будет направлена на **четыре объекта**.

Справочно:

Строительство автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный на участке км 18+500 - км 40+800 в Приморском крае – 2,2 млрд рублей, ввод в 2026 г.

Строительство автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный на участке км 43+474 - км 65+000 в Приморском крае – 15,5 млрд рублей, ввод в 2028 г.

Реконструкция автомобильной дороги местного значения от с. Петровка до территории ПМЗ – 0,5 млрд рублей, ввод после 2028 г.

Реконструкция автомобильной дороги от ул. Маслакова вдоль Судостроительного комплекса «Звезда» до территории ПМЗ – 0,5 млрд рублей, ввод после 2028 г.

Республике Саха (Якутия) предусмотрены средства федерального бюджета в объеме **42,8 млрд рублей** на реализацию **моста через р.Лену** в районе г. Якутска (*концессия*).

На территории **Сахалинской области** планируется ввод **первого этапа автомобильной дороги Невельск - Томари - аэропорт Шахтерск** на участке км 201+700 - км 210+950 с объемом федеральной поддержки в объеме 0,2 млрд рублей.

Также предусмотрено финансирование работ по строительству **обхода Южно-Сахалинска** в объеме **1,3 млрд рублей** и вводом в **2028 г.**

В **Хабаровском крае** в 2024 году учтены средства для возврата предусмотренного в 2023 году **казначейского кредита** на два участка автомобильной дороги **Комсомольск-на-Амуре - Березовый - Амгунь - Могды – Чегдомын**. Ввод объектов планируется в текущем году.

Введенные объекты 2023 г.

В 2023 году был введен мост через реку Зея в Амурской области, кроме того завершены работы на таких значимых объектах как: «Реконструкция мостового перехода через р. Нюя на км 114 автомобильной дороги 1246-й км а/д "Виллой" - Ленск», «Строительство подъезда к проектируемому аэровокзалу в г. Елизово от автомобильной дороги А-401 Подъездная дорога от морского порта Петропавловск-Камчатский к аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово) на участке км 34»

МАТЕРИАЛЫ МИНИСТЕРСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ

Справочная информация «О приоритетных направлениях развития дорожного хозяйства в Дальневосточном федеральном округе»

Проблемные вопросы:

1. Все основные технические параметры состояния автомобильных дорог ДФО отстают от среднероссийского уровня на начало 2023 года.

Обновленная статистика по форме 1-БКАД по итогам прошедшего года направляется Росавтодором не ранее 2 квартала текущего года.

- Доля автодорог, соответствующих нормативным требованиям Регионального значения 43,3 % против 50,6 % по России; Местного значения 47,4 % против 53,7 % по России.
- Доля автодорог с твердым покрытием: Регионального значения 73,7 % против 92,7 % по России; Местного значения 57,4 % против 58 % по России.
- Доля автодорог с усовершенствованным покрытием: Регионального значения 36,1 % против 70,9 % по России; Местного значения 29,5 % против 51,6 % по России.
- Средняя плотность автодорог ДФО с твердым покрытием в 5,5 раз меньше, чем в среднем по России (12 км/тыс.м² против 65 км/тыс.м²).

2. Низкая пропускная способность участков подводящей автодорожной инфраструктуры к дальневосточным пунктам пропуска.

Увеличение объема трансграничной торговли зависит не только от пропускной способности пунктов пропуска, а от нормативного состояния и качества подъездной инфраструктуры, ведущей к пункту пропуска.

В условиях продолжающейся переориентации логистических связей и грузопотока с запада на восток роль опорной транспортной инфраструктуры Дальнего Востока, в которую в том числе входят подъездные автомобильные дороги к пунктам пропуска, возрастает.

До 2027 года включительно будут модернизированы все приоритетные дальневосточные пункты пропуска, их совокупная мощность вырастет в несколько раз. При этом без модернизации автодорожной инфраструктуры эффекта от реконструкции пунктов пропуска не будет.

Большая часть подъездных дорог к пунктам пропуска находятся в региональной собственности. Существующие дорожные карты приведения в нормативное состояние региональных дорог, ведущих к пунктам пропуска, предусматривают реализацию мероприятий за счет средств регионального дорожного фонда, больше половины средств которого в среднем уходит на текущий ремонт и содержание существующих дорог.

Стоимость модернизации всей необходимой приграничной дорожной инфраструктуры сопоставима с годовым объемом регионального дорожного фонда, в связи с чем реализация регионом данных мероприятий требует дополнительной федеральной поддержки. В этих условиях субъектам ДФО требуется оказание дополнительной государственной поддержки из федерального бюджета.

Следует отметить, что мероприятия по реконструкции участков подъездных путей к пунктам пропуска также включены в проект Комплексной программы ускоренного развития ключевых отраслей экономики Приморского края до 2030 года, разработанной и внесенной в Правительство Российской Федерации во исполнение поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

3. Развитие автомобильной магистрали «Владивосток – Находка – порт Восточный»

К 2030 году грузооборот портов Приморского края увеличится практически в 2 раза – со 190 до 360 млн тонн в год. При этом уже сейчас порты не реализуют свой потенциал в полной мере.

Автомобильная дорога «Владивосток – Находка – порт Восточный» представляет собой составную и системообразующую часть международного транспортного коридора «Приморье-1», которая позволит в перспективе расширить пропускную способность транспортно-логистических узлов Приморского края и увеличить товарооборот со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Президентом Российской Федерации поручено Правительству Российской Федерации «принять решение о дополнительном финансировании в 2025-2030 гг. строительства автомобильной дороги Владивосток – Находка – порт Восточный» (пункт 8 перечня поручений от 7 ноября 2023 г. № Пр-2217).

Данная автомобильная дорога имеет протяженность 146 км. Завершено строительство первого участка протяженностью 18 км, завершается работа на участке от 18 до 43 км.

Решение о строительстве и реконструкции последующих участков не принято.

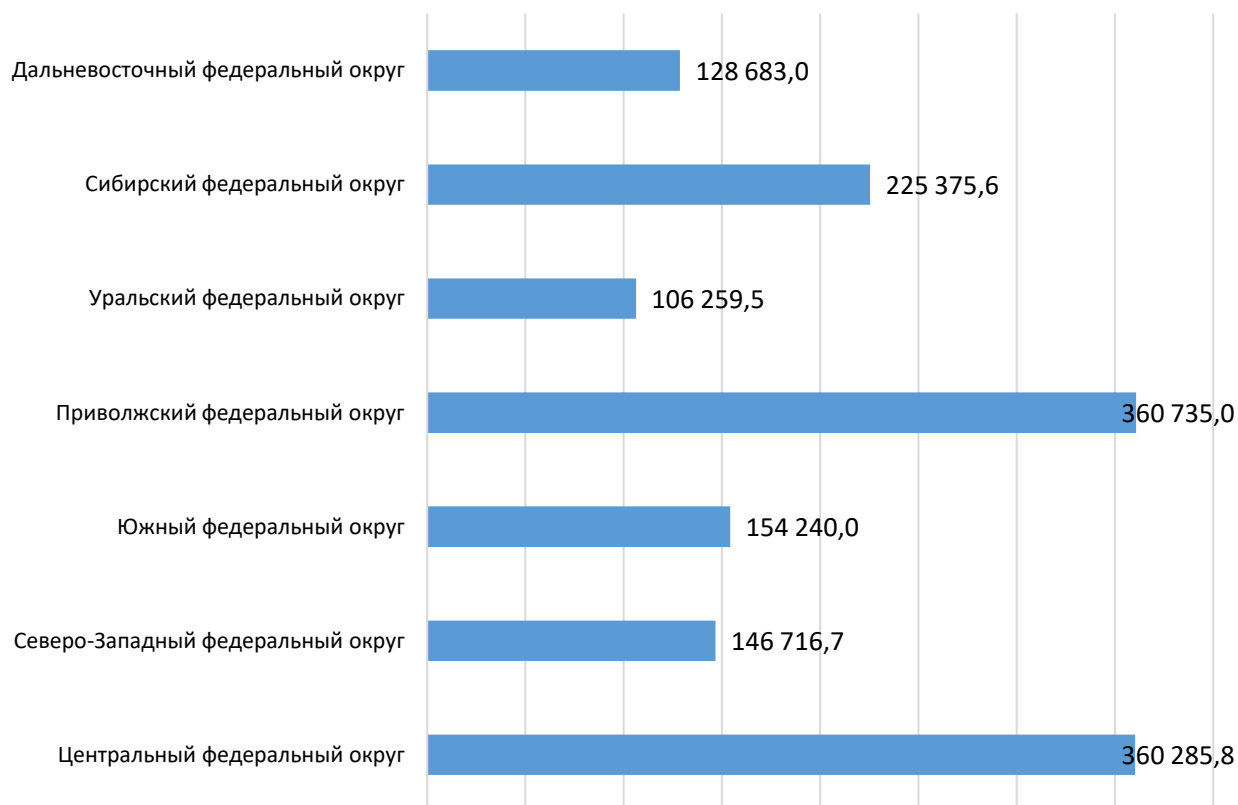
В целях завершения работы по строительству дороги Правительством Приморского края проведено обоснование инвестиций на участок 43-146 км. Совместно с Росавтодором оптимизирована стоимость: она снижена с 307 до 200 млрд рублей в ценах 2022 г.

В настоящее время рассматривается вариант строительства дороги за счет частных инвестиций в рамках концессионного соглашения.

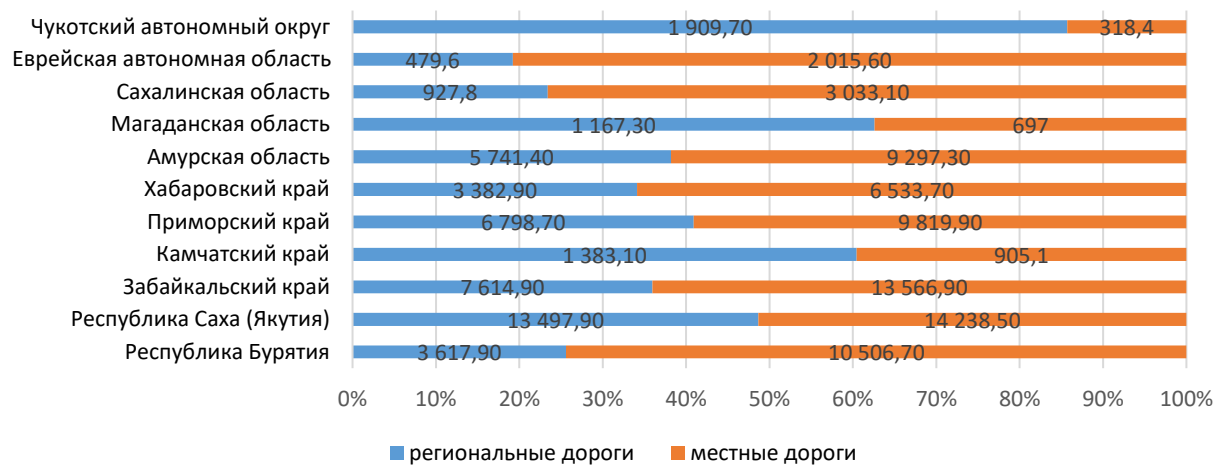
ПОКАЗАТЕЛЬ 1**Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования
федерального, регионального или межмуниципального и местного
значения***(на конец 2022 года; километров)***ДФО 128,7 тыс. км:****дороги ФЕДЕРАЛЬНОГО значения – 11,3 тыс. км****дороги РЕГИОНАЛЬНОГО значения – 46,5 тыс. км****дороги МЕСТНОГО значения – 70,9 тыс. км**

| Дальневосточный федеральный округ | Общая прот-ть | в том числе: | |
|-----------------------------------|------------------|---------------------------|----------------------|
| | | регионального значения | местного значения |
| | 128 683,0 | 46 521,3 | 70 932,2 |
| Республика Бурятия | 14 949,4 | 3 617,9 | 10 506,7 |
| Республика Саха (Якутия) | 31 051,1 | 13 497,9 | 14 238,5 |
| Забайкальский край | 22 908,2 | 7 614,9 | 13 566,9 |
| Камчатский край | 2 326,2 | 1 383,1 | 905,1 |
| Приморский край | 17 146,6 | 6 798,7 | 9 819,9 |
| Хабаровский край | 11 073,2 | 3 382,9 | 6 533,7 |
| Амурская область | 16 528,8 | 5 741,4 | 9 297,3 |
| Магаданская область | 2 698,3 | 1 167,3 | 697,0 |
| Сахалинская область | 4 900,3 | 927,8 | 3 033,1 |
| Еврейская автономная область | 2 849,1 | 479,6 | 2 015,6 |
| Чукотский автономный округ | 2 251,6 | 1 909,7 | 318,4 |

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования, км



Общая протяженность автомобильных дорог ДФО регионального и местного значения



ПОКАЗАТЕЛЬ 2

Плотность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с твердым покрытием

(на конец 2022 года; км дорог на 1000 км² территории)

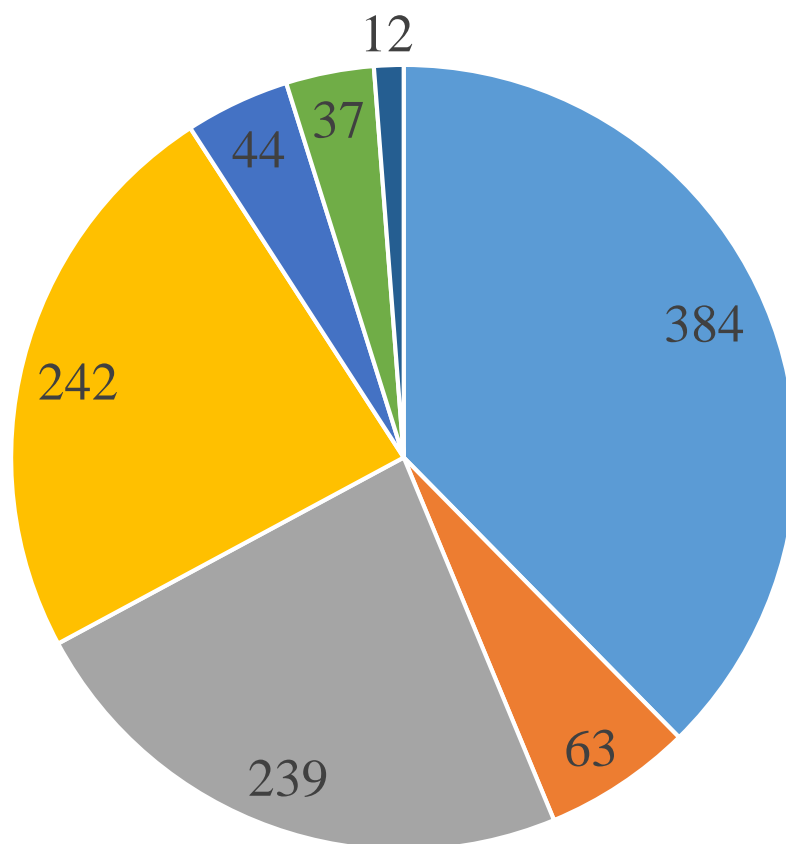
ДФО 12 км на 1000 км² *(среднее значение по ДФО)*

РФ 168 км на 1000 км² *(среднее значение без учета ДФО и СКФО)*

Самые низкие показатели на Магадане (5,6), Камчатке (4,6), Якутии (4,1), Чукотке (1,3).

| Дальневосточный федеральный округ | 12 |
|--|-----------|
| Республика Бурятия | 27 |
| Республика Саха (Якутия) | 4,1 |
| Забайкальский край | 34 |
| Камчатский край | 4,6 |
| Приморский край | 93 |
| Хабаровский край | 13 |
| Амурская область | 35 |
| Магаданская область | 5,6 |
| Сахалинская область | 33 |
| Еврейская автономная область | 71 |
| Чукотский автономный округ | 1,3 |

Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (км дорог на 1000 км² территории)



- Центральный федеральный округ
- Южный федеральный округ
- Уральский федеральный округ
- Дальневосточный федеральный округ
- Северо-Западный федеральный округ
- Приволжский федеральный округ
- Сибирский федеральный округ

ПОКАЗАТЕЛЬ 3

**Протяженность автомобильных дорог общего пользования
федерального, регионального или межмуниципального и местного
значения с твердым покрытием**

(на конец 2022 года; километров)

ДФО 86,3 ты. км

РФ 955,1 тыс. км *(без учета ДФО и СКФО)*

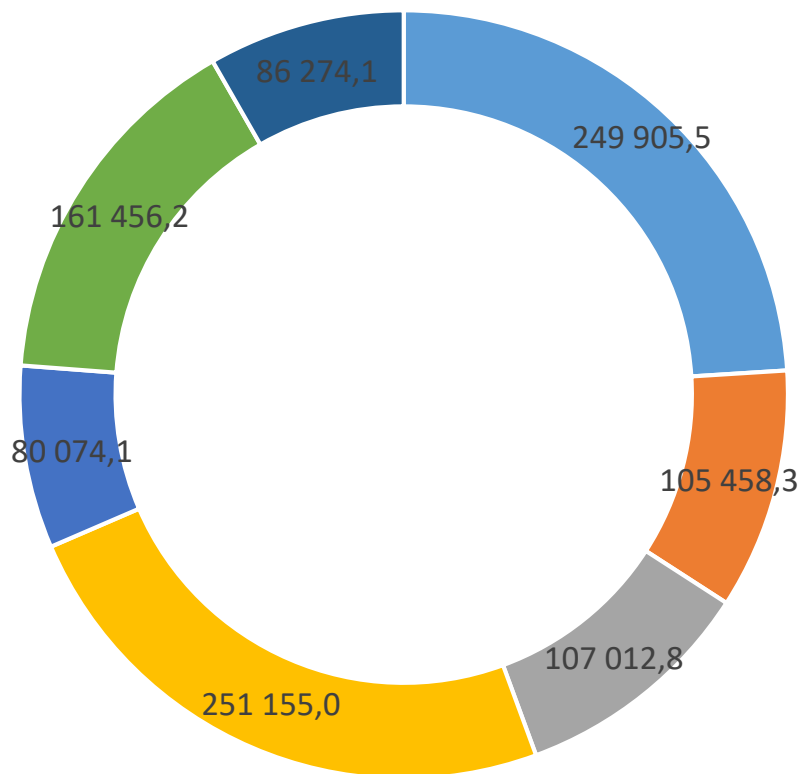
или

ДФО 67% дорог с твердым покрытием

РФ 70,6% дорог с твердым покрытием

Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием

(на конец 2022 года; километров)



- Центральный федеральный округ
- Северо-Западный федеральный округ
- Южный федеральный округ
- Приволжский федеральный округ
- Уральский федеральный округ
- Сибирский федеральный округ
- Дальневосточный федеральный округ

ПОКАЗАТЕЛЬ 4

**Протяженность автомобильных дорог общего пользования
федерального, регионального или межмуниципального и местного
значения с усовершенствованным твердым покрытием**

(на конец 2022 года; километров)

ДФО 32,7 ты. км

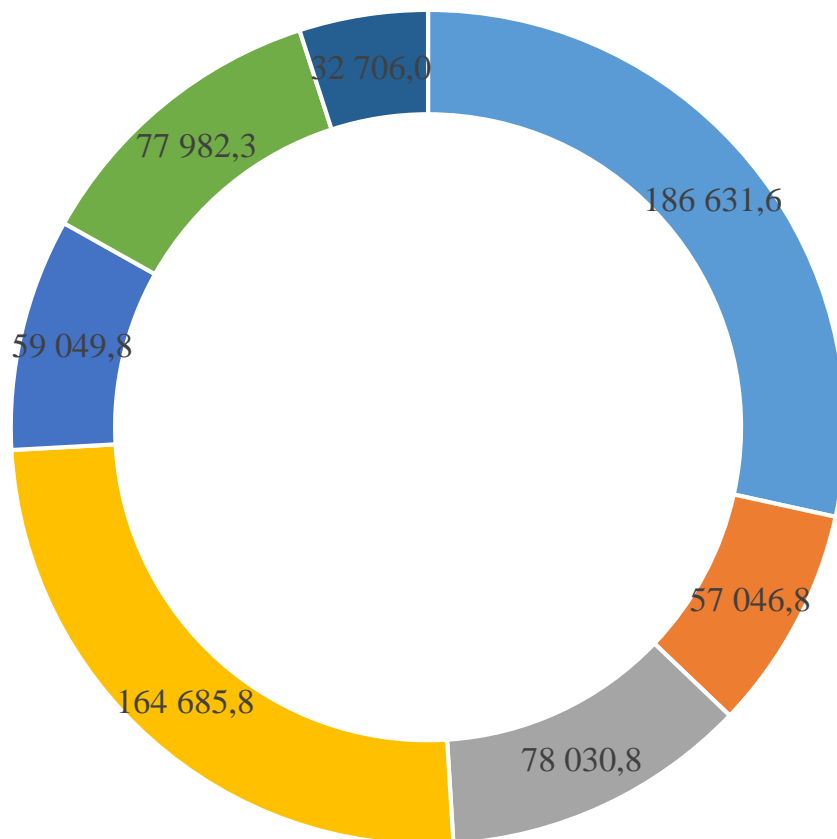
РФ 623,4 тыс. км (без учета ДФО и СКФО)

или

ДФО 37,9% дорог с усовершенствованным твердым покрытием

РФ 65,3% дорог с усовершенствованным твердым покрытием

**Протяженность автомобильных дорог общего пользования
с усовершенствованным твердым покрытием**
(на конец 2022 года; километров)



- Центральный федеральный округ
- Южный федеральный округ
- Уральский федеральный округ
- Дальневосточный федеральный округ
- Северо-Западный федеральный округ
- Приволжский федеральный округ
- Сибирский федеральный округ

ПОКАЗАТЕЛЬ 5

Доля автомобильных дорог общего пользования *регионального (межмуниципального) значения, отвечающих нормативным требованиям*

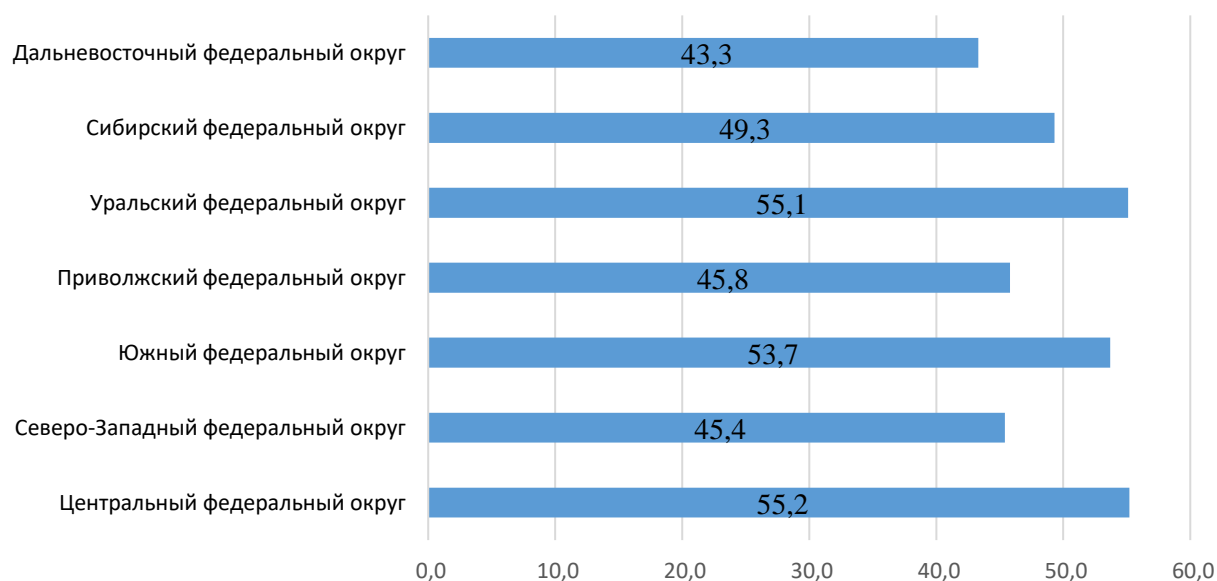
(на конец 2022 года; процентов)

ДФО 43,3% (среднее значение макрорегиона)

РФ 50,8% (среднее значение без учета ДФО и СКФО)

| | |
|-----------------------------------|------|
| Дальневосточный федеральный округ | 43,3 |
| Республика Бурятия | 48,8 |
| Республика Саха (Якутия) | 37,8 |
| Забайкальский край | 38,1 |
| Камчатский край | 49,4 |
| Приморский край | 48,1 |
| Хабаровский край | 58,9 |
| Амурская область | 39,4 |
| Магаданская область | 32,1 |
| Сахалинская область | 36,4 |
| Еврейская автономная область | 45,1 |
| Чукотский автономный округ | 63,9 |

Доля автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения, отвечающих нормативным требованиям, процентов



ПОКАЗАТЕЛЬ 5

Доля автомобильных дорог общего пользования *местного значения*, отвечающих нормативным требованиям

(на конец 2022 года; процентов)

ДФО **47,4%** (среднее значение макрорегиона)

РФ **54,9%** (среднее значение без учета ДФО и СКФО)

| | |
|--|-------------|
| Дальневосточный федеральный округ | 47,4 |
| Республика Бурятия | 45,9 |
| Республика Саха (Якутия) | 31,7 |
| Забайкальский край | 47,9 |
| Камчатский край | 63,0 |
| Приморский край | 67,4 |
| Хабаровский край | 71,6 |
| Амурская область | 30,1 |
| Магаданская область | 42,0 |
| Сахалинская область | 58,7 |
| Еврейская автономная область | 38,6 |
| Чукотский автономный округ | 74,2 |



О приоритетных направлениях развития дорожного хозяйства в Дальневосточном федеральном округе

В последние годы совершенствованию дорожной инфраструктуры уделяется постоянное внимание на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

Проделана большая работа по приведению автомобильных дорог в нормативное состояние. Ежегодно на более 17 тыс. км автодорог регионального и местного значения проводятся ремонтные работы. Указанное позволило, в том числе повысить нормативное состояние дорожной сети в субъектах Дальневосточного федерального округа.

1. Общий объем межбюджетных трансфертов, предусмотренных регионам ДФО, в 2023 году составил 25,32 млрд. рублей, в том числе на реализацию:

- национального проекта «Безопасные качественные дороги» – 15,6 млрд. рублей (далее – национальный проект);

- «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» – 9,1 млрд. рублей;

- «Комплексное развитие транспортной системы на сельских территориях» – 0,6 млрд. рублей.

Кассовое исполнение межбюджетных трансфертов составило 25,28 млрд. рублей, или 99,8 %.

2. По оперативным данным в 2023 году в рамках национального проекта плановые значения по приведению региональной дорожной сети в нормативное состояние достигнуто всеми регионами. В 2022 году указанный показатель не был выполнен Приморским краем.

Общая протяженность автомобильных дорог субъектов ДФО, соответствующая нормативным требованиям, составила 24,3 тыс. км, или 52,3 %. Данный показатель увеличен по сравнению с 2018 годом на 14,4 процентных пункта.

Также в прошедшем году регионы ДФО достигли плановые показатели по уровню нормативного состояния дорог городских агломераций, за исключением Республики Бурятия (план – 83 %, факт – 81,45 %).

Общая протяженность дорог в нормативе составила порядка 4,1 тыс. км при общей протяженности 5,1 тыс. км. В 2022 году Хабаровским краем не выполнен показатель по приведению дорожной сети городских агломераций в нормативное состояние.

3. На территории ДФО 93 автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения включены в опорную сеть. Их общая протяженность составляет 8 082 км. По итогам 2023 года в нормативном состоянии находится 41,2 % (3 328,5 км).

За прошедший год всеми регионами ДФО, за исключением Забайкальского края (план – 55,4 %, факт – 35,0 %), выполнен показатель по приведению региональных автодорог, входящих в опорную сеть, к нормативным требованиям.

4. В рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», направленного в том числе на сохранность автомобильных дорог и поддержания достигнутых результатов, 5 субъектами ДФО в 2023 году не заключались контракты жизненного цикла (Амурская область, Еврейская автономная область, Забайкальский край, Магаданская область, Приморский край).

5. Одной из главных задач национального проекта является повышение безопасности дорожного движения и как следствие снижение смертности на автомобильных дорогах.

Счетной палатой в ходе мониторинга реализации нацпроекта отмечалось о необходимости осуществления мероприятий по обустройству автомобильных дорог, в том числе по установке барьерных и тросовых ограждений.

За 11 месяцев 2023 года в субъектах ДФО практически 20 % смертности в ДТП связано с выездом на встречную полосу движения (в таких ДТП погибло 188 человек).

В результате 5 регионами ДФО не был достигнут показатель по снижению количества погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств.

Показатель по снижению социального риска не выполнили 8 субъектов ДФО. Наиболее неблагоприятная ситуация сложилась в Забайкальском крае: 20,6 погибших в ДТП на 100 тыс. населения.

В текущем году Счетной палатой запланировано контрольное мероприятие по достижению субъектами Российской Федерации плановых значений национального проекта «Безопасные качественные дороги», в том числе в Забайкальском и Хабаровском краях.

6. По итогам 2023 года в 3 субъектах ДФО были завершены работы по строительству и реконструкции автодорог и искусственных сооружений, в том числе:

в Амурской области был введен мост через реку Зея;

в Республике Саха Якутия завершены работы по реконструкции мостового перехода через р. Нюя;

в Камчатском крае по строительству подъезда к проектируемому аэровокзалу в г. Елизово.

В 2024 – 2028 годах предусмотрена реализация 18 объектов строительства и реконструкции на территории восьми регионов (планируемый объем финансирования мероприятий составит 80 млрд. рублей).

Справочно:

Республика Бурятия – 3 объекта;

Чукотского автономный округ – 1 объект;

Камчатский край – 1 объект;

Амурская область – 4 объекта;

Приморский край – 4 объекта;

Республика Саха (Якутия) – 1 объект;

Сахалинская область – 2 объекта;

Хабаровский край – 2 объекта.

7. В соответствии с поручениями Президента Российской Федерации Счетной палатой осуществляется контроль расходования средств федерального бюджета, направленных на строительство автодороги Владивосток – Находка – порт Восточный в Приморском крае.

В период с декабря 2016 года по ноябрь 2023 года на строительство автодороги на участке протяженностью 25,2 км направлено 25 760,8 млн. рублей, из них средства федерального бюджета – 21 540,4 млн. рублей, средства бюджета

Приморского края – 4 220,4 млн. рублей. За указанный период принято и оплачено работ на общую сумму 24 538,9 млн. рублей.

Техническая готовность объекта в 2023 году увеличилась всего на 1,7 процентного пункта и на 1 ноября 2023 года составила 94,7 %.

Низкие темпы строительства обусловлены проведением корректировок проектной документации в 2020–2022 годах, связанных с оползневыми явлениями на одном участке автодороги, а также удорожанием цен на строительные ресурсы. В результате корректировок сметная стоимость строительства увеличилась более чем в два раза – с 16 151,5 млн. рублей до 33 992,8 млн. рублей.

В связи с вновь выявленными оползневыми явлениями в марте 2023 года подготовлена и направлена на государственную экспертизу корректировка проектной документации, предусматривающая реализацию технических решений по комплексной инженерной защите земляного полотна. Сметная стоимость строительства составляет 35 619,4 млн. рублей, а удорожание стоимости строительно-монтажных работ – 14 948,7 млн. рублей (72,3 %).

В 2023–2025 годах финансирование строительства объекта за счет средств федерального бюджета не предусмотрено.

С учетом сроков проведения государственной экспертизы проектной документации и выполнения работ завершение строительства объекта ожидается в 2026 году (первоначально – декабрь 2020 года).

В 2023 году ряд участков объекта протяженностью 14 км введен во временную эксплуатацию. В ходе проверки установлено, что содержание указанных участков автомобильной дороги в 2023 году не осуществляется, выявлены дефекты дорожного полотна, а также конструктивных элементов искусственных сооружений.

В соответствии с поручениями Президента Российской Федерации контроль за расходованием бюджетных средств на строительство автомобильной дороги Владивосток – Находка – порт Восточный будет продолжен и в 2024 году.

8. Подведомственными учреждениями Росавтодора в 2023 году были завершены работы по строительству и реконструкции 4 объектов федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 78,9 км, в том числе:

- автомобильной дороги «Амур», протяженностью 9,9 км;

- двух участков автодороги «Лена», протяженностью 39,5 км;
- автодороги «Уссури», протяженностью 29,4 км.

Вместе с тем в связи с корректировкой программ дорожных работ не были завершены работы по реконструкции 3 мостовых сооружений общей протяженностью 1,3 км.

В федеральных казенных учреждениях, подведомственных Росавтодору, находящихся в Дальневосточном федеральном округе, остается актуальной проблема наличия незавершенных (приостановленных строительством) объектов капитального строительства и значительного объема затрат, произведенных в проектные и изыскательские работы, результаты которых не используются.

Неосуществление в дальнейшем строительства по разработанной проектно-сметной документации и приостановка (заморозка) строительства приводят к снижению эффективности расходов федерального бюджета и рискам нерезультативности использования федеральных ресурсов.

На 1 сентября 2023 года в ФКУ Росавтодора в ДФО числится 29 объектов, строительство которых приостановлено в период 1994–2008 годов.

Кроме того, на указанную дату числятся затраты, понесенные на проектно-изыскательские работы, в количестве 154 единиц, проектно-сметная документация по которым утратила актуальность, а также проектирование по которым не завершено по причине невыполнения обязательств по контрактам, в том числе вследствие ликвидации проектной организации.

Основными причинами возникновения проблемных объектов строительства являются отсутствие финансирования, решения о нецелесообразности строительства, ошибки в проектных решениях и выполнение строительного-монтажных работ ненадлежащего качества.

Значительное количество невостребованной ПСД по федеральным дорогам в ДФО связано с планированием ПИР в количестве, стоимость дальнейшей реализации которых превышает объемы бюджетных ассигнований, выделяемые Росавтодору на строительство (реконструкцию) объектов дорожного хозяйства.

УПРАВЛЕНИЕ БИБЛИОТЕЧНЫХ ФОНДОВ
(ПАРЛАМЕНТСКАЯ БИБЛИОТЕКА)



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА

БИБЛИОДОСЬЕ

КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО ФЕДЕРАТИВНОМУ УСТРОЙСТВУ,
РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ, МЕСТНОМУ
САМОУПРАВЛЕНИЮ И ДЕЛАМ СЕВЕРА,
СОВЕТ ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА, АРКТИКИ
И АНТАРКТИКИ ПРИ СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ,
СОВЕЩАНИЕ

О ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ
РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ

по информационно-библиографическим
ресурсам Управления библиотечных фондов
(Парламентской библиотеки)

Москва,
январь, 2024

СОДЕРЖАНИЕ*

ОФИЦИАЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

| | |
|---|----|
| Материалы совещания Президента Российской Федерации по развитию дальневосточных городов (Анадыря, Магадана, Якутска) 5 сентября 2023 года | 3 |
| <i>Луковников Е.В.</i> Качественные дороги - это важная составляющая развития экономики региона (о развитии дорожного хозяйства Республики Бурятия) | 5 |
| <i>Дегтярев М.В.</i> Реализуя ключевые задачи (о развитии дорожного комплекса Хабаровского края) | 6 |
| <i>Гоге А.А.</i> За счет развития дорожной и транспортной отраслей наша республика становится привлекательной и для туристов (о развитии и улучшении транспортной доступности и дорожной инфраструктуры Республики Бурятия) | 8 |
| <i>Горбачева И.А.</i> Наша работа - максимальное удовлетворение спроса на транспортные услуги (о развитии дорожной сети Хабаровского края) | 10 |
| <i>Пронкин Д.С.</i> Внедрение новых технологий и грамотное планирование позволяют ставить самые амбициозные цели (о некоторых аспектах дорожной деятельности в Хабаровском крае) | 12 |

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

| | |
|--|----|
| Ответ Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики на вопрос сенатора Российской Федерации в рамках «правительственного часа» в Совете Федерации с участием Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики А.О. Чекункова 24 января 2024 г. | 14 |
| Ответы Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики на вопросы фракций политических партий в Государственной Думе в рамках «правительственного часа» с участием Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики А.О. Чекункова 21 декабря 2022 г. | 16 |

АКТУАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

| | |
|--|----|
| <i>Петраев С.В.</i> Дальний Восток становится ближе (о деятельности ФКУ ДСД «Дальний Восток» по строительству и реконструкции федеральных автомобильных дорог) | 18 |
| <i>Илимбетов А.Ф.</i> По главным путям «Забайкалья» (о деятельности ФКУ Упрдор «Забайкалье») | 22 |
| <i>Сергеева М.</i> Якутская пятилетка: бум в дорожном строительстве | 24 |
| В Забайкальском крае отремонтировали более 100 км федеральных дорог | 25 |
| <i>Зайцев Е.О.</i> Главные задачи – развить и сохранить краевую дорожную сеть | 26 |
| Амурская область: национальный проект придал импульс развитию транспортной сети в регионе | 29 |
| В Еврейской автономной области продолжится ремонт ключевых региональных трасс | 30 |
| <i>Добрынин А.</i> В Сибири и на Дальнем Востоке будут создаваться новые высокотехнологичные предприятия дорожной отрасли | 31 |
| <i>Бардадь А.Б., Шитова И.А.</i> Сеть автомобильных дорог Дальнего Востока России: состояние и региональная ценовая дифференциация строительства | 35 |

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

47

Ответственный за выпуск: *Н.Н. Логинова* (ведущий консультант отдела библиотечно-информационного обслуживания УБФ (ПБ), loginova@duma.gov.ru)

* В соответствии с законодательством Российской Федерации в части, касающейся соблюдения авторских прав, публикации, представленные в библиодосье, не предназначены для тиражирования, размещения в Интернет и распространения.

В материалах, использованных для подготовки библиодосье, сохранены оригинальные тексты источников опубликования.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

МАТЕРИАЛЫ СОВЕЩАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ГОРОДОВ (АНАДЫРЯ, МАГАДАНА, ЯКУТСКА)

5 сентября 2023 года*

В.В. Путин (*Президент Российской Федерации*): Уважаемые коллеги, добрый день!

Мы сегодня продолжим обсуждение мастер-планов развития дальневосточных городов.

Напомню, решение о запуске этой большой, комплексной программы, направленной на повышение качества жизни в дальневосточных регионах, было принято два года назад. (...)

В сегодняшней повестке – мастер-планы для трех городских агломераций: Анадырской, Якутской и Магаданской. (...)

Очевидно, что при подготовке мероприятий мастер-планов для Магаданской, Якутской и Анадырской агломераций ключевое внимание должно быть уделено созданию современной транспортной инфраструктуры, развитию надежного дорожного, воздушного, водного сообщения как с другими населенными пунктами Дальнего Востока, так и со всей Россией, чтобы люди могли быстро и по разумной цене добраться в нужное им место, причем без лишних пересадок.

Важнейшей задачей на этом направлении является формирование эффективного транспортного узла на северо-востоке России. Для этого предстоит построить мост через реку Лену в районе Якутска, мы давно об этом говорим. Также планируется реконструкция федеральной автодороги «Колыма». Еще один мост в Якутии должен быть возведен через реку Алдан. Он обеспечит круглогодичное движение по трассе «Колыма». (...)

С.К. Носов (*Губернатор Магаданской области*): (...) Уважаемый Владимир Владимирович, единственной альтернативой морской доставки грузов является федеральная трасса «Колыма». Вами даны поручения по приведению ФАД «Колыма» в нормативное состояние, и уже многое делается. При этом на трассе сохраняется высокая аварийность, а это говорит о ее состоянии. Грунтовое покрытие, отсутствие элементов ограждения и сложный рельеф не обеспечивают безопасность движения. Считаю, что федеральная трасса не должна соответствовать нормативу проселочной дороги, и прошу сохранить финансирование работ на ранее запланированном уровне. (...)

А.С. Николаев (*Глава Республики Саха*): Уважаемый Владимир Владимирович! (...)

Во исполнение Вашего поручения от 9 ноября 2019 года проектная документация Ленского моста детально проработана на уровне Марата Шакирзяновича Хуснуллина. В настоящее время уже практически завершена государственная экспертиза, я сегодня только разговаривал с руководителем Главгосэкспертизы [Игорем] Маныловым. Стоимость моста будет 130 миллиардов рублей, не более, это с учетом НДС.

С учетом высокой степени готовности проекта, уважаемый Владимир Владимирович, прошу поручить Правительству России определить источники финансирования из федерального бюджета на строительство Ленского моста в объеме не менее 65 миллиардов рублей, или не менее 50 процентов от объема инвестиций, начиная с этого года, а также предусмотреть выделение средств в виде бюджетного кредита на 25 миллиардов рублей для обеспечения региональной части финансирования.

Ленский мост соединит три федеральные и пять региональных автодорог, Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, аэропорт, речной порт, повысит транспортную доступность республики более чем в четыре раза – с 20 до 87 процентов. Мост преобразит Якутск, расширит его агломерационный ареал и активизирует экономику.

При Вашей поддержке, уважаемый Владимир Владимирович, строительство и открытие Ленского моста станет событием, равного которому по значимости не было за всю почти четырехвековую историю Якутска. (...)

В.Г. Савельев (*Министр транспорта Российской Федерации*): (...) Дорога Р-504 «Колыма», Якутск–Магадан, – это очень важный проект. Мы занимаемся реконструкцией этой дороги. Хочу только отметить. Сейчас Айсен Сергеевич [Николаев] говорил очень много про мост через реку Лену, но нам нужен еще мост через реку Алдан. Река Алдан – это второй мост, который соединит тогда бесшовно по автомобильной дороге Якутск и Магадан. В этой части мы занимаемся. Мы исходим, конечно, из возможностей федерального бюджета, но здесь у нас полностью все пока согласовано.

* Совещание по развитию дальневосточных городов 5 сентября 2023 года // Официальный сайт Президента Российской Федерации, 5 сентября 2023 г. - <http://kremlin.ru/events/president/news/72198> (дата обращения: 23.01.2024). – Материалы приводятся выборочно.

Что касается Николаева Айсена Сергеевича, я бы сделал два комментария. Первый комментарий – по мосту через реку Лену. 5,2 миллиарда у нас предусмотрено на 2025–2026 годы. А что касается пожеланий по 60 миллиардам, мы у Марата Шакирзяновича [Хуснуллина] рассматривали это на совещании. Мы исходили из того, что будем [финансировать] по 33 процента: федеральный бюджет 33 процента будет субсидировать, региональный бюджет и инвесторы. Поэтому это немножко меньшая сумма. Мы планируем на 2027–2028 годы – 37,8 миллиарда рублей. Сейчас мы ждем, когда выйдет проект из Главгосэкспертизы, и тогда мы еще раз вернемся вместе с Минфином, с коллегами к структуризации этого проекта, потому что есть инвестор, есть регион, есть федеральный бюджет. Пока договоренность была такая. (...)

В.В. Путин: (...) Прошу закрепить в перечне поручений следующие приоритеты.

Первое. Нужно включить в план социально-экономического развития Якутской агломерации меры по завершению строительства моста через реку Лену, об этом мы много говорим в последнее время, установить срок окончания работ, потому что бесконечно тянуть нельзя, мы знаем, что такое долгострой, и знаем, как меняются ценовые параметры при этом долгострое.

Кроме того, необходимо привести в нормативное состояние дорожное покрытие федеральной трассы «Колыма»: то, что нам сегодня показывали, эти картинки, да и то, что водители говорят о дорогах, – так невозможно продолжать здесь экономическую деятельность. Необходимо ускорить строительство моста через реку Алдан в Якутии, о чем сейчас было только что сказано, определить конкретные сроки.

Хотел бы повторить: эти объекты инфраструктуры, безусловно, усилят транспортно-логистические возможности Магаданской области и Якутии, обеспечат круглогодичное транспортное сообщение на этих территориях. (...)

КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ - ЭТО ВАЖНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНА *

Е.В. Луковников, заместитель председателя Правительства Бурятии

О том, что за последние пять лет Бурятия сделала серьезный и важный шаг вперед в части развития дорожного хозяйства, рассказал заместитель председателя Правительства Бурятии Евгений Луковников.

- Евгений Валентинович, общеизвестно, что одним из основных требований для успешного развития региона является наличие качественных автодорог. Как Правительством Республики Бурятия расставляются приоритеты в сфере транспортной инфраструктуры?

— Все верно, качественные дороги — это важная составляющая развития экономики региона. С ними растет инвестиционная привлекательность, активнее развивается туристическая отрасль, сельское хозяйство, культурная и социальная сферы. За последние пять лет Бурятия сделала серьезный и важный шаг вперед в части развития дорожного хозяйства. Эти годы прошли под эгидой реализации нацпроекта БКД и федерального проекта «Комплексное развитие сельских территорий». Бурятия получила мощнейший импульс, которого не было, пожалуй, за последние десятилетия, в развитии транспортной инфраструктуры и реализации крупнейших капиталоемких дорожных проектов. За 2017-2022 годы на федеральных, региональных и местных автодорогах в Бурятии после реконструкции и ремонта было введено в эксплуатацию 1724 км и 87 мостов на общую сумму 67 млрд руб. В этом году на федеральные, региональные и местные дороги республики направлено 16 млрд руб. За счет этих средств будет приведено в нормативное состояние 249 км автодорог, 12 мостов и обустроено четыре населенных пункта на региональной и местной сети.

— Состояние региональной, межмуниципальной, муниципальной и городской дорожных сетей соответствует нормативам или все же следует поработать в этом направлении?

— На конец прошлого года доля региональных автодорог, отвечающих нормативным требованиям, составила 48,8%, местных - 45,9%. На сегодняшний день перед нами стоит задача — к 2024 году привести в нормативное состояние 50% региональной автодорожной сети и 85% — Улан-Удэнской городской агломерации. Отмечу, что общая протяженность региональных дорог, вошедших в опорную сеть, составила 898 км, при этом 332,7 км отремонтировано и реконструировано за счет дорожного фонда Бурятии и федеральных средств.

— Перечислите задачи, поставленные вами перед Министерством по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия.

— В первую очередь выполнить показатели по приведению к нормативу дорог и сделать это качественно. Контроль за ходом работ должен быть на каждом этапе производства.

— Какими средствами располагает дорожный фонд в 2023-м?

— Объем дорожного фонда составил 16 млрд руб. Эти средства направлены на федеральные, региональные и местные автодороги общей протяженностью 249 км, на ремонт 12 мостов и обустройство четырех населенных пунктов на региональной и местной сети. Масштабные работы идут, а где-то уже завершаются в Баргузинском, Кабанском, Прибайкальском, Иволгинском, Заиграевском, Тарбагатайском, Бичурском, Еравнинском, Закаменском, Селенгинском и других районах Бурятии. Например, завершается ремонт в Кабанском районе от федеральной дороги «Байкал» к селу Посольское и ремонт участка между Оймуром и Дуланом.

На региональной дороге Улан-Удэ — Романовка — Чита дорожники производят ремонт участка с 16 по 58 км (через поселок Эрхирик). Затем выполняют ремонтные работы на участке от отворота к селу Амгаланта до села Поперечное (200-234 км). Трудятся на участке с 357 по 387 км. В этом году введут в эксплуатацию участок региональной дороги Гусиноозерск — Петропавловка — Закаменск — гр. с Монголией (с 260 км от села Цакир до перевала Юхта). В рамках нацпроекта

* Луковников Е.В. Евгений Луковников: «Качественные дороги - это важная составляющая развития экономики региона»: [беседа с заместителем председателя Правительства Бурятии Е.В. Луковниковым о развитии дорожного хозяйства] / Е.В. Луковников; записала И. Камаева // Автомобильные дороги. – 2023. - № 10. – С. 114-115. - Материалы приводятся выборочно.

БКД ведут ремонт местных дорог общей протяженностью около 30 км в границах агломерации, куда входят Заиграевский, Иволгинский, Прибайкальский, Тарбагатайский районы и столица Бурятии.

Одним из масштабных объектов нацпроекта является строительство транспортного перехода через р. Уда в столице Бурятии (Третий мост). Это важный стратегический объект для Улан-Удэ. Путьепровод напрямую свяжет Октябрьский и Железнодорожный районы, тем самым разгрузив транспортный поток на магистральных улицах города. В этом году провели работы по установке пролетов моста, теперь они полностью опираются на опоры. Идет строительство путьепровода на ул. Лазо, устройство въезда на опорах 1 и 4, строительство тоннеля под железнодорожными путями и устройство прокола под теплотрассу, продолжатся работы по переустройству тепловых сетей и т.д. Все работы идут в соответствии со сформированным планом работ.

В следующем году строители приступят к укладке дорожного покрытия, установке барьерного ограждения и шумозащитных экранов. Протяженность моста — 202 метра. Ввод объекта запланирован в 2024-м.

- Есть инвестиционные проекты, которые находятся в стадии реализации или запланированы к выполнению в ближайшем будущем?

— В дорожном хозяйстве это и Третий мост в столице Бурятии, реконструкция дороги Улан-Удэ — Турунтаево — Курумкан, заключено концессионное соглашение с Озерным ГОК по восстановлению сложных участков региональной дороги Улан-Удэ — Романовка — Чита.

- Ведется работа по улучшению транспортной доступности отдаленных микрорайонов Улан-Удэ и населенных пунктов республики?

— Интенсивное обновление автопарка началось в республике с 2019 года. За это время автобусный парк Улан-Удэ пополнился 15 трамвайными вагонами и 161 автобусом большой и средней вместимости, в том числе по нацпроекту БКД. Уже по другой программе за счет специальных казначейских кредитов ожидается очередное поступление нового транспорта. При этом обновим автопарк не только в столице Бурятии, но и в районах республики.

— Тесно взаимодействуете с общественностью?

— Да, работа в части развития транспортной, дорожной инфраструктуры идет в тесном взаимодействии с общественностью. При Минтрансе Бурятии создан Общественный совет, с которым наши специалисты выезжают на объекты. Также идет работа на местах. И весь ремонт дорог, проходящих через села, идет с учетом мнения местных жителей. (...)

РЕАЛИЗУЯ КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ*

Дорожно-транспортная отрасль имеет важное значение для развития экономики и социальной сферы региона

М.В. Дегтярев, губернатор Хабаровского края

Губернатор Хабаровского края Михаил Дегтярев рассказал о состоянии дел и перспективах развития дорожного комплекса региона.

- Михаил Владимирович, расскажите о реализуемых в регионе программах и нацпроектах; касающихся дорожной отрасли.

- Всего в 2022 году мы работали над 46 региональными проектами в рамках 12 нацпроектов. Среди них можно особо выделить развитие дорожной сферы.

Так, благодаря проекту «Безопасные качественные дороги» (БКД) привели в порядок 101 объект дорожного хозяйства - это 94 км в Хабаровской и Комсомольской агломерациях, а также на региональных трассах.

Отремонтировали 34 мостовых сооружения, установили три автоматических пункта весогабаритного контроля: один на трассе «Советская Гавань - Ванино» и два на «Обходе Хабаровска».

Начата реконструкция дороги «Комсомольск-на-Амуре - Березовый - Амгунь - Могды - Чегдомын» на двух участках: 165 -174 км и 191 -200 км.

* Дегтярев М.В. Реализуя ключевые задачи: [беседа с губернатором Хабаровского края М.В. Дегтяревым о состоянии дел и перспективах развития дорожного комплекса региона] / М.В. Дегтярев; записал В. Васильев // Автомобильные дороги. – 2023. - № 2. – С. 77-78. - Материалы приводятся выборочно.

- Как вы считаете, отвечает ли состояние региональных; межмуниципальных, муниципальных и городских автодорог современным требованиям, если нет, то какая работа в этом направлении ведется?

- У нас почти 10 тысяч километров краевых и местных автодорог. Нормативному состоянию из них соответствуют более 65% - и это значение мы увеличиваем. Муниципальным образованиям на эти цели ежегодно выделяется из регионального бюджета до двух млрд рублей.

Президент России Владимир Владимирович Путин ставит перед нами задачу: привести к нормативному состоянию не менее половины краевых автодорог до конца 2024 года и не менее 60% до конца 2030-го.

Это же касается дорог в крупнейших городских агломерациях и агломерациях с населением от 20 тысяч человек - до конца 2030 года необходимо привести в порядок не менее 85%. И эти поручения мы обязательно выполним.

Отмечу, что в отдельных моментах мы идем с опережением. Так, нормативное состояние краевых дорог сегодня на 5 % превышает показатель, который надо достичь к 2030-му. Норматив по состоянию искусственных сооружений на краевых и местных дорогах по итогам 2022 года выше почти в 5 раз, а по сетям городских агломераций мы перевыполнили план в 2022 году на 17%. Добавлю, что в 2022 году краевое правительство разработало и согласовало с федеральным центром программу дорожной деятельности на 2023 - 2027 годы.

Также в ходе Международного форума «Транспортная неделя», который прошел в Москве в ноябре 2022 года, мы с руководителем Федерального дорожного агентства подписали двухстороннее соглашение о развитии краевых и местных автомобильных дорог до 2027 года.

- Какие задачи стоят перед краевым Министерством транспорта и дорожного хозяйства?

- Для опережающего развития региона и повышения его привлекательности, а также, что самое важное, для создания комфортного пространства жизни и экономической деятельности утверждены флагманские направления развития.

Минтранс и подведомственные организации к 2026 году должны построить и привести в нормативное состояние 800 километров дорог, наладить сквозное круглогодичное автомобильное сообщение между Комсомольском-на-Амуре и Чегдомыном, обеспечить транспортную доступность любой точки за четыре часа.

Также мы ставим задачи увеличить внутрирегиональный пассажиропоток до 100 тысяч человек, обновить 625 единиц пассажирского авто- и электротранспорта, внедрить безналичную оплату и электронный проездной на всех видах пассажирского транспорта.

- Какими средствами располагает дорожный фонд в 2023-м? На что планируется их направить?

- На 2023 год запланировано более 8 млрд рублей, из них средства федерального бюджета - 2,1 млрд. В первую очередь они пойдут на реализацию нацпроекта БКД, в том числе - на дорогах местного значения. Также в приоритете - приведение в нормативное состояние опорной сети дорог, реализация флагманского проекта «Край комфортного проживания», содержание и ремонт краевых автодорог. И, что немаловажно, - обеспечение безопасности движения на местных трассах.

- Экономическая привлекательность региона хорошо известна. Есть ли инвестиционные проекты, которые уже находятся в стадии реализации или запланированы в ближайшем будущем?

- На конец прошлого года в крае на разных этапах реализации было 140 инвестпроектов общим объемом более 5,7 трлн рублей с созданием более 25 тысяч рабочих мест.

Среди ключевых до 2030 года: создание мультимодального транспортно-логистического центра «Хабаровский», а также создание дальневосточного кластера по выпуску автобусов, электробусов и водоробусов. (...)

ЗА СЧЕТ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛЕЙ НАША РЕСПУБЛИКА СТАНОВИТСЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОЙ И ДЛЯ ТУРИСТОВ*

*А.А. Гоге, министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства
Республики Бурятия*

Сегодня в Республике Бурятия Министерство по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства работает над развитием и улучшением транспортной доступности и дорожной инфраструктуры. Это происходит в том числе и за счет участия в федеральных программах, таких как нацпроект БКД и Госпрограмма РФ «Комплексное развитие сельских территорий». О том, как обновляется общественный автопарк, ремонтируются дороги в рамках этих программ, рассказал министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия Александр Гоге.

- Александр Александрович, расскажите о результатах работы за последние пять лет.

- У нас всего на федеральных, региональных и местных автодорогах Бурятии за 2017-2022 годы после реконструкции и ремонта введено в эксплуатацию 1724 км и 87 мостов на общую сумму 67 млрд рублей, в том числе по нацпроекту БКД отремонтировано 607 км региональных и местных автодорог.

Кроме того, с 2019 года автобусный парк Улан-Удэ пополнился 15 трамвайными вагонами и 161 автобусом большой и средней вместимости. В 2020-м были закуплены два автобуса для Муйского района. В 2022 году — 14 автобусов для Кяхты, Северобайкальска и Закаменска. На этом обновление автопарка не заканчивается. Уже по другой программе за счет специальных казначейских кредитов ожидается очередное поступление нового транспорта. При этом обновим автопарк не только в столице Бурятии, но и во всей республике. Всего поступит еще 78 автобусов малого и среднего класса, из них 26 в Улан-Удэ. Наша главная задача — сделать дороги для жителей Бурятии комфортнее, доступнее и безопаснее. За счет развития дорожной и транспортной отраслей республика становится привлекательной и для туристов. И в целом дает ощутимый толчок экономическому развитию региона.

— Какой объем финансирования в этом году был направлен на содержание, ремонт и капитальный ремонт автодорог и мостов из бюджета региона?

— Наряду с выделяемыми из федерального бюджета средствами участники нацпроектов должны обеспечить софинансирование из местного бюджета. В 2023 году всего на федеральные, региональные и местные дороги республики выделено 16 млрд рублей (с учетом специального казначейского кредита 1,83 млрд рублей), за счет данных средств будет приведено в нормативное состояние 249 км автодорог, 12 мостов и обустроено четыре населенных пункта на региональной и местной сети.

— Какие приоритеты в текущем году в дорожной и мостостроительной сферах?

— В первую очередь мы выбираем социально значимые направления, с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями, в частности, с наличием «маятниковой» трудовой миграции населения. При этом ремонт в первую очередь проводится на дорогах, ведущих к социально значимым объектам — школам, ФАПам, поликлиникам, детсадам и т.д., либо с большой плотностью заселения, а также там, где осуществляются маршрутные транспортные перевозки. Кроме того, выбираем объекты с большой степенью износа. Отмечу, благодаря дорожному нацпроекту ремонтируются не только местные, но и региональные автодороги.

— Расскажите о планировании работы на этот год, и что уже сделано из намеченного в рамках реализации нацпроекта БКД?

- В этом году у нас запланировано отремонтировать более 60 объектов дорожной инфраструктуры. В целом работы идут по графику, серьезных замечаний к подрядчикам нет. Если есть проблемы, они решаются оперативно в рабочем порядке. Хотел бы отметить несколько крупных и важных объектов, которые реализуются в этом году в республике. Это, безусловно,

* Гоге А.А. Александр Гоге: «За счет развития дорожной и транспортной отраслей наша республика становится привлекательной и для туристов»: [беседа с министром по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия А.А. Гоге о развитии и улучшении транспортной доступности и дорожной инфраструктуры] / А.А. Гоге; записала И. Камаева // Автомобильные дороги. – 2023. - № 10. – С. 116-117. – Материалы приводятся выборочно.

строительство транспортного перехода через реку Уда в столице Бурятии, так называемый Третий мост. Он должен разгрузить транспортный поток на магистральных улицах Улан-Удэ, тем самым снизив трафик. Строительство идет полным ходом, мост уже соединил два берега реки, установлены опоры, пролеты, сейчас идет строительство транспортных развязок. Ввести объект планируется в 2025 году. Кроме того, активно идут работы в Улан-Удэнской агломерации, куда входят четыре района: Прибайкальский, Тарбагатайский, Иволгинский и Заиграевский. Реконструируется Байкальский тракт — автодорога Улан-Удэ — Турунтаево — Курумкан — Новый Уоян. Она идет вдоль восточного берега озера Байкал. Проводится ремонт одного из самых сложных направлений — региональная дорога Улан-Удэ — Романовка — Чита. В целом на этой дороге ремонтируют четыре участка: с 16-26 км, 26-58 км, 200-234 км, 357-387 км. Ранее были введены в эксплуатацию участки 90- 93 км, 264-294 км. К ремонту планируются еще несколько участков.

Дорожные работы ведут и на юге республики — на региональной дороге Гусиноозерск — Петропавловка — Закаменск — граница с Монголией и Мухоршибирь — Бичура — Кяхта.

- Уделяется ли внимание дорогам, по которым проходят туристические маршруты, чтобы еще больше повысить привлекательность республики для гостей из других регионов?

- Да, сейчас многие объекты уже на стадии завершения. Всего в этом году в работе более 60, на региональной сети планируется ввести в эксплуатацию 103 км. К туристическим можно отнести дорогу, ведущую к побережью Байкала. Это дорога Улан-Удэ — Турунтаево — Курумкан — Новый Уоян, за последние пять лет мы реконструировали почти 275 км. Она была в ненормативном состоянии, местами с гравийным покрытием, сейчас в асфальтовом. Благодаря этому до курортов время в дороге сократилось в несколько раз. Также идет ремонт дороги Тресково — Шергино — Оймур — Заречье. Она ведет к южному берегу Байкала.

- Какие мероприятия проводятся для обеспечения безопасности дорожного движения?

— БДД обеспечивается за счет проводимых ремонтов: установка светофоров, освещения, барьерного и перильного ограждения, тротуаров, устройство пешеходных переходов и т.д., Кроме того, устанавливаются пункты весового контроля, камеры видеофиксации. Я хотел бы отметить, что таким образом вероятность возникновения аварийных ситуаций лишь минимизируется, а вот значительно уменьшить риск попасть в аварию можно только при обязательном соблюдении правил дорожного движения всеми его участниками, поэтому проводим профилактическую работу с населением, в том числе совместно с ГИБДД.

- Расскажите, насколько подведомственная вам транспортная сеть оснащена цифровизацией и программно-аппаратным комплексом АСУДД? Сколько еще в этом году появится новых камер видеофиксации и светофорных объектов на дорожной сети?

— Программный комплекс АСУДД внедрен пока только в столице республики, т.к. значительное светофорное регулирование требуется на территории Бурятии — в г. Улан-Удэ. На федеральной и региональной сети внедрены центры управления дорогами, где в режиме онлайн можно видеть обстановку на участках, наблюдать за погодными условиями, освещением трасс и др. Также на территории г. Улан-Удэ внедряется Интеллектуальная транспортная система, в составе которой создан центр управления, оснащаются и устанавливаются современные светофорные объекты, имеется возможность автоматического регулирования работы светофорными объектами для координирования транспортных потоков, начата установка информационных табло на остановочных пунктах и др. Камеры фотовидеофиксации в 2023 году установлены на региональной сети, на 8 местах, где имелись потенциально аварийные ситуации. Всего на конец 2023 года на дорогах республики будут установлены 209 камер.

- Какая работа ведется по направлению весогабаритного контроля?

— На сегодняшний день в республике установлено 7 стационарных пунктов весогабаритного контроля. Имеются также два передвижных комплекса. К сожалению, этого недостаточно Бурятии довольно много строительных площадок, осуществляются перевозки горнодобывающими компаниями, и большегрузы «разбили» некоторые участки дорог. В любом случае мы планируем после завершения строек приступить к ремонту этих участков дорог. В том числе ведем переговоры с теми организациями по восстановлению ими разрушенных участков.

НАША РАБОТА - МАКСИМАЛЬНОЕ УДОВЛЕТВОРЕНИЕ СПРОСА НА ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ*

Задача хабаровских дорожников - создание надежной инфраструктуры для экономики региона

И.А. Горбачева, министр транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края

Развитие дорожной сети всегда является одной из ключевых мер как в создании благоприятных условий для стимулирования экономической активности, так и для повышения уровня комфорта жизни населения. Министр транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края Ирина Горбачева рассказала о том, как эти задачи решаются дорожными организациями региона.

- Что в деятельности министерства транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края наиболее приоритетно?

- Ответить на этот вопрос хотела бы словами нашего Президента. На совещании по развитию дорожного хозяйства в июне 2022 г. Владимир Путин отметил, что «новые дороги, более удобная логистика - это новые перспективы для бизнеса, для укрепления связей между регионами, наращивания экспорта». Все это - фундамент для роста экономики и успешного решения задач в соцсфере, повышения темпов развития всей страны.

Владимир Путин акцентировал внимание на том, что, в первую очередь, в фокусе внимания должна быть транспортная инфраструктура региональных и местных дорог, которыми люди пользуются ежедневно. Это и есть ориентир для нашей работы - предоставлять жителям региона транспортные услуги, сокращать транспортные издержки, организовывать и поддерживать на территории Хабаровского края единое транспортное пространство.

Самые значимые для людей мероприятия реализуются в рамках нацпроекта БКД. В прошлом году наш регион ставил перед собой масштабные задачи. Это приведение в нормативное состояние 135 п.м. искусственных сооружений на региональных, межмуниципальных и местных автодорогах, увеличение доли дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии, до 68%, а долю региональных и межмуниципальных автодорог, соответствующих этим требованиям, довести почти до 59%. Установка трех АПВК, внедрение ИТС, позволяющего гибко управлять транспортными потоками. Реализация мероприятий по повышению БДД. По итогам 2022 года все наши цели достигнуты, отдельные направления реализованы даже с опережением графика и перевыполнением поставленных целей. Так, планы по приведению в нормативное состояние искусственных сооружений на региональных, межмуниципальных и местных автодорогах перевыполнены почти в пять раз. Цель у нас на конец прошлого года была 0,1355 тыс. п.м., а фактическое значение достигло 0,6078 тыс. п.м. План по приведению региональных, межмуниципальных и местных автодорог в соответствие с нормативными требованиями и транспортно-эксплуатационными показателями перевыполнен более чем на 67%.

Мы одни из немногих регионов страны, кто приступил к реализации объемов дорожных работ 2023 года в предыдущем году. Например, в Хабаровском муниципальном районе полностью завершён ремонт шести объектов, запланированных на 2023 год. А в Хабаровске в прошлом году выполнены объёмы уже наступившего года на переходящем объекте «Автомобильная дорога по ул. Тихоокеанская», а КГКУ «Хабаровскуправтодор» завершило работу на трех мостовых сооружениях и автодороге «Селихино - Николаевск-на-Амуре».

- Как определяете приоритеты в дорожной и мостостроительной сферах?

- При планировании мы учитываем развитие и приведение в нормативное состояние социально значимых автодорог и дорог опорной сети России, в которую входит более 780 км краевых автотрасс Хабаровского края. Также учитываем поручения Президента, Правительства РФ и губернатора края.

При планировании работ, безусловно, учитываем и мнение жителей нашего региона. По мнению людей, приоритетной для ремонта стала автодорога Советская Гавань - Ванино. На ней требовалось проведение ремонта в первоочередном порядке. По обращению главы края Михаила Дегтярева приведение дороги в нормативное состояние при поддержке федерального бюджета было поддержано премьером страны Михаилом Мишустиним. Масштабные работы были проведены в 2021-2022 гг. Сегодня дорога соответствует нормативу на всем протяжении, а время проезда от г. Советская Гавань до порта Ванино сократилось с 40 до 15 минут.

* Горбачева И.А. Ирина Горбачева: «Наша работа - максимальное удовлетворение спроса на транспортные услуги»: [беседа с министром транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края И.А. Горбачевой о развитии дорожной сети] / И.А. Горбачева; записал Л. Григорьев // Автомобильные дороги. – 2023. - № 2. – С. 79-80

- Расскажите о планах дорожников вашего края на этот год, в том числе и в рамках национального проекта БКД.

- Этот проект предусматривает, что в 2023 году запланирован ремонт 118 объектов улично-дорожной сети и дорог регионального значения протяженностью 105,17 км. Среди них в самом Хабаровске - 47 объектов улично-дорожной сети протяженностью более 30 км. Финансирование этой работы составляет почти 1,3 млрд руб. В Комсомольске-на-Амуре запланирован ремонт 41 объекта улично-дорожной сети протяженностью почти 35 км. Объем финансирования - 580 млн руб. На территории Хабаровского муниципального района будут отремонтированы 27 объектов улично-дорожной сети протяженностью почти 16 км, финансирование составило 240 млн руб. КГКУ «Хабаровскуправтодор» - 4 объекта улично-дорожной сети протяженностью 31,6 км (общая сумма 580,5 млн руб.). Также в 2023 году отремонтируем 35 мостов, общей протяженностью 940 п.м.

- Используют ли хабаровские дорожники механизмы ГЧП?

- В 2022 году с применением такого механизма завершили строительство скоростной автомобильной дороги «Обход г. Хабаровска». Подобного объекта нет на всей протяженности от Урала до Камчатки и Сахалина. Поручение о создании автомагистрали дал наш Президент. Он отметил необходимость строительства объездной дороги, ее мультипликативный эффект на развитие всего макрорегиона.

Проект стал беспрецедентным по масштабам строительства. Было задействовано более 1,5 тыс. человек и 200 единиц спецтехники. Итогом стало создание масштабной транспортной инфраструктуры общей протяженностью более 50 км с тремя мостами и 21 путепроводом. Обход Хабаровска соответствует самым высоким международным требованиям качества и безопасности, спроектирован и построен с использованием инновационных решений. Это современная, скоростная, безопасная дорога, которая сокращает нагрузку на улично-дорожную сеть краевого центра, связывает федеральные автодороги региона и обеспечивает выход сети российских дорог к крупнейшим морским портам на Тихом океане: Восточный, Владивосток, Находка, Советская Гавань, Ванино.

Отдельно хочу отметить ключевую роль дороги в контексте перспективной связи сети автодорог РФ с дорогами Китая через Большой Уссурийский остров. Также ведется реконструкция автодороги Комсомольск-на-Амуре - Чегдомын. Михаилом Дегтяревым дано поручение к 2026 году обеспечить круглогодичное автомобильное сообщение между этими населенными пунктами, ликвидировать участок автозимника и обеспечить проезд транспорта по дороге в любое время года.

- В завершение нашей беседы расскажите о планах и перспективах развития дорожной отрасли в крае.

- По поручению Президента РФ, данного по итогам совещания по вопросам дорожного строительства в 2022 г., в Хабаровском крае утверждена программа дорожной деятельности на 2022 год и период с 2023 по 2027 гг.

Она направлена на приведение в нормативное состояние не менее 85% краевых дорог, входящих в опорную сеть, до конца 2027 г., не менее 50% краевых дорог до конца 2024 г. и не менее 60% до конца 2030 г.; не менее 85% дорог в крупнейших городских агломерациях; не менее 85% дорожной сети городских агломераций, образованных населенными пунктами с населением от 20 тыс. человек, до конца 2030 г.

На период 2023-2027 годов предусмотрены на краевых дорогах реконструкция 36 км дорог и 520 п.м. мостов, капремонт и ремонт 373 км и 1727 п.м. мостов, капремонт и ремонт 294 км местных дорог. Также будет продолжено внедрение ИТС - до 2025 года хотим завершить работу в Хабаровской городской агломерации, после чего приступим к дальнейшему распространению системы на Комсомольск-на-Амуре и край в целом.

Хотела бы отметить, что сегодня увеличиваются экспортные поставки из Хабаровского края в Китай, Казахстан, Индию. У нас приграничный регион, мы находимся рядом с Китаем, поэтому, естественно, что основным внешнеторговым партнером края в ближайшем будущем станут наши соседи. Обязательным элементом при формировании новых транспортно-логистических маршрутов становится развитие пограничной инфраструктуры на российско-китайской госгранице: увеличение количества действующих пунктов пропуска, их модернизация и дооснащение необходимым оборудованием.

На основании личного обращения губернатора Хабаровского края к губернатору провинции Хэйлуцзян господину Ху Чаншену в 2022 году удалось возобновить работу двух пунктов пропуска между Хабаровским краем и провинцией Хэйлуцзян: речной пункт пропуска «Хабаровск» и смешанный пункт пропуска «Покровка». В 2021- 2022 годах «перезагружен» проект по созданию пункта пропуска на острове Большой Уссурийский. Мы имеем договоренности с Минтрансом России о том, что первым этапом развития острова станет строительство на нем грузопассажирского пункта пропуска. К 2030 году через него планируем транспортировать около 1,5 млн тонн грузов и 1,2 млн пассажиров в обоих направлениях.

ВНЕДРЕНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И ГРАМОТНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЗВОЛЯЮТ СТАВИТЬ САМЫЕ АМБИЦИОЗНЫЕ ЦЕЛИ*

**Министерство транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края
выполняет широкий круг задач**

Д.С. Пронкин, заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края

В их числе формирование и реализация государственной политики в сфере транспорта и дорожного хозяйства, обеспечение эффективности выполнения федеральных и краевых законов, а также нормативных правовых актов. О некоторых аспектах дорожной деятельности в регионе рассказал заместитель министра Денис Пронкин.

- Денис Сергеевич, какие приоритетные вопросы в области дорожного хозяйства стоят перед министерством?

- Региональная сеть Хабаровского края включает в себя более 3300 км автомобильных дорог, из них только порядка 1000 км имеют асфальтобетонное покрытие. Помимо того что надо поддерживать в нормативном состоянии существующую дорожную сеть и ремонтировать мостовые сооружения, требуется в максимальной степени ускорить перевод объектов в усовершенствованный тип покрытия. Это одна из задач, поставленных для реализации краевым правительством. Чтобы ее выполнить, нужна слаженная работа министерства, службы заказчика, проектных и дорожных организаций.

Не менее важным остается вопрос соблюдения требований новой нормативной документации при осуществлении дорожной деятельности. К сожалению, из-за вопросов, связанных с импортозамещением, возникают определенные сложности с закупкой лабораторного оборудования. Вместе с тем основное профильное оборудование для дорожно-строительной лаборатории Хабаровскому управлению дорог (КГКУ «Хабаровскуправтодор») удалось приобрести и сегодня контроль качества при производстве дорожных работ на территории края осуществляется в соответствии с требованиями ТРТС.

Проведена серьезная работа в части обеспечения поставки инертных материалов для производства асфальтобетонной смеси. Несколько крупных открытых карьеров на территории края, в соответствии с имеющимся спросом, доукомплектовали свое дробильное оборудование под новые размеры фракций щебня, определяемые нормативными документами (ГОСТы, регламент Таможенного союза). Здесь важна совместная работа поставщиков, дорожных строителей и проектировщиков, учитывая возрастающие объемы, которые требуют расширения производственной базы. Координация этих процессов, а также грамотное планирование - одна из основных задач министерства сегодня.

- Расскажите о внедрении новых технологий.

- В 2022 году одной из стратегических задач, поставленных губернатором перед министерством, стало приведение в нормативное состояние дороги Советская гавань - Ванино протяженностью 39 км. Она является главной транспортной артерией между двумя упомянутыми приморскими городами. Дорога представляла собой печальное зрелище. Отсутствие ремонта в течение долгих лет сказалось на состоянии покрытия и элементах обустройства. Ямы и колеи, участки пучения, состояние дорожных знаков, на некоторых опасных участках дорожное ограждение вообще отсутствовало, а на других было разрушено. Все это происходило на фоне крайне недостаточных мощностей существующих асфальтобетонных заводов (АБЗ).

В связи с тем, что ремонт покрытия необходимо было произвести в кратчайшие сроки, выход из создавшейся ситуации виделся в использовании технологии восстановления асфальтобетонных покрытий и оснований методом холодной регенерации. Применение данной технологии позволило сократить потребность в поставках асфальтобетонной смеси на объект более чем в два раза по сравнению с классическими технологиями ремонта. Предварительные расчеты и составление графика поставок смеси показали, что задача может быть решена без строительства новых заводов. К наступлению холодов удалось с высоким качеством восстановить дорожное покрытие и нанести разметку. Более того, снижение стоимости работ позволило дополнительно произвести ремонт подъездной дороги к местному аэропорту, а это еще 12 км в нормативе! Лабораторные испытания подтвердили правильность выбранного решения, причем регенерация производилась с применением специальной добавки без использования битумного вяжущего. Все это удешевило и упростило весь комплекс выполненных работ. Полученный опыт решили применить при восстановлении не менее значимой для региона автодороги Селихино -

* Пронкин Д.С. Денис Пронкин: «Внедрение новых технологий и грамотное планирование позволяют ставить самые амбициозные цели»: [беседа с заместителем министром транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края Д.С. Пронкиным о некоторых аспектах дорожной деятельности в регионе] / Д.С. Пронкин; записал В. Васильев // Автомобильные дороги. – 2023. - № 2. – С. 81-82

Николаевск-на-Амуре, которая входит в опорную сеть дорог РФ. Уже успели заключить контракт для выполнения работ на первых 20 километрах из 596.

Очень положительно показал себя метод замены малых деревянных мостов на аналогичные насыпные сооружения с использованием гофрированных водопропускных труб, которые играют роль несущего элемента, повышая эксплуатационные качества, в том числе и грузоподъемность. При этом сокращаются затраты на содержание такого сооружения при незначительном удорожании по сравнению с деревянным мостом, который имеет гораздо меньший срок службы.

Хорошие результаты показывает применение защитно-восстановительного слоя покрытия в районе смешанного пункта пропуска Покровка на участке дороги у российско-китайской границы. В результате увеличился коэффициент сцепления, исключено попадание воды в тело асфальтобетона, что предотвращает разрушение дорожного покрытия. Использование этой технологии также планируем масштабировать на всей территории края.

- Что делается для решения вопросов ценообразования и улучшения планирования?

- Вопросы ценообразования во многом зависят от грамотной работы службы заказчика и проектных организаций. Регулярный анализ рынка и налаженное взаимодействие с экспертизой и антимонопольной службой приносят свои плоды. Сегодня у нас практически не возникает проблем при реализации объектов дорожного хозяйства, связанных с неактуальными сметами.

Министерство со своей стороны своевременно направляет в федеральный центр всю необходимую информацию для актуализации сметной нормативной базы.

Вопросы грамотного планирования работ особенно важны для нашего региона. Существующий дефицит дорожного фонда не прощает ошибок при достижении целевых показателей, выполнении поручений и запросов пользователей дорог. Ежегодная инструментальная диагностика в рамках нацпроекта позволяет своевременно корректировать наши планы, а поддержка губернатора при привлечении федерального финансирования позволяет реализовывать их с опережением. Уже сегодня Хабаровским управлением автомобильных дорог и муниципальными заказчиками заключены контракты не только на 2023, но и 2024 годы. Министерство направляет заявки на участие во всех программах содействия регионам в части выделения финансирования на дорожную деятельность, поэтому работа по проектированию, составлению дефектных ведомостей и смет проводится заблаговременно в соответствии с приоритетом реализации объектов. Таким образом в случае увеличения лимитов финансирования в текущем бюджетном году мы готовы в кратчайшие сроки законтрактоваться и приступить к производству работ.

Отдельно стоит отметить, что с 2025 года географию реализации нацпроекта БКД на территории Хабаровского края дополняют еще две городские агломерации - Амурская и Советско-Гаванская. Несмотря на то, что до начала производства работ в рамках нацпроекта в этих городах еще несколько лет, уже сегодня мы заканчиваем составление планов ремонта улично-дорожной сети.

- Как обстоят дела с БДД?

- В результате проводимой работы по повышению безопасности дорожного движения за 2022 год по сравнению с 2021 годом на территории Хабаровского края зарегистрировано снижение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 11,4 % (со 158 до 140).

Увеличение федерального финансирования впервые за последние годы позволило предусмотреть в краевом бюджете средства на предоставление субсидий муниципальным образованиям края для реализации мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. В 2022 году 46 муниципальным образованиям края распределены субсидии на сумму 127 млн рублей, на которые были обустроены 112 пешеходных переходов, 18,794 тыс. кв. м тротуаров, 2 931 пог. м дорожных ограждений, установлены 699 дорожных знаков. Города, села и поселки сами формировали предложения по обновлению или обустройству объектов. Приоритет отдавался объектам, расположенным вблизи социальных учреждений - школ и спортивных секций. В ряде районов края - Вяземском, Комсомольском и Хабаровском, районе имени Лазо, городах Советская Гавань и Амурск образовалась экономия в результате конкурсных процедур. Эти средства также направили на установку дополнительных дорожных знаков и обустройство дополнительных объектов БДД. В текущем году эту работу продолжим, для ее выполнения выделено 150 млн рублей.

Не могу не сказать, что мероприятия по повышению безопасности дорожного движения в обязательном порядке предусматриваются при подготовке контрактов на ремонт автомобильных дорог в рамках нацпроекта и других государственных программ Хабаровского края. Эту работу проводим в тесном сотрудничестве с управлением ГИБДД, а самые проблемные вопросы регулярно обсуждаем на краевой комиссии по повышению безопасности дорожного движения под руководством губернатора.

**Ответ Министерства Российской Федерации по развитию
Дальнего Востока и Арктики на вопрос сенатора Российской Федерации
в рамках «правительственного часа» в Совете Федерации на тему
«О ходе реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на
период до 2035 года» с участием Министра Российской Федерации
по развитию Дальнего Востока и Арктики А.О. Чекункова
24 января 2024 г.***

| № п/п | Описание проблемы | Вопрос/предложения |
|--|--|---|
| Член Комитета Совета Федерации по международным делам Г.А. Рапога | | |
| 29. | Какую роль Вы отводите транспортной составляющей в вопросе освоения Дальнего Востока? Какие планы существуют на этот счет? | <p data-bbox="571 488 662 510"><i>Ответ:</i></p> <p data-bbox="571 517 1449 723">Дальний Восток в силу своего экономико-географического положения обладает высоким экспортным потенциалом и служит естественным транспортно-логистическим хабом для транзита товаров и услуг в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В этой связи совершенствование транспортной инфраструктуры – это ключевой элемент в обеспечении социально-экономического развития Дальнего Востока. Если говорить о первоочередных задачах и планах:</p> <p data-bbox="571 730 1449 999">1. В части железных дорог стратегической задачей является расширение провозной способности Восточного полигона – главной транспортной артерии региона. Дефицит мощности Восточного полигона, который ежегодно не позволяет перевезти значительные объемы продукции дальневосточных грузоотправителей, пожалуй, является самым серьезным сдерживающим фактором для развития Дальнего Востока. Правительством Российской Федерации определены параметры 3-го этапа развития Восточного полигона, предполагающие расширение мощности до 210 млн тонн к 2030 году и 255 млн тонн к 2032 году.</p> <p data-bbox="571 1005 1449 1274">2. В части морского транспорта основным приоритетом остается развитие СМП. Усиливается роль СМП не только как национальной транспортной артерии, но и как международного транспортного коридора. В 2023 году установлен исторический рекорд грузопотока – свыше 36 млн тонн. Стоит задача достигнуть к 2030 году грузопотока 150 млн тонн. Для этого с 2022 года реализуется план развития СМП, который включает в себя 155 мероприятий и свыше 1 800 контрольных точек по развитию грузовой базы, транспортной инфраструктуры, грузового и ледокольного флота, безопасности и управления судоходством.</p> <p data-bbox="571 1281 1449 1460">3. В части автомобильных дорог ключевая задача – приведение дорог регионального значения, а также дорожной сети городских агломераций в нормативное состояние. Вызовом для нас является то, что доля автодорог в нормативном состоянии в среднем по Дальневосточному федеральному округу (43,3 %) ниже, чем среднероссийский уровень (50,6 %) и ниже, чем в каком-либо другом федеральном округе России.</p> <p data-bbox="571 1467 1449 1668">4. В части приграничной инфраструктуры приоритетом является синхронизация развития пропускной способности пунктов пропуска и подводящей инфраструктуры. Необходимо комплексное решение, которое позволит увязать создание инфраструктуры пунктов пропуска с реконструкцией и модернизацией подъездных дорог, а также с иными компенсационными механизмами с учетом программ Минвостокразвития России.</p> <p data-bbox="571 1675 1449 1827">Министерство реализует механизмы поддержки инвестиционных проектов для резидентов территорий опережающего развития, в том числе компенсирует расходы на коммунальную и транспортную инфраструктуру, включая тех присоединение к транспортным объектам общего пользования. Для резидентов также существуют налоговые и иные</p> |

* Ответ Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики на вопрос сенатора Российской Федерации в рамках «правительственного часа» в Совете Федерации на тему «О ходе реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» с участием Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики А.О. Чекункова 24 января 2024 г. // Сайт Совета Федерации в сети Интранет, 24 января 2024 г. - http://intranet.council.gov.ru/uido/zased/P559_2024/2053_20012024_187027489_1.pdf (дата обращения: 24.01.2024). – Материалы приводятся выборочно.

преференции. Все это создаст условия развития приграничной транспортно-логистической инфраструктуры.

Обеспечение транспортной доступности населения ДФО в части воздушного сообщения является одной из актуальных задач социально-экономического развития макрорегиона.

На базе АО «Авиакомпания «Аврора» создана единая дальневосточная авиакомпания (ДВА). Маршрутная сеть ДВА – 389 межрегиональных и местных маршрутов. Ежегодный пассажиропоток – более 2 млн пассажиров. В рамках программы субсидирования авиаперевозок по социально значимым маршрутам ДФО в 2023 году ДВА перевезено 419 тыс. пассажиров по 36 маршрутам, выделено 5,98 млрд рублей. В 2024 году планируется выделить 5,5 млрд рублей на 39 маршрутов. В период 2024-2026 гг. планируется приобретение 39 воздушных судов отечественного производства, в том числе 8 самолетов SSJ-NEW, 10 самолетов ЛМС-901 «Байкал», 10 вертолетов Ми-171А2, 11 вертолетов Ми-171А3 и их последующая передача ДВА на условиях некоммерческого лизинга.

Кроме того, проводится работа по подготовке инвестиционного проекта, предусматривающего закупку 95 единиц ЛМС-901 «Байкал» для последующей передачи в лизинг ДВА на льготных условиях. В настоящее время по поручению Президента РФ разрабатывается план по развитию авиаперевозок внутри ДФО, предусматривающий рост объема перевозок к 2030 году не менее чем до 4 млн пассажиров в год.

**Ответы Министерства Российской Федерации по развитию
Дальнего Востока и Арктики на вопросы фракций политических партий
в Государственной Думе в рамках «правительственного часа»
на тему «О мерах по обеспечению ускоренного социально-экономического развития
Дальнего Востока» с участием Министра Российской Федерации
по развитию Дальнего Востока и Арктики А.О. Чекункова
21 декабря 2022 г.***

№
п.п.

Вопрос

Ответ Министерства

Фракция Политической партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»

26. Расходы на восстановление дорог и мостов в Дальневосточном федеральном округе необходимо увеличивать, учитывая их ежегодные повреждения или разрушения в результате чрезвычайных ситуаций, связанных с паводками. Когда планируется увеличение бюджетных расходов на восстановление дорог и мостов в Дальневосточном федеральном округе.

Ущерб, нанесенный опасными и неблагоприятными гидрометеорологическими явлениями, и их последствиями 2018-2021 гг. на территории Дальневосточного федерального округа

| № пп | Вид ущерба | ДФО | | | |
|---------|--|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1 | Жизни и здоровью граждан | 2 000,0 | 600,0 | 1 000,0 | 0,0 |
| 2 | Жилью и имуществу граждан | 1 207 320,2 | 3 133 478,8 | 1 376 652,0 | 7 704 087,8 |
| 3 | Объектам экономики | 406 344,1 | 628 341,8 | 861 454,2 | 99 236,0 |
| 4 | Объектам транспортной инфраструктуры | 3 463 687,6 | 3 252 059,4 | 1 013 084,2 | 2 908 864,1 |
| 5 | Социальным объектам | 105 601,2 | 168 809,1 | 690 116,6 | 497 020,6 |
| 6 | Природным объектам | 102 881,6 | 224 830,0 | 115 742,8 | 33 339,6 |
| 7 | Объектам культуры и спорта | 81 384,7 | 1 523,3 | 8 666,3 | 75 527,5 |
| 8 | Иной ущерб (указать вид) | 2 077 026,1 | 3 744 770,3 | 790 762,4 | 1 657 552,4 |
| | ущерба) в том числе: | | | | |
| | <i>объекты гидротехнических сооружений</i> | <i>50 188,5</i> | <i>23 932,6</i> | <i>175 550,5</i> | <i>488 850,1</i> |
| | <i>объекты связи</i> | <i>1 485 453,6</i> | <i>3 359 425,2</i> | <i>9 881,1</i> | <i>1 019 577,6</i> |
| | <i>объекты жилищно-коммунального хозяйства</i> | <i>95 987,5</i> | <i>71 511,8</i> | <i>5 102,6</i> | <i>82 004,7</i> |
| | <i>объекты жилого фонда</i> | <i>428 264,2</i> | <i>5 807,2</i> | <i>0,0</i> | <i>12 425,9</i> |
| | <i>объекты сельского хозяйства</i> | <i>17 132,3</i> | <i>85 323,5</i> | <i>54 510,1</i> | <i>11 814,7</i> |
| | <i>затраты на ликвидацию ЧС</i> | <i>0,0</i> | <i>198 770,0</i> | <i>520 930,0</i> | <i>42 879,5</i> |
| | <i>иное</i> | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> | <i>24 788,0</i> | <i>0,0</i> |
| | ИТОГО по ДФО: | 7 446 245,5 | 11 154 412,6 | 4 857 478,4 | 12 975 628,0 |

Ущерб, нанесенный опасными и неблагоприятными гидрометеорологическими явлениями, и их последствиями за период 2018-2021 гг. на территории ДФО составляет 36,4 млрд рублей. Из них 29,2% ущерба (10,64 млрд рублей) нанесено объектам транспортной инфраструктуры. Восстановление объектов транспортной инфраструктуры до нормативного состояния осуществляется субъектами ДФО совместно с Минтрансом России и Росавтодором. В период прохождения ЧС региональными подразделениями Росавтодора осуществляется обследование поврежденных участков региональных автодорог после чего

* Ответы Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики на вопросы, подготовленные фракциями политических партий в Государственной Думе в рамках «правительственного часа» на тему «О мерах по обеспечению ускоренного социально-экономического развития Дальнего Востока» с участием Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики А. О. Чекункова 21 декабря 2022 г. // Сайт Государственной Думы в сети Интранет, 21 декабря 2022 г. - http://anunt3.duma.gov.ru/send/doc/20221221_05.pdf (дата обращения: 24.01.2024). – Материалы приводятся выборочно.

принимается решение об источниках финансирования на проведение восстановительных работ. Основной источник финансирования восстановительных работ – средства федерального бюджета, выделяемые субъектам ДФО в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». В случае недостатка этих средств, Минтранс России запрашиваются средства из резервного фонда Правительства Российской Федерации. Информация о понесенных расходах на восстановление поврежденных в результате ЧС автодорог и мостов в Минвостокразвития России отсутствует в связи с тем, что указанная работа осуществляется Росавтодором, совместно с субъектами ДФО.

Фракция Политической партии «ЛИБЕРАЛЬНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ РОССИИ»

91. В регионах Дальнего Востока не в должной мере развита транспортная инфраструктура. Однако именно дороги обеспечивают мобильность трудовых ресурсов и кооперационные связи между предприятиями. В июле 2022 года в Хабаровске была запущена скоростная магистраль «Обход Хабаровска», которая соединяет сразу три федеральные трассы «Усури», «Амур», «Восток». Стоит ли транслировать положительный опыт государственно-частного партнерства в реализации масштабных транспортных проектов в Хабаровске на другие регионы Дальнего Востока?
- Обходы городов являются важной частью создаваемой транспортной инфраструктуры в России. Такие проекты реализуются при непосредственном участии Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального дорожного агентства Росавтодор, ГК Автодор. Проект по строительству скоростной магистрали «Обход Хабаровска» был реализован при поддержке Федерального дорожного агентства Росавтодор: из средств федерального бюджета в 2017–2020 годах в проект выделено 18,8 млрд руб. Также на Дальнем Востоке реализуются другие транспортные проекты, положительно влияющие на социально-экономическое развитие регионов: в июне 2022 г. открыт автомобильный мост между Россией и Китаем, соединивший город Благовещенск и город Хэйхэ, строится мост через реку Зея в Благовещенске, дорога от Владивостока к порту Восточный, завершается разработка проектной документации на строительство моста через реку Лена в г. Якутске, которое ведется на принципах государственно-частного партнерства (концессионное соглашение подписано в 2020 г.). При этом при реализации масштабных транспортных проектов следует руководствоваться социально-экономическими и мультипликативными эффектами на жизнь населения и развития экономики в регионах. СПРАВОЧНО: Полная стоимость строительства скоростной магистрали «Обход Хабаровска» составляет 42,8 млрд. рублей, в том числе, средства федерального бюджета – 18,8 млрд руб., средства регионального бюджета – 11 млрд рублей, средства внебюджетных источников – 13,3 млрд рублей.

С.В. Петраев, директор ФКУ ДСД «Дальний Восток»

По итогам 2022 года туристский поток в Дальневосточном федеральном округе, по оценкам Росстата, составил почти 5 млн человек. Также известно, что многие путешественники, приезжая в регионы ДФО, предпочитают передвигаться своим ходом, поэтому качеству дорог здесь должно уделяться особое внимание. Так и есть: транспортная доступность наиболее отдаленных от центра России территорий, составляющих, к слову, более 40% от общей площади РФ, улучшается. Именно поэтому в разгар туристического и дорожно-строительного сезонов мы решили узнать из первых рук, как развиваются федеральные трассы округа. На вопросы «ДР» ответил Сергей ПЕТРАЕВ, директор подведомственного Росавтодору ФКУ ДСД «Дальний Восток», в оперативном управлении которого находится значительная часть федеральных дорог ДФО.

— Сергей Викторович, хочется начать наш разговор с актуального инфоповода — реконструкции участка трассы А-370 «Уссури», благодаря которой между Уссурийском и селом Кипарисово появятся два новых моста, две транспортные развязки. Кроме того, будет реконструирован путепровод над железнодорожными путями. Объект важный и долгожданный. Какова на сегодняшний день его техническая готовность?

— Объект не просто важный, но и сложный. Федеральная автомобильная дорога А-370 «Уссури» — самая загруженная на Дальнем Востоке: она связывает Хабаровский и Приморский край, а также является неотъемлемой частью маршрута Владивосток – Москва – Санкт-Петербург.

Если говорить о самом участке реконструкции км 687 – км 703, за сутки здесь проезжает около 20 тыс. автомобилей. При этом мы работаем на существующем направлении — на половине проезжей части. Самая непростая ситуация складывается на путепроводе через Транссиб в районе села Кипарисово. Проектом предусмотрен демонтаж старого искусственного сооружения и строительство нового без изменения положения трассы.

Поскольку на этом участке находится действующая железнодорожная ветка, выполнить устройство временного объезда невозможно. Таким образом, из-за сужения проезжей части, вызванного строительством, в часы пик здесь нередко собираются пробки. Со своей стороны мы делаем все возможное, чтобы минимизировать затруднения движения. Так, у места производства работ установлены дополнительные временные знаки и нанесена разметка — это позволило водителям заранее перестраиваться и не создавать помехи для тех, кто движется по соседней полосе. Кроме того, выполнили замену асфальтобетонного покрытия на путепроводе.

Эта мера временная, но она обеспечивает безопасный проезд и ровность покрытия на период проведения работ. Также организовано круглосуточное дежурство, если необходимо оперативно принять решение и скорректировать схему движения, исходя из ситуации на дороге. В мае подключили две видеокамеры: в направлении Владивостока и Уссурийска. Трансляция ведется круглосуточно в режиме реального времени. Так водители могут планировать свой маршрут, учитывая дорожную обстановку.

Как я уже говорил, новый путепровод будет расположен на месте существующего. Здесь уже демонтировали пролетные строения на правой половине искусственного сооружения и приступили к бурению скважин и бетонированию опор. К ноябрю 2023 года планируем полностью завершить строительство на правой стороне, что позволит направить поток транспорта по трем полосам вместо двух, по которым движение осуществляется сегодня. В целом завершение реконструкции путепровода через Транссиб намечено на второй квартал 2024 года — на год раньше срока.

Возвращаясь ко всему 15-километровому участку км 687 – км 703, сейчас на объекте продолжается строительство двух мостов через реки Перевозная и Поповка, а также первой транспортной развязки. Общая готовность объекта на сегодняшний день составляет 13%. В ходе реконструкции здесь установят шесть автобусных павильонов, две площадки отдыха, шумозащитные экраны, новые линии освещения и автоматизированные системы управления дорожным движением. Трафик на участке интенсивный, поэтому для обеспечения безопасности встречные потоки транспорта разделит осевое металлическое барьерное ограждение. Это также позволит не допустить выезда из прилегающих населенных пунктов через полосы движения и избежать создания аварийных ситуаций.

* Петраев С.В. Дальний Восток становится ближе: [беседа с директором ФКУ ДСД «Дальний Восток» С.В. Петраевым] / С.В. Петраев; беседовал С. Озеров // Дороги России. – 2023. - № 4. – С. 22-35

В рамках проекта возведут две транспортные развязки в разных уровнях, два моста и путепровод через Транссибирскую железнодорожную магистраль.

После завершения работ техническая категория объекта повысится с II до IV, пропускная способность увеличится с 20 тыс. до 25 тыс. автомобилей в сутки. Ввод 15-километрового участка в эксплуатацию состоится в 2025 году.

— Как известно, не менее значимый объект для Приморья — это реконструкция 30-километрового участка трассы «Уссури» в районе Дальнереченска. Недавно сообщалось, что в строй он будет сдан уже в этом сезоне, причем с годовым опережением графика. Как вам удалось добиться таких хороших темпов работ и что осталось сделать, чтобы уложиться в эти сроки?

— Хороших результатов добились в первую очередь благодаря грамотному, эффективному планированию и, как следствие, продуктивному взаимодействию дирекции с генеральным подрядчиком. Кроме того, в период с 2020 по 2022 год Федеральным дорожным агентством было выделено дополнительное финансирование на реконструкцию участка. Это позволило задать высокий темп производства работ, хорошим подспорьем для которого является постоянное наличие на объекте достаточного количества дорожно-строительной техники и материалов.

Для успешного завершения работ осталось мобилизовать все имеющиеся ресурсы и не сбавлять заданного темпа. На сегодняшний день на участке км 305 – км 335 федеральной трассы А-370 «Уссури» Хабаровск – Владивосток необходимо закончить работы по устройству водоотводных канав и верхнего слоя покрытия, а также обустройству дороги.

Для более комфортного проезда в рамках реконструкции построен обход села Знаменка. Также возвели семь мостов общей длиной 333 пог. м и 48 водопрпускных труб. Чтобы повысить уровень безопасности движения, на участке, проходящем через село Совхоз Пожарский, выполним устройство линий электроосвещения, пешеходных дорожек и шумозащитных экранов.

В целом построим транспортно-пешеходную магистральную улицу районного значения протяженностью 1,3 км и около 28 км трассы по параметрам II категории, также выполним монтаж четырех автобусных павильонов и установим около 25 км металлического барьерного ограждения.

— В прошлом году в Амурской области открылось движение по мосту Благовещенск – Хэйхэ. С учетом ситуации в мире для нас, как и для соседнего Китая, это политически значимое событие. Указанный объект не относится к федеральной дорожной сети, но очевидно, что от развития последней зависит дальнейшее торгово-экономическое сотрудничество между нашими странами. Доставка грузов между Россией и КНР осуществляется в том числе и по вашей трассе Р-297 «Амур». Какие работы проводятся на ней сегодня?

— Федеральная автомобильная дорога Р-297 «Амур» Чита – Хабаровск проходит по территории четырех регионов: Забайкальского и Хабаровского края, Амурской и Еврейской автономных областей. ФКУ ДСД «Дальний Восток» отвечает за все участки этой трассы, исключая Забайкалье.

Сегодня продолжаем начатый в прошлом году капитальный ремонт двух объектов общей протяженностью 22 км в Сквородинском районе Приамурья. Частично работы завершили в 2022 году — тогда ввели в эксплуатацию 16 км. Оставшиеся 6 км закончим в этом дорожно-строительном сезоне.

На обоих участках предусмотрены работы по усилению дорожной одежды, восстановлению водоотвода, а также земляного полотна в местах появления просадок. Кроме того, отремонтируем четыре моста, один путепровод и десять водопрпускных труб.

Не секрет, что для Дальнего Востока характерны сложные климатические и геологические условия. Сотни километров наших дорог пролегают в зоне вечной мерзлоты, где после оттаивания грунта нередко образуются просадки. Для обеспечения безопасности движения по такому участку, км 754 – км 1 334, в конце июля планируем приступить к устранению деформаций и повреждений дорожной одежды. Общий объем работ составит около 63 тыс. кв. м.

Понимая, что количество грузоперевозок между Россией и Китаем после строительства моста через Амур будет только расти, планируем расширить до четырех полос участок федеральной трассы на подъезде к Благовещенску.

В настоящее время ведутся проектно-изыскательские работы по капитальному ремонту на участке км 91 – км 112. Также в Росавтодор направлены предложения по включению в программу проектно-изыскательских работ на 2024–2025 годы участка км 66 – км 91.

Если говорить о работах на федеральной автомобильной дороге Р-297 «Амур» в целом, то за последние пять лет в нормативное состояние привели более 370 км на ней.

— *Не все знают, что у ДСД «Дальний Восток» имеются объекты в Якутии, в частности на трассе «Лена». При этом за ее содержание и ремонт отвечает другое учреждение Росавтодора (ФКУ Упрдор «Лена». — Прим. ред.), а вам вверено производить работы по строительству и реконструкции. Насколько мне известно, там у вас есть проблемный объект — мост через Амгу. Изменилось ли что-то в его статусе и когда жители республики смогут проехать по новому сооружению?*

— К сожалению, бывают случаи, когда подрядчик говорит одно, а в действительности складывается совсем иная ситуация. Из-за отставания от графика, постоянного затягивания сроков реконструкции и неисполнения предписаний о необходимости ускорить темп работ мы расторгли контракт с предыдущим исполнителем. В мае прошлого года заключили контракт с другой подрядной организацией.

Сейчас на объекте ведется заготовка строительных материалов, бурение и бетонирование опор моста. Работы осложняют суровые природно-климатические условия: гидравлические узлы дорожно-строительной техники не могут работать при устойчивых низких температурах воздуха зимой.

Изначально реконструкцию моста через реку Амгу предполагалось завершить в 2023 году, но из-за сложившейся ситуации открытие движения по новому сооружению ожидается в 2024-м.

— *От одного моста хочется перейти к другому — Русскому, соединяющему одноименный остров со столицей Приморского края — Владивостоком. Это уникальное сооружение, ставшее визитной карточкой региона. Но не так давно оно прогремело в СМИ из-за ЧП, связанного с обледенением вант. Это первый подобный случай в мировой практике. Вам и вашим коллегам пришлось стать пионерами в поиске решения нетипичной проблемы. Найдено ли оно?*

— Действительно, в ноябре 2020 года из-за погодных аномалий во Владивостоке произошло обледенение мостового перехода на остров Русский. Мы были вынуждены закрыть по нему движение до тех пор, пока не обеспечили безопасный проезд.

Очистка вант и пилонов ото льда велась ежедневно, промышленные альпинисты работали в экстремальных условиях на высоте более 300 м, где порывы ветра достигали 20 м/с. В общей сложности было удалено более 2 тыс. т ледяных отложений. Спустя две недели проезд по мосту был восстановлен.

Тогда же, в 2020 году, мы приступили к работам по ликвидации последствий обледенения. На сегодняшний день восстановлены элементы оборудования системы мониторинга, освещения проезжей части и архитектурно-художественной подсветки вант, опор и пролетного строения моста. Укреплены и заменены поврежденные участки вантовых оболочек, выправлены крены демпферов вант. Для обеспечения безопасности полетов авиатранспорта восстановлены заградительные огни пилонов.

Сегодня на мосту продолжают прокладывать кабельные линии связи системы мониторинга для подключения акселерометров вант. Эти работы планируем завершить уже в июне и, таким образом, выполнить весь комплекс восстановительных мероприятий.

В настоящее время совместно с Федеральным дорожным агентством и ведущими проектными институтами нашей страны обратились к опыту и существующим методам борьбы с обледенением вант.

Будет проведена работа по актуализации научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) по теме «Исследование проблемы обледенения конструкций вантовых мостов. Разработка технологии предотвращения обледенения и технологии ликвидации обледенения на конструкциях вантовых мостов». Итогом станут конструктивные решения и выборка материалов, препятствующих обледенению вант и опор мостов, а также предложения по технологиям ликвидации обледенения вант и опор мостов.

— *По данным Минэкономразвития, доля ДФО в туристическом потоке России составляет лишь 4,5 %. По этой причине сегодня на создание и обновление туристической инфраструктуры в регионах округа выделяются значительные средства. Но туризм, как мы понимаем, невозможен и без хороших дорог. Что вы делаете на своем уровне, чтобы переломить ситуацию?*

— Пожалуй, для туристов самым популярным регионом на Дальнем Востоке является Приморский край.

Русский и Золотой вантовые мосты — визитные карточки Владивостока. Там же находится один из старейших маяков в ДФО — Эгершельд, а на острове Русский расположен мыс

Тобизина. Кроме того, летом тысячи дальневосточников отправляются в Приморье на пляжный отдых.

Дирекция делает все возможное, чтобы поездка к морскому побережью была максимально безопасной и комфортной. Как было сказано ранее, сегодня мы ведем работы по реконструкции двух объектов автомобильной дороги А-370 «Уссури» Хабаровск – Владивосток, также возле Дальнереченска завершается капитальный ремонт 10-километрового участка. В целом за последние пять лет на этой федеральной трассе в нормативное состояние приведено около 210 км.

В последнее время многие жители нашей страны также отправляются отдыхать на Сахалин и Камчатку, где очень много живописных мест.

Если говорить о Камчатском крае, то уже на пути из аэропорта по федеральной трассе в Петропавловск-Камчатский можно увидеть Корякский и Авачинский вулканы.

Протяженность нашей дороги составляет 38 км. Из них в 2021 году в нормативное состояние привели 21 км. Также сегодня ведется разработка проектной документации на капитальный ремонт участка км 0 – км 13+650 федеральной трассы А-401.

На Сахалине, когда проезжаешь по трассе А-393 Южно-Сахалинск – Оха, открывается вид на хребет Жданко. В том же районе расположены бухта Тихая и Клоковский водопад. На этой автомобильной дороге, ставшей федеральной в 2021 году, наша основная задача заключается в ликвидации грунтовых разрывов. На момент передачи более 200 км не имели твердого покрытия. В 2022 году после ремонта асфальтобетонное покрытие было устроено на 58 км трассы. В этом дорожно-строительном сезоне планируем ввести еще 17 км.

На Дальнем Востоке очень красивая природа. Не понаслышке знаю, что зимой Сахалин — одно из любимых мест отдыха не только для дальневосточников.

С наступлением сезона туда приезжают многие любители активного отдыха. Дальний Восток огромен и разнообразен. Уверен, что с каждым годом путешественников здесь будет все больше.

Справка ДР

ФКУ ДСД «Дальний Восток» является одной из крупнейших в России специализированных дирекций по строительству и реконструкции федеральных автомобильных дорог.

В оперативном управлении ФКУ ДСД «Дальний Восток» находятся федеральные автомобильные дороги общей протяженностью 5 099,831 км, проходящие по территориям восьми субъектов Российской Федерации: Хабаровскому, Приморскому и Камчатскому краю, Еврейской автономной, Амурской, Сахалинской и Магаданской областям, Чукотскому автономному округу.

Речь идет о трассах А-370 «Уссури», А-375 «Восток», Р-297 «Амур», А-375 «Восток» Хабаровск – Находка, А-376 Хабаровск – Лидога – Ванино – Комсомольск-на-Амуре, А-393 Южно-Сахалинск – Оха, Р-504 «Колыма» и др. Самым крупномасштабным проектом за всю историю дирекции (в 2020 году ДСД «Дальний Восток» отметила 25-летие со дня создания. — *Прим. ред.*) был ввод в эксплуатацию в 2010 году федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск в асфальтобетонном исполнении. Эта трасса была и остается важнейшим участком международного транспортного коридора «Транссиб», который позволяет интегрировать Дальний Восток в единую транспортную систему России и решить задачу включения страны в систему мировых транспортных коммуникаций.

А.Ф. Илимбетов, начальник управления ФПУ Упрдор «Забайкалье»

В январе 2024 года ФКУ Упрдор «Забайкалье» отмечает 20-летие. Какие дорожные объекты стали знаковыми для жителей региона и как они за это время изменили жизнь людей, как строить и ремонтировать трассы в условиях короткого лета и вечной мерзлоты, «Дорогам России» рассказал начальник управления Азамат Илимбетов

— **Азамат Фаттахович, какие основные задачи решает управление?**

— Федеральная дорожная сеть связывает Забайкальский край с соседними областями и Китаем, к ней примыкают территориальные и местные дороги — фактически от ее состояния зависит жизнедеятельность и развитие большого региона. Поэтому основные наши задачи вижу в обеспечении бесперебойного и безопасного проезда по существующим федеральным трассам, а также в повышении комфорта передвижения по ним, чтобы сделать дороги Забайкальского края еще привлекательнее для туристов.

— **В чем особенности дорожного ремонта на территории Забайкалья?**

— Определенную специфику деятельности дорожных организаций придает резко континентальный климат. У нас очень короткий строительный сезон, ранние морозы вынуждают торопиться, чтобы успеть завершить все запланированные работы.

Автодорога Р-297 «Амур» Чита – Хабаровск проходит в зоне залегания многолетнемерзлых грунтов, то есть вечной мерзлоты. В процессе эксплуатации дороги мерзлота начинает деградировать, из-за чего появляются деформации земляного полотна. Чтобы решить эту проблему, специалисты ФКУ Упрдор «Забайкалье» проводят комплекс специальных мероприятий: отвод воды от подошвы земляного полотна, укрепление кюветов геомембраной, устройство отжимных и охлаждающих берм, а также специальных солнцезащитных навесов. Все эти меры помогают защитить многолетнемерзлые грунты от оттаивания, обеспечивают устойчивость земляного полотна и тем самым позволяют продлить срок службы дорожной одежды.

В 2022 году на «Амуре» мы смонтировали комплексный пост наблюдения за метеорологическими и мерзлотными условиями. Это часть разрабатываемой системы мониторинга состояния участков дороги, проходящих по территории распределения вечной мерзлоты. Данные мониторинга помогут спланировать мероприятия, защищающие земляное полотно от деформаций.

— **Какие инновационные технологии управление применяет для обеспечения безопасности дорожного движения?**

— Повышению уровня безопасности на наших дорогах мы уделяем особое внимание. Оснащаем потенциально опасные участки дополнительными техническими средствами. Например, в минувшем дорожно-строительном сезоне оборудовали участок автодороги А-350 Чита – Забайкальск – граница с КНР в Читинском районе двухъярусным металлическим барьерным ограждением. В населенных пунктах Борзя и Новокручининский для пешеходов установили светофорные объекты с кнопкой вызова и светодиодной брусчаткой. На 29-м и 33-м км трассы по оси проезжей части установили делиниаторы, они предотвращают выезд на полосу встречного движения, исключая самые тяжелые — лобовые столкновения.

Мы установили наружное освещение на крупной транспортной развязке на 209-м км дороги «Амур» в Шилкинском районе. Завершили устройство линии освещения общей протяженностью 4,5 км на автодороге Р-258 «Байкал» Иркутск – Чита. Всего же у нас освещено более 154 км дорог.

В 2023 году мы установили дорожные знаки «Направление поворота» со световой индикацией, круглосуточно информирующие водителей об опасном повороте.

Чтобы повысить пропускную способность дорог, мы устраиваем дополнительные полосы движения. На наших дорогах начали появляться проекционные пешеходные переходы, обеспечивающие безопасность в темное время суток. Для водителей строим зоны отдыха, оборудованные эстакадами, автономными системами освещения.

— **Как в Забайкальском крае реализуется национальный проект «Безопасные качественные дороги»?**

* Илимбетов А.Ф. По главным путям «Забайкалья»: [беседа с начальником управления ФПУ Упрдор «Забайкалье» А.Ф. Илимбетовым] / А.Ф. Илимбетов; записала Т. Кондратенко // Дороги России. – 2023. - № 6. – С. 36-43. – Материалы приводятся выборочно.

— Мероприятия в рамках национального проекта реализуются с 2019 года с участием специалистов ФКУ Упрдор «Забайкалье». Наши эксперты вместе с представителями регионального заказчика проводят мониторинг выполнения работ и их качества. Они отбирают образцы кернов покрытия, измеряют светотехнические характеристики дорожной разметки, проводят исследования в лаборатории нашего управления.

За это время в крае отремонтировано более 1 000 км региональных дорог и 100 км автодорог Читинской городской агломерации. Особое внимание уделяется тем участкам, которые ведут к детским образовательным учреждениям, медицинским центрам и туристическим маршрутам. Значимыми объектами считаю реконструированный путепровод через Транссиб и капитально отремонтированный мост через реку Ингоду в поселке Дарасун. Их реализация кардинально изменила дорожную ситуацию в поселке, повысила доступность социальных объектов для населения, а также комфорт передвижения. (...)

— Какими вы видите перспективы развития федеральной дорожной сети Забайкалья?

— В связи с тем что интенсивность движения по федеральным трассам увеличивается, мы должны поддерживать в нормативе каждый километр наших дорог, чтобы обеспечить безопасность движения. Думаю, мы все-таки справимся с деградацией вечной мерзлоты и автодорогу «Амур» перестанут называть «амурскими волнами».

Очень хочу, чтобы придорожный сервис соответствовал новейшим стандартам и удовлетворял все потребности участников дорожного движения.

Знаковые проекты ФКУ Упрдор «Забайкалье»

2006–2010 — построен 390-метровый мост через реку Онон на федеральной автодороге А-166 Чита – Забайкальск – граница с КНР (с 2018 года — А-350). Новая переправа на 9 км сократила путь к районному центру Оловянная.

2008–2010 — построено 13 км трассы А-166 на участке мостового перехода через реку Ингоду у ст. Дарасун. Эта дорога — звено важной логистической цепочки для транспортного сообщения с Китаем.

2012–2019 — капитально отремонтированы участки дороги А-350 в Борзинском районе. Их дорожную одежду устроили из монолитного цементобетона.

2017 — впервые капитально отремонтирован путепровод через железную дорогу на 1 049-м км федеральной автодороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита. Это единственный переезд через железнодорожные пути на данном участке «Байкала», построенный в 1967 году.

2020 — приведен к нормативу участок автодороги А-350, ведущий к международному автомобильному пункту пропуска в пгт Забайкальск. Его значимость — в повышении привлекательности России как туристического направления, а также в улучшении качества грузоперевозок.

Справка ДР

Общая протяженность дорог, находящихся в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Забайкалье», составляет 1 619,21 км. Это трассы Р-297 «Амур» Чита – Хабаровск, А-350 Чита – Забайкальск – граница с КНР, Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита и входящая в состав «Байкала» автодорога «Подъезд к аэропорту города Читы».

За 20 лет под руководством ФКУ Упрдор «Забайкалье» отремонтировано более 1 500 км федеральных автомобильных дорог Забайкальского края, из них 644 км — капитально. Приведены к нормативу 178 искусственных сооружений, реконструированы 4 моста.

М. Сергеева

В Якутии самое затратное дорожное строительство в России. Однако транспортная связка между районами - жизненно необходимая задача для республики. Айсен Николаев, возглавив регион в 2018 году, поставил первостепенную задачу - повысить качество дорог и транспортную доступность поселений. В последние пять лет в Якутии наблюдается настоящий дорожный бум.

Огромную помощь в исполнении этой задачи оказал приоритетный национальный проект "Безопасные качественные дороги". Благодаря колоссальной федеральной поддержке Якутия в последние годы активно ремонтирует и строит автодороги, устанавливая новые рекорды. С 2018 по 2022 годы объемы дорожного строительства возросли более чем в два раза, построено 2,5 тысячи километров дорог и 47 мостов, из которых 11 возведены в арктических районах, 24 - на республиканских и 12 - на муниципальных дорогах.

Ежегодно на огромной территории, на которой могут разместиться пять с половиной Франций, вводится не менее полутысячи километров автодорог. Сегодня северный регион занимает второе место на Дальнем Востоке по укладке дорожного покрытия. Благодаря нацпроекту в Якутии заасфальтировали 2,6 млн дорог, несмотря на то, что стоимость дорожных работ здесь вдвое выше, чем в центральной России. Короткий строительный сезон, труднодоступность, болота, вечная мерзлота, огромные расстояния - все это значительно усложняет любое строительство, включая и дорожное.

Новые рекорды

Особенным в этой сфере стал минувший год, когда региону удалось привлечь из федерального бюджета дополнительный 1 млрд рублей. Общий объем федерального финансирования дорожного строительства в 2022 году составил 4,4 млрд рублей. Для сравнения в 2021 году было выделено 1,6 миллиарда, а в 2020 - 1 миллиард рублей.

Как результат - в 2022 году в республике ввели 582 км дорог и 7 мостовых переходов, завершили асфальтирование федеральной автодороги "Колыма" от Нижнего Бестяха до Чурапчи.

Что сделано

Итоги пятилетней работы впечатляют. Нацпроект "Безопасные качественные дороги" в Якутии начался с капитального ремонта крупнейших улиц Якутска. Труднодоступный Кобяйский район с вводом автодороги "Кобяй" и моста через речку Тюгюэне обрел долгожданную круглогодичную связь. Обновленный четырехполосный участок автомобильной дороги "Нам" стал первой в республике дорогой второй технической категории. Уникальный мостовой переход через реку Аллах Юнь на республиканской дороге "Амга" в Усть-Майском районе связал круглогодичным сообщением поселки Эльдикан, Солнечный и Югоренок.

Планы на 2023-й

В текущем году республика также не планирует отступать от намеченных планов. Здесь намерены ввести еще 266 километров автодорог, продолжить реконструкцию автодорог "Умнас", "Нам", улично-дорожной сети городской агломерации "город Якутск", ввести в эксплуатацию 4 мостовых перехода и запустить интеллектуальную транспортную систему на улицах столицы республики.

Пожалуй, одним из самых значимых результатов дорожного бума является снижение количества дорожно-транспортных происшествий. Если в 2018 году происходило 1002 ДТП, то в 2022 их количество сократилось почти на треть, как следствие пропорционально сократилась и смертность на дорогах. Не говоря о том, как радуются новым дорогам простые жители Якутии, в чьи села не было круглогодичных дорог в советские годы.

Ленский мост - не мечта, а реальность

Важнейшим результатом автодорожной пятилетки должен стать Ленский мост, без которого немыслимо исполнение поручения президента РФ Владимира Путина об обеспечении к 2030 году круглогодичного бесперебойного транспортного сообщения по федеральным автодорогам "Вилуй", "Колыма" и "Лена".

Ленский мост включен в мастер-план городской агломерации как важнейший транспортный узел, который должен соединить три федеральные и пять региональных автодорог, Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, речной порт и международный аэропорт.

Ленский мост включен в пятилетний план дорожной деятельности страны, согласно которому мост должны начать строить в 2025 году. Но республика планирует начать строительство раньше, после прохождения госэкспертизы.

* Сергеева М. Якутская пятилетка: бум в дорожном строительстве / М. Сергеева // Сайт «Российской газеты», 27 мая 2023 г. – <https://rg.ru/2023/05/27/iakutskaia-piatiletka-bum-v-dorozhnom-stroitelstve.html?ysclid=lrrgg0u3tx216772533> (дата обращения: 24.01.2024)

В ЗАБАЙКАЛЬСКОМ КРАЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 100 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ*

За 2023 год в рамках ремонта обновили семь участков федеральных автодорог региона общей протяженностью 104 км и два моста – через реку Кию на 176-м км автодороги Р-297 «Амур» и через реку Гарекацан на 940-м км автодороги Р-258 «Байкал». Также завершен капитальный ремонт моста через реку Никишиху на 15-м км федеральной автодороги А-350 Чита – Забайкальск – граница с КНР под Читой. Более чем на 73 км дорог с применением новых технологий устроены слои износа дорожной одежды. В рамках обустройства отремонтированных участков установили почти 1,2 тыс. новых дорожных знаков, 102 км металлического барьерного ограждения, более 2 тыс. сигнальных столбиков.

Некоторые участки после ремонта были расширены дополнительными полосами для лучшей пропускной способности. Вдоль дорог были устроены площадки отдыха, оборудованные эстакадами, зонами отдыха для водителей, стационарными и автономными системами освещения.

На автодороге «Амур», пролегающей в зоне вечной мерзлоты, дорожниками были проведены противодеформационные мероприятия. За последние годы работы велись на участках с деформациями земляного полотна общей протяженностью 438 км. На площади 700 тыс. кв. м геомембраной укреплены кюветы, устроено 609 тыс. кв. м охлаждающих насыпей из глыбового скального грунта, 236 тыс. кв. м отжимных берм из недренирующих грунтов, 166 тыс. кв. м солнцезащитных навесов. Все эти мероприятия защищают многолетнемерзлые грунты от оттаивания, обеспечивают устойчивость земляного полотна и тем самым продлевают срок службы дорожной одежды.

Особое внимание уделено повышению безопасности на федеральных трассах региона. Потенциально опасные участки автодорог оснастили дополнительными техническими средствами. Для безопасности пешеходов в темное время суток на автодороге А-350 в районе г. Борзя и п. Новокручининск установили два светофора, оснащенных кнопкой вызова и светодиодной тротуарной брусчаткой. На 29-м и 33-м км установили делиниаторы, помогающие предотвратить выезд на встречную полосу и снизить риск лобовых столкновений.

На крупной транспортной развязке на 209-м км трассы Р-297 «Амур» в Шилкинском районе дорожники смонтировали двухстороннюю линию искусственного электроосвещения протяженностью 1,5 км. Это улучшит ориентирование водителей, выезжающих с примыкания на федеральную дорогу в темное время суток. Также специалисты устроили линии освещения общей протяженностью 4,5 км на трассе Р-258 «Байкал». Речь идет об участках на поворотах к населенным пунктам Закульта, Зурун, Жипхеген, Николаевское, Доронинское, Арта, Улеты, Хадакта, Черемхово. В настоящее время в регионе освещено около 180 км федеральных автодорог.

* В Забайкальском крае отремонтировали более 100 км федеральных дорог // Официальный сайт Федерального дорожного агентства, 3 января 2024 г.– <https://rosavtodor.gov.ru/press-center/vesti-regionov/670401> (дата обращения: 22.01.2024)

Е.О. Зайцев, начальник КГКУ «Хабаровское управление автомобильных дорог»

Существующая сеть региональных или межмуниципальных автомобильных дорог общего пользования Хабаровского края составляет более 3,5 тыс. км.

Большая протяженность сети и суровые природные условия региона налагают особую ответственность на дорожный комплекс. О состоянии дорожной сети, перспективах ее модернизации и новых технологиях, которые применяются для повышения транспортно-эксплуатационных показателей автотрасс, рассказывает в интервью начальник Краевого государственного казенного учреждения «Хабаровское управление автомобильных дорог» Евгений ЗАЙЦЕВ.

- Евгений Олегович, как можно охарактеризовать состояние сети автомобильных дорог в Хабаровском крае?

- На балансе КГКУ «Хабаровскуправтодор» в настоящее время находятся автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения общей протяженностью около 3,5 тыс. км, из которых в асфальтобетонном покрытии - чуть более 1000 км, остальные - дороги с переходным типом покрытия. Кроме того, в крае функционируют автозимники общей протяженностью около 250 км. Специфика региона в том, что из-за большой площади территории есть населенные пункты, с которыми нет сухопутного сообщения. Учитывая это, наши основные задачи на сегодня - максимально приложить усилия к обеспечению транспортного сообщения, а также развить и сохранить существующую сеть автомобильных дорог, повысить транспортно-эксплуатационные показатели, скорость и безопасность передвижения по дорогам, входящим в эту сеть. Другое важное направление нашей работы - постепенный перевод грунтовых дорог в дороги с капитальным типом покрытия.

В этом смысле один из самых значимых объектов - реконструкция автомобильной дороги Комсомольск-на-Амуре - Чегдомын. Трасса соединяет между собой 17 населенных пунктов, а также обеспечивает связь трех муниципальных районов с общей сетью дорог Хабаровского края. Сейчас Верхнебуреинский район - единственный муниципалитет в Хабаровском крае (не считая самых северных), у которого нет прямого круглогодичного автомобильного сообщения с крупными городами региона. Автодорога - важнейший фактор развития этой территории. Реконструкция двух участков общей протяженностью 19 км началась в 2022 году. В текущем году запланировано устройство земляного полотна из скальных грунтов, устройство водопропускных металлических гофрированных труб, строительство мостов. Мы получили подтверждение о выделении средств на приведение объекта к высокой степени готовности уже в текущем году. В настоящее время завершаются работы по разработке проектно-сметной документации на оставшиеся два участка реконструкции общей протяженностью 17 км. Работы запланированы на текущий год.

Не менее важный объект - автомобильная дорога Селихино - Николаевск-на-Амуре на участке с нулевого по 20-й км, вместо гравийного покрытия будут выполнены работы по устройству твердого типа покрытия.

- Каковы основные показатели деятельности дорожного комплекса края в 2022 году?

- Несмотря на объективные сложности, все запланированные программы ремонтных работ в 2022 году были выполнены. В частности, отремонтировано более 72 км автодорог, восстановлено после паводка более 4 км трасс. Планы по приведению в нормативное состояние автодорог были ненамного, но перевыполнены: 58,9% (вместо 58,63%). Также в рамках нацпроекта БКД началась реализация программы «Мосты и путепроводы». Всего были отремонтированы 33 моста. При поддержке федерального бюджета были приведены в нормативное состояние 20 мостов общей протяженностью 482 пог. м и переустроены 9 деревянных мостов на металлогофрированные арочные мосты засыпного типа. Конечно, происходящие изменения в экономике страны не могли не отразиться на работе дорожной отрасли. В основном это сказалось на поставке строительных материалов из центральной части России - подводила логистика по доставке металлических гофрированных труб для выполнения работ по капитальному ремонту мостовых сооружений. Тем не менее все запланированные объекты сданы в установленные сроки.

* Зайцев Е.О Главные задачи – развить и сохранить краевую дорожную сеть: [беседа с начальником КГКУ «Хабаровское управление автомобильных дорог» Е.О. Зайцевым] / Е.О. Зайцев // Транспорт и дорожное хозяйство Хабаровского края: приложение в информационно-аналитической газете «Транспорт России». – 2023. – 3-9 июля. - № 27. – С. 5

Если говорить о задачах на текущий год, то нами запланирован ремонт более 98 км автомобильных дорог и 35 мостовых сооружений общей протяженностью более 912 пог. м. Добавлю, что Хабаровский край попал в перечень регионов, готовых выполнить работы по приведению автомобильных дорог в нормативное состояние с опережением. С этой целью министерством транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края направлены предложения в Росавтодор по опережающему выполнению программы работ на 2022-2027 годы. Так, в 2023 году дополнительно планируется привести в нормативное состояние 34,3 км дорог, капитально отремонтировать 28 водопропускных труб.

- Вы уже упомянули, что особое внимание в крае уделяется модернизации мостового хозяйства...

- Да, для Хабаровского края это актуальная тема, если учесть, что на региональной сети дорог насчитывается более 809 мостовых сооружений общей протяженностью почти 26 тыс. пог. м, причем более 300 мостов - в неудовлетворительном состоянии. В первую очередь мы поставили перед собой задачу за ближайшие четыре года привести в нормативное состояние искусственные сооружения, расположенные на опорной сети дорог края. Так, в 2022-2023 годах производится масштабное переустройство водопропускных труб на автодороге Селихино - Николаевск-на-Амуре. На участке с нулевого по 20-й км в рамках капитального ремонта будет выполнена замена 28 существующих водопропускных труб на металлические гофрированные с оцинкованным покрытием.

В 2022 году в рамках капитального ремонта и ремонта выполнены работы на 32 объектах общей протяженностью 768 пог. м. В 2023 году запланированы работы по капитальному ремонту и ремонту 35 мостовых сооружений (1090 пог. м). Из них в рамках капремонта будут заменены 9 малых деревянных мостов на металлические гофрированные трубы горизонтального эллипсного сечения, в том числе 8 - на автодороге Селихино - Николаевск-на-Амуре и один на автодороге Комсомольск-на-Амуре - Чегдомын. Будет отремонтировано 15 деревянных и 11 железобетонных мостов, в том числе 11 объектов, входящих в опорную сеть. Кроме того, сейчас завершается разработка проектной документации на реконструкцию еще 12 мостовых переходов.

- Как идет переход на новые ГОСТы по производству асфальтобетонных смесей?

- Действительно, с 1 июня 2020 года действует новый ГОСТ (ПНСТ) Р 58406.2-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси горячие асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия». Он пришел на смену старому стандарту - ГОСТ 9128-2009, который полностью прекратит свое действие с 1 июня 2023 года. Новым документом предусматривается увеличение межремонтных сроков автодорог, что в целом не только требует совершенствования существующей технологии производства и укладки асфальтобетонов, но и повышает требования к дорожно-строительным материалам. С инертными материалами в Хабаровском крае проблем нет, местный щебень очень высокого качества. Однако слабым звеном остается битум, который завозится из Центральной части России и Урала. Компенсировать характеристики вяжущего приходится добавками, которые улучшают его качество.

Важно, что неперенным условием становится стабильность качества всех составляющих для производства асфальтобетонной смеси. В свою очередь обеспечить его контроль можно только при наличии современной дорожной лаборатории. Сейчас перед всеми участниками дорожного комплекса стоит задача модернизировать свою материально-техническую базу, а также дооснастить свои лаборатории необходимым оборудованием.

- Готовы ли к этому подрядные организации?

- По крайней мере, стремятся к этому. Со своей стороны мы как заказчик делаем все возможное, чтобы помочь подрядчикам в этот переходный период. В частности, в прошлом году начали практику заблаговременной контрактации и выдачи авансов, что позволяет компаниям заранее закупить необходимые строительные материалы для предстоящего сезона. Эта практика зарекомендовала себя хорошо: в текущем году ряд контрактов на следующий, 2024 год уже отторгованы.

Добавлю, что в крае вот уже несколько лет применяется такой формат, как контракты жизненного цикла (КЖЦ), при котором подрядчик сначала производит капитальный ремонт дороги, а потом содержит ее на протяжении нескольких лет. В текущем году мы впервые добавили в эту схему этап проектирования. То есть компания, которая выигрывает торги, собственными силами разрабатывает проект, производит капремонт и впоследствии содержит участок. Пока в качестве пилотных проектов выбраны КЖЦ по мостовым сооружениям. В случае положительных результатов будем расширять эту практику. Одним из плюсов КЖЦ для подрядной организации становится возможность долгосрочного планирования своей деятельности.

- Удастся ли применять новые технологии?

- Если говорить о новых материалах, то в Хабаровском крае уже давно и успешно применяются арочные трубы, габионные конструкции, практикуются методы по улучшению выпускаемой асфальтобетонной смеси путем применения различных добавок и стабилизаторов. В прошлом году использован новый защитно-восстановительный состав, назначение которого - предотвращение прогрессирующего разрушения асфальтобетона. В качестве пилотного проекта применили его на участке подъезда к селу Покровка протяженностью 8 км. Уже заметно, что его использование приносит существенный экономический эффект, увеличивая срок службы объекта без значительных финансовых и временных затрат, случае успешного завершения эксперимента будем применять эту практику и в дальнейшем.

Если же обратиться к инновациям в области информационных технологий, то в текущем году планируем продолжить установку «умных» светофоров на сети краевых дорог. Первый такой светофорный комплекс установлен на участке с нулевого по 13-й км обхода г. Хабаровска, в текущем году готовится второй - на участке краевой автодороги г. Советская Гавань - р. п. Ванино в Ванинском муниципальном районе.

Также в текущем году запланирован монтаж нескольких «умных» метеостанций, которые в онлайн-режиме будут передавать данные о состоянии проезжей части, погодных условиях и т.д. в ситуационный центр. В текущем году они появятся на дорогах Хабаровского района, а впоследствии - на самых опасных участках опорной сети.

Таким образом, в крае сделан уверенный шаг в сторону централизованного автоматизированного управления дорожным движением. Благодаря установленным на светофорных объектах аппаратно-программным комплексам, в режиме онлайн фиксируется поток проходящих транспортных средств, а также их параметры, которые передаются в ЦОД, где оператор при необходимости корректирует режим работы светофорных объектов в зависимости от текущей дорожной ситуации. Мероприятия по внедрению ИТС проводятся в пределах Хабаровской городской агломерации в рамках нацпроекта БКД.

- Какая ведется работа в части весового контроля на краевой сети дорог?

- Проблема действительно существует: краевые дороги не выдерживают интенсивность грузовых потоков и существующую нагрузку. Часть перевозчиков инертных материалов переориентировались на муниципальную сеть дорог, тем самым разрушая ее. Сейчас создана рабочая группа по урегулированию этого вопроса. В то же время считаем важным внедрять практику работы автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК). В настоящее время на сети краевых дорог уже установлены 5 таких комплексов на автодорогах Комсомольск-на-Амуре - г. Амурск, подъезд к с. Бичевая, Советская Гавань - Ванино и обход Хабаровска. В текущем году планируется установка еще одного такого пункта. При этом решение вопросов сохранности автомобильных дорог, а также безопасности на них зависит не только от работы контролирующих, надзорных и исполнительных органов власти, но и от понимания участниками дорожного движения необходимости соблюдать существующие ограничения и правила при перевозке грузов. Следствием разрушения проезжей части и искусственных сооружений на дорогах является как минимум экологическая безопасность, как максимум - человеческие жизни, а в нашей работе главное - это жизнь людей, а также комфорт на дорогах. Мы призываем всех грузоперевозчиков соблюдать действующие правила перевозки грузов.

АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ: НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ ПРИДАЛ ИМПУЛЬС РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ В РЕГИОНЕ*

В Амурской области благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2023 году привели к нормативам порядка 80 км региональной и местной дорожной сети.

Национальный проект придал большой импульс развитию транспортной сети Приамурья: строятся современные дорожные объекты, идет реконструкция и ремонт мостов, применяются лучшие технологии и материалы. В регионе планомерно обновляют опорную дорожную сеть, куда входят такие трассы, как Благовещенск – Гомелевка, Благовещенск – Свободный, Екатеринославка – Тамбовка – Константиновка.

Так, в 2023 году на региональной сети дорог работы выполнялись в пяти районах области — Серышевском, Михайловском, Благовещенском, Константиновском и Тамбовском. Подрядные организации обновили 10-километровый участок дороги, соединяющей Серышево и Новокиевский Увал, отремонтировали 11 км трассы Ерковцы – Среднебелая, 15 км между Тамбовкой и Константиновкой и 13,1 км автомобильной дороги Белогорье – Марково.

Благодаря нацпроекту удалось привести к нормативам 85% улично-дорожной сети в Благовещенске. Ремонты проводили комплексно: с заменой инженерных сетей, ремонтом тротуаров, модернизацией освещения, светофорных объектов. Те улицы, которые отремонтированы по национальному проекту, отвечают всем современным требованиям.

Один из важнейших объектов Благовещенска этого года — реконструкция улицы Тепличной рядом с самой большой школой на Дальнем Востоке. Некогда двухполосная грунтовая дорога стала современной четырехполосной.

«Как таковой, улицы раньше, не было. В связи с возведением новой школы было принято решение о строительстве подъездных путей. Была построена четырехполосная магистральная улица с освещением, тротуарами. По правой стороне тротуар совмещен с велосипедной дорожкой, установлены светофоры для безопасного перехода, два остановочных павильона. Работы выполнены комплексно с заменой сетей. Участок был низинный, была устроена ливневая канализация. Улица построена по новым ГОСТам», — прокомментировал руководитель дорожно-строительной организации Андрей Сенотрусов.

Дорожный нацпроект — это не только километры автотрасс. Это, прежде всего, создание комфортных и безопасных условий движения как для автомобилистов, так и для пешеходов.

«Самый важный и самый большой объект последних лет — это мост через реку Зею. Его строительство мы начали по поручению Президента России Владимира Путина досрочно, в 2020 году. Новый мост позволит разгрузить старый, и по нему будет более комфортно заезжать и выезжать из города. Плюс мы заходим в малые города с численностью жителей не менее 20 тысяч человек — с 2024 года в национальном проекте участвуют Белогорск, Свободный, Тында, Райчихинск, Завитинск. К 2030 году у нас в планах довести до норматива 85 % опорных дорог области», — рассказал замминистра Дмитрий Лучников.

Качество дорог оценивают не только государственные органы, но и сами жители области. Они регулярно посещают стройплощадки, общаются с людьми, проживающими рядом с ремонтируемыми дорогами.

«Общественный контроль выезжал с инспекцией на объекты реконструкции и ремонта уличной дорожной сети, делал замечания, вносил свои предложения. Замечания были не глобальные — неровности, замечания по толщине асфальтобетонного покрытия. Как правило, они устранялись подрядчиками в срок. Учитывались пожелания граждан по расширению полос, добавлению светофоров, улучшению переходов. Для маломобильных людей разрабатывались проекты для беспрепятственного передвижения по улицам. Очень здорово, что эти проекты появились — благодаря им наш город преобразуется и становится лучше», — считает представитель общественного контроля по реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги» Роман Кобыльцов.

Отметим, за пять лет реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в Амурской области привели к нормативам почти 300 км региональной и местной дорожной сети.

* Амурская область: национальный проект придал импульс развитию транспортной сети в регионе // Сайт проекта «Безопасные качественные дороги», 5 января 2024 г. – <https://khv.bkdrf.ru/News/Read/amurskaya-oblast-natsionalnoy-proekt-pridal-impuls-razvitiyu-transportnoy-seti-v-regione> (дата обращения: 22.01.2024)

В ЕВРЕЙСКОЙ АВТОНОМНОЙ ОБЛАСТИ ПРОДОЛЖИТСЯ РЕМОНТ КЛЮЧЕВЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС*

В Еврейской автономной области определены ключевые объекты национального проекта «Безопасные качественные дороги». В 2024 году продолжится поэтапное обновление важнейших региональных трасс, а также искусственных сооружений в их составе.

В новом дорожно-строительном сезоне начнутся работы на участке трассы Биробиджан – Унгун – Ленинское с 98 по 110 км. По контракту работы распланированы на два года, в 2024 году введут в эксплуатацию 4,2 км, в 2025 году – 8,5 км.

Помимо этого, на этой автомобильной дороге отремонтируют мост через реку Щукинка 3 протяженностью 72,64 пог.м.

Напомним, трасса Биробиджан – Унгун – Ленинское имеет ключевое значение для региона. Она связывает международный пункт пропуска «Нижнеленинское» и город Биробиджан, а также обеспечивает проезд между селами и районами.

Еще одно сооружение, которое планируют обновить в 2024 году, находится на трассе Биробиджан – Амурзет. Это мост через реку малая Самара протяженностью 80,23 пог. м.

На этой же трассе стартует реконструкция моста через реку Мокрый Лог. Сейчас сооружение находится в аварийном состоянии, с 2017 года движение здесь закрыто. В настоящее время выполняются проектные и изыскательские работы, после будут объявлены торги на выполнение строительно-монтажных работ на объекте. Протяженность сооружения — 18 пог. м.

Планируется, что реконструкция моста через Мокрый Лог начнется в 2024 году и в 2025 году объект будет введен в эксплуатацию.

В Биробиджанской городской агломерации приведут к нормативам 6 участков улично-дорожной сети, их общая протяженность составит свыше 4 км. Перечень объектов увеличится — прорабатывается вопрос по привлечению дополнительного финансирования на эти цели.

Отметим, благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2023 году в Еврейской автономной области привели к нормативам 22 объекта общей протяженностью 32 км.

* В Еврейской автономной области продолжится ремонт ключевых региональных трасс // Сайт проекта «Безопасные качественные дороги», 19 января 2024 г. – <https://khv.bkdrf.ru/News/Read/v-evreyskoy-avtonomnoy-oblasti-prodolzhitsya-remont-klyuchevyh-regionalnyh-trass> (дата обращения: 22.01.2024)

В СИБИРИ И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ БУДУТ СОЗДАВАТЬСЯ НОВЫЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ*

Основа прогресса - массовое практическое применение достижений отраслевой наук

А. Добрынин, доцент, кандидат технических наук
(Пермский национальный исследовательский политехнический университет)

Российские производители дорожных материалов планомерно и последовательно увеличивают выпуск своей продукции, стабильно пользующейся высоким спросом у дорожников. Однако для реализации новых проектов строительства крупных объектов дорожно-транспортной инфраструктуры им неизбежно придется начать масштабное изготовление новых материалов с качественно более высокими эксплуатационными свойствами. О том, как формируется спрос на высокотехнологичные дорожные материалы и насколько они востребованы дорожниками, рассказал доцент кафедры «Автомобильные дороги и мосты» Пермского национального исследовательского политехнического университета, к.т.н. Антон Добрынин.

- Что можно сказать о тенденциях, характерных сегодня для российской отрасли производства дорожных материалов?

- Согласно данным маркетинговых исследований, публикуемым различными компаниями в открытом доступе, в последние годы наблюдается устойчивая тенденция к увеличению объемов производства дорожно-строительных материалов в России. Так, например, в 2022 году российскими предприятиями суммарно было выпущено более 65 млн тонн асфальтобетонных смесей, что на 24% больше, чем в 2021-м. Если взять за анализируемый период более длинный временной отрезок, а именно 2017-2022 годы, то среднегодовой прирост производства составит 7,3%.

Производство битума нефтяного дорожного в 2022-м в России оценивается значением 7,1-7,2 млн тонн, что означает рост по сравнению с 2021 годом около 9%, среднегодовой прирост производства за последние пять лет оценивается специалистами на уровне 4,7%.

Рынок нерудных строительных материалов (НСМ), большинство из которых в огромных количествах потребляет дорожная отрасль, показывает разнонаправленную динамику в последние годы по различным видам материалов. Рассмотрим из группы НСМ щебень, как наиболее широко применяемый в дорожном строительстве ввиду его универсальности. По данным различных источников, среднегодовой объем производства щебня в России в последние несколько лет колеблется в пределах 195-215 млн м³. По итогам 2021 года наблюдался некоторый спад производства щебня по сравнению с 2020-м (на 0,8-1,0%), однако уже в 2022 году российские предприятия выпустили чуть менее 203 млн м³ щебня, превысив показатель 2021 года почти на 16%. Среднегодовой прирост объема выпускаемого щебня за истекшую пятилетку составил 2,5%.

Таким образом, можно констатировать планомерное увеличение производства традиционных и наиболее широко применяемых для дорожного строительства материалов, что, несомненно, является главной тенденцией. Обусловлена она прежде всего увеличением темпов и объемов строительства новых дорог, необходимостью ускоренной реализации федеральных, краевых, областных и муниципальных программ по приведению дорог общего пользования и улично-дорожной сети городских и сельских поселений в нормативное состояние.

Другой характерной тенденцией и одновременно проблемой является необходимость наращивания выпуска продукции дорожной отрасли, отвечающей требованиям современной нормативной базы. Возьмем, к примеру, тот же щебень из плотных горных пород. Традиционно предприятиями отрасли выпускался щебень по ГОСТ 8267-93, там, как всем известно, нормируются определенные фракции щебня в соответствии с минимальными и максимальными размерами зерен. До него был ГОСТ 8267-82, еще ранее - ГОСТ 8267-75. Если проследить историю этого конкретного ГОСТа, то можно найти его более ранние версии 1964 и 1956 годов. Проанализировав эти документы, увидим, что основные фракции щебня не менялись с 1956 года. В целом это способствовало многолетнему стабильному выпуску камнедробильного и сортировочного (в том числе лабораторного) оборудования предприятиями машиностроительной отрасли. Производители щебня не испытывали затруднений с поиском и заменой изношенного оборудования, а в случае необходимости могли быстро расширить производство.

В 2015 году вступил в действие ГОСТ 32703-2014, в котором сами фракции, а также требования к проходу через контрольные сита существенно отличаются от требований ГОСТ 8267-93. Оба документа действующие, и поэтому решение, по какому из них работать, остается за предприятием, исходя из существующего и прогнозного спроса, должно принять

* Добрынин А. Антон Добрынин: «В Сибири и на Дальнем Востоке будут создаваться новые высокотехнологичные предприятия дорожной отрасли»: [беседа с доцентом кафедры «Автомобильные дороги и мосты» Пермского национального исследовательского политехнического университета А. Добрыниным] / А. Добрынин; беседовал Л. Григорьев // Автомобильные дороги. – 2023. - № 4. – С. 16-19

взвешенное решение по поводу возможного переоборудования на выпуск продукции по «новым» требованиям. Говоря языком обывателя, если щебень «старых фракций» разлетается как горячие пирожки, его выпуск давно налажен и наработаны устойчивые связи с производителями (импортерами) оборудования и комплектующих, то для многих предприятий вопрос переоборудования может быть неактуален еще долгое время. Тем не менее в рыночных условиях, при обеспечении высокого стабильного спроса на «новый щебень», так или иначе этот спрос будет обеспечен соответствующим предложением. Либо через модернизацию и расширение старых производств, либо через организацию новых.

- Насколько технологически развиты предприятия дорожной отрасли?

- В целом они соответствуют технологическому уровню и степени финансовой самостоятельности субъектов РФ, в которых располагаются и на обслуживание потребностей которых ориентированы.

В настоящее время наиболее технологически развитые предприятия дислоцируются в ЦФО, ПФО и отчасти в СЗФО (Санкт-Петербург и Ленинградская область).

В последнее время большое внимание уделяется развитию территорий Сибири и Дальнего Востока, требуется освоение новых пространств, что невозможно без организации круглогодичной транспортной доступности, в том числе через создание сети надежных и современных автомобильных дорог. Предположительно в ближайшие годы именно в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах будут создаваться новые высокотехнологичные предприятия дорожной отрасли.

- Есть ли с их стороны спрос на новые разработки и результаты открытий отраслевой науки?

- Спрос на прикладные научные исследования со стороны дорожных предприятий в целом можно охарактеризовать как невысокий и нестабильный. Невысокий он потому, что основная деятельность большинства мелких и средних дорожных подрядных организаций сводится к выполнению строительно-монтажных работ по утвержденным заказчиком проектам. Большинство проектов, по сути, типовые, точнее однотипные, и не предполагают применения инновационных материалов или технологий. Предложив минимальную цену и получив право заключения контракта на выполнение дорожных работ по результатам конкурса или аукциона, подрядчику некогда и, самое главное, экономически невыгодно внедрять инновации. Такое проявление инициативы в лучшем случае приведет к увеличению себестоимости производимых работ, а в худшем - к нарушению условий контракта, его разрыву и внесению фирмы в реестр недобросовестных поставщиков.

Инновационные технологии и материалы закладываются чаще всего в проекты нового строительства или реконструкции дорог высоких технических категорий значительной протяженности, а также в крупные инфраструктурные проекты агломераций. Такие подряды традиционно выигрывают крупные дорожные фирмы или строительные холдинги, имеющие, как правило, в своем составе специальные подразделения, отделы по внедрению инноваций, мощную лабораторию, оснащенную современным оборудованием. В некоторых таких организациях есть даже свои научно-технические советы, поэтому им незачем заказывать кому-то научные прикладные разработки, они сами способны при взаимосвязи с собственным производством эффективно решать такие задачи.

Что имеем в сухом остатке? Если фирма выиграла аукцион и после заключения контракта вдруг случайно обнаружила, что вместо традиционного асфальтобетонного покрытия предстоит уложить, например, полимерасфальтобетонное, самостоятельно подобрать при этом его состав и определить оптимальное содержание модифицированного вяжущего, а собственными силами и средствами на это не имеет, в этом случае такую разработку могут заказать. Таким образом, заключение договора с подрядной организацией на НИОКР в нынешних реалиях - это чаще случайность, чем запланированная поэтапная работа.

- Способны ли производители дорожных материалов в настоящее время оперативно наращивать выпуск современной продукции с высокими эксплуатационными свойствами?

- Способность предприятия оперативно нарастить выпуск современных материалов зависит от множества факторов, к основным из которых можно отнести текущий уровень оснащения, возможность быстрого вложения в производство собственных свободных средств или использования заемных, наличие устойчивых связей с поставщиками оборудования, сырья и полуфабрикатов, наличие лабораторной и исследовательской базы для проведения НИОКР. Таким образом, каждое предприятие в разной степени готово к выполнению поставленной задачи. Для того чтобы оперативно увеличить любое производство, на предприятии должен быть создан задел по всем без исключения основным направлениям деятельности.

- Каковы приоритеты в научно-исследовательской работе, связанной с разработкой новых дорожных материалов и улучшением эксплуатационных качеств, уже используемых?

- На самом деле расставлять приоритеты на глобальном уровне в таком вопросе очень сложно. Во-первых, каждая научная школа, каждый научный коллектив исследователей обладают собственными, исторически сложившимися приоритетами, опытом и наработками, передающимися от старшего поколения ученых к младшему. Специфика решаемых фундаментальных и прикладных научных задач обуславливает также материально-техническую базу, которую долгие годы развивает научный коллектив, что, несомненно, затрудняет переориентирование научной группы на новые направления.

Во-вторых, разнообразие грунтово-геологических, природно-климатических, социально-экономических и иных условий, а также их различие по регионам России обуславливают различие приоритетов в НИР дорожной отрасли. Например, в регионах, испытывающих дефицит собственных прочных каменных материалов, традиционным приоритетом является исследование свойств местных грунтов и малопрочных каменных материалов с целью подбора состава укрепленных грунтов, создание композиций и смесей из местных материалов с использованием различных добавок для улучшения свойств и оценка возможности их применения в строительстве дорог. В регионах с развитой добывающей промышленностью, наличием большого количества предприятий переработки руды, металлургии, энергетики, деревообработки, несомненным приоритетом будут исследования, направленные на оценку возможности применения отходов организаций промышленного производства и предприятий по добыче полезных ископаемых в дорожном строительстве.

В малонаселенных, труднодоступных районах и при условии значительного удаления объекта строительства или реконструкции от баз производства строительных материалов к основным приоритетам можно отнести исследования в области повторного использования и регенерации материалов, совершенствование ресурсосберегающих и энергосберегающих технологий. В целом приоритеты в области разработки и проектирования свойств дорожно-строительных материалов (ДСМ) весьма разнообразны и зависят от сочетания множества влияющих факторов.

- Каковы перспективы внедрения в дорожном строительстве нетрадиционных материалов - например, полимеров, золошлаковых материалов, асфальтогранулята, продуктов переработки резинотехнических изделий?

- Возможно, кого-то это удивит, но все это уже давно, и во многих случаях весьма успешно, применяется в дорожном строительстве. Мировой опыт применения шлаков насчитывает более 100 лет. В СССР исследования по применению золошлаковых отходов ТЭС в дорожном строительстве активно начали проводить еще в 1950-1960-х, а в 1970-х эти работы приняли еще больший размах, были выпущены нормативные документы.

Обоснование применения резиновой крошки и резинового порошка в составе асфальтобетонных смесей для дорожного строительства было начато в Советском Союзе в 1961-м. Первые опытные участки были заложены в РОСДОРНИИ и НИИШП в Ленинградской области.

При научном сопровождении СоюзДорНИИ в 1967 году начали приготовление полимерно-битумного вяжущего на основе дорожного битума, блоксополимера бутадиена и стирола, пластификатора. Первый опытный участок был построен уже в октябре 1968 года в городе Электросталь на улице Советской. Исследование свойств полимерно-битумных вяжущих активно проводилось в СССР вплоть до конца 1980-х, продолжившись и в России.

Вопросами переработки старого асфальтобетона мировая дорожная наука озадачилась еще в 1960-х, в СССР активные работы начались с 1980-х. С массовым появлением в 1990-х в России машин для холодного фрезерования постоянно увеличивается доля автомобильных дорог, построенных, а также реконструированных и отремонтированных с применением асфальтогранулята. При этом фрезаж используется как самостоятельный материал, так и в качестве одного из компонентов при проектировании составов различных смесей.

Таким образом, говорить стоит не о перспективах внедрения в дорожное строительство этих материалов, так как оно уже давно состоялось, а о распространении положительного опыта их применения. В этом деле, на мой взгляд, помогла бы разработка типовых элементов и конструкций дорожных одежд с применением этих материалов, типовых технических решений, типовых схем технологических процессов. В этом случае проектные организации имели бы возможность более активно включать в свои проекты инновационные решения в области разработки современных ДСМ. В будущем это способствовало бы переходу от частных случаев применения перспективных разработок к их массовому успешному использованию.

- Насколько зависят от импортных поставок предприятия, производящие дорожные материалы? Есть ли возможность обеспечить их импортонезависимость?

- Убежден, что время на обсуждение возможности обеспечения импортонезависимости давно закончилось и настало время ее обеспечивать. Вообще, сама формулировка вопроса ставит под сомнение то, что мы можем обеспечить себя сами. Если будем сомневаться, то никогда и не приступим. Давно пора отбросить все сомнения и начинать действовать, чем раньше, тем лучше.

При этом следует понимать, что реализация подобного плана потребует интенсивной, ритмичной и четко спланированной работы, предполагающей тесное взаимодействие множества производственных отраслей и научных центров, так как современное оборудование для производства ДСМ представляет собой сложные комплексы высокотехнологичных изделий, оборудованные средствами автоматизации, контрольно-измерительными и информационными системами, системами анализа и мониторинга, каналами передачи данных на любое расстояние.

- Какие направления по разработке и производству дорожных материалов можно считать наиболее перспективными?

- Таких направлений очень много. Выделю лишь несколько из них. Начнем с направления систематизации и каталогизации информации о запасах и свойствах уже разведанных месторождений природных строительных материалов. В России, с учетом необъятности ее территорий, существует огромное количество действующих карьеров, карьеров, которые находятся в стадии изысканий и подготовки к разработке, некоторые запасы только еще предстоит найти и разведать в будущем. Для обладания всей полнотой информации о запасах и свойствах материалов необходимо обеспечить непрерывную работу по изучению, сбору, анализу, систематизации и каталогизации максимально подробных и достоверных сведений. Такая работа должна вестись планомерно и непрерывно на государственном уровне. Это позволит получать реальную и существенную экономию за счет быстрого поиска и подбора материалов с нужными для решения конкретных задач свойствами, во многих случаях отпадет необходимость искать пути изменения свойств материалов, так как, возможно, материалы с необходимыми свойствами уже есть, пусть даже в другом регионе, но мы о них просто не знаем. В общем, начинать надо с глубокой ревизии всего того, что уже имеем, но из-за недостатка сведений пока не используем максимально эффективно.

В качестве второго, не менее важного направления можно выделить поиск и реализацию путей снижения себестоимости продукции дорожной отрасли. В структуре сметной стоимости некоторых видов дорожных работ стоимость материалов занимает более 50%, следовательно в масштабах страны, с учетом ежегодного роста объемов работ, речь идет о возможной экономии весьма значительных средств. В связи с этим повышение производительности труда, разработка более эффективных по сравнению с существующими механизмов и способов добычи и производства ДСМ, снижение энергозатрат, уменьшение производственных отходов и потерь также являются предметом перспективных исследований.

Третьим, наиболее современным и передовым направлением является придание традиционным материалам свойств, которых они ранее не имели. Например, самовосстанавливающийся, регенерирующий себя бетон, токопроводящий бетон для устройства антигололедного покрытия, например тротуара, дренарующий асфальтобетон для быстрого и эффективного отвода воды с покрытия во время ливня.

Четвертое - применение несвойственных ранее для дорожного строительства материалов. Как пример - дорожные покрытия коробчатого типа из пластика, в том числе пластика вторичной переработки. Или белое асфальтобетонное покрытие для районов с жарким климатом для уменьшения нагрева, а значит, и высокотемпературных деформаций. Еще одной разработкой, заслуживающей внимания, является дорога со светящимся покрытием, в котором присутствуют специальные вещества-люминофоры, способные днем поглощать ультрафиолетовое излучение, а затем продолжительное время излучать свет, наподобие того, как это делают светлячки.

Не могу не упомянуть о перспективных направлениях, связанных с поиском и детальным изучением физико-химических свойств и внешних условий возможного взаимодействия различных материалов на молекулярном уровне для создания абсолютно новых, ранее неизвестных материалов. Следует сказать и о внедрении в практику производства ДСМ наночастиц в качестве добавки для полезного изменения свойств известных композиционных материалов, а также создания на их основе материалов с новыми свойствами.

В заключение отмечу, что какие бы исследования в области совершенствования ДСМ ни проводились, без промышленной реализации они так и останутся только на бумаге, в диссертациях и научных отчетах. Создание таких условий и такой конкурентной среды в сфере производства ДСМ, при которых производитель будет извлекать основную часть своей прибыли от широкомасштабной реализации перспективных исследований, является залогом успешного внедрения передовых разработок.

СЕТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ: СОСТОЯНИЕ И РЕГИОНАЛЬНАЯ ЦЕНОВАЯ ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА*

А.Б. Бардаль, доктор экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник
(Институт экономических исследований ДВО РАН)

И.А. Шитова, старший преподаватель (Тихоокеанский государственный университет)

Введение

Автомобильный транспорт занимает особое место в транспортном комплексе Дальнего Востока. Являясь наиболее «гибким» с точки зрения выполнения грузовых перевозок, он обеспечивает начальные и конечные операции для других видов транспорта, а также самостоятельно обслуживает внутрорегиональный оборот. Преимущества автомобильного транспорта связаны с его относительной доступностью и способностью к организации перевозок «от двери до двери», с возможностью построения альтернативных маршрутов доставки [10]. Этот вид транспорта может использовать универсальный и специализированный подвижной состав, обеспечивает высокий уровень сохранности грузов, значительную скорость перевозки и возможность мобильного реагирования на изменение экономических условий [7]. Считается, что автомобильный транспорт не имеет экономически обоснованной альтернативы при перевозке мелкопартионных и тарно-штучных грузов на короткие и средние расстояния, что определяет его ключевую роль в обслуживании региональных экономических процессов [17].

В транспортном комплексе Дальнего Востока автомобильный транспорт в 2021 г. обеспечил перевозку 52,3% перевозок грузов и 96,6% перевозок пассажиров (транспортом общего пользования)¹. При этом автомобильный транспорт наиболее эффективен как элемент транспортной инфраструктуры в локальных хозяйственных системах: в 2021 г. среднее расстояние перевозки грузов составило около 60 км². Развитие автомобильного сегмента региональной транспортной инфраструктуры определяется, кроме масштабов и устойчивости спроса на автомобильные перевозки в соответствующих локальных узлах, двумя основными факторами: 1) степенью развитости, в определенной конфигурации, дорожной сети и ее качественными характеристиками; 2) наличием и поддержанием необходимых темпов развития и модернизации подвижного состава.

Если по уровню автомобилизации (339 автомобилей на 1 тыс. человек населения³) ДФО по итогам 2021 г. занимал 2-е место среди федеральных округов РФ, то по развитию сети автомобильных дорог и, главное, по их качеству макрорегион находился в худшем положении, о чем, в частности, свидетельствует количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с пострадавшими в расчете на 100 тыс. человек населения (*табл. 1*).

Таблица 1

Показатели развития и характеристики сети автомобильных дорог общего пользования,
ДТП по федеральным округам РФ в 2021 г.

| Федеральный округ | Темп роста общей протяженности дорог, % к 2006 | Удельный вес дорог с твердым покрытием в общей протяженности дорог, % | Удельный вес дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности дорог с твердым покрытием, % | Количество ДТП с пострадавшими в расчете на 100 тыс. человек населения |
|-------------------|--|---|---|--|
| Центральный | 237,4 | 68,7 | 74,9 | 85,5 |
| Северо-Западный | 175,1 | 72,4 | 53,6 | 103,3 |
| Южный | 247,1 | 71,1 | 72,8 | 88,7 |
| Северо-Кавказский | 293,9 | 79,0 | 49,8 | 59,4 |
| Приволжский | 244,6 | 69,4 | 65,6 | 101,6 |
| Уральский | 236,9 | 75,6 | 73,5 | 91,6 |
| Сибирский | 236,0 | 71,1 | 48,1 | 91,6 |
| Дальневосточный | 147,2 | 67,0 | 37,7 | 106,8 |

Источники: рассчитано по: Транспорт. Пути сообщения и количество автозаправочных станций. Протяженность и характеристики автомобильных дорог общего пользования (с 2006 г.). URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 30.04.2023); Транспорт. Транспортные средства и происшествия с подвижным составом. Происшествия с подвижным составом и пострадавшими в них (с 2000 г.). URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 30.04.2023).

* Бардаль А.Б. Сеть автомобильных дорог Дальнего Востока России: состояние и региональная ценовая дифференциация строительства / А.Б. Бардаль, И.А. Шитова // Регионалистика. - 2023. - Т. 10. № 2. - С. 5-24

Сравнение абсолютных (например, протяженность дорог с различным типом покрытия) и отдельных относительных показателей (например, плотность дорог с различным типом покрытия в расчете на 1 тыс. км² территории) автодорожной сети Дальнего Востока с другими территориями страны малосодержательно не только ввиду несопоставимости масштабов географического пространства и фрагментарности его экономического освоения, но и по причине значительной дифференциации плотности экономической деятельности и расселения, что как раз и обуславливает локальный характер автомобильной инфраструктуры и самого процесса транспортной работы. Очевидно, в этих условиях речь должна идти о развитии материально-технической базы и дорожной сети в пределах локальных зон экономической активности и расселения.

Локальный подход накладывает существенные финансовые ограничения на процессы построения и развития автодорожных сетей, прежде всего формируя повышенные (даже по сравнению с объективным удорожанием инфраструктурных инвестиций в условиях Дальнего Востока) затраты на строительные-монтажные дорожные работы. Это связано со строительством дорог часто в условиях отдаленности от источников строительных ресурсов и рынков труда, с экстремальностью во многих локациях ландшафтных и природно-климатических условий, что формирует различия в затратах даже в пределах одного субъекта РФ на Дальнем Востоке.

Цель данной работы – проанализировать ключевые параметры автодорожной сети Дальнего Востока и рассмотреть региональные особенности формирования стоимости строительства автомобильных дорог.

Развитие автодорожной сети: обзор исследований

Наибольшее число научных публикаций в рамках данного тематического направления связано с техническими аспектами строительства автомобильных дорог (обзор новых материалов и технологий, применяемых машин и оборудования). Например, представлены результаты исследований проектирования сети и изменения характеристик дорожного полотна с учетом сложных климатических условий Дальнего Востока [5; 18], эффективности использования местных материалов при строительстве дорог [2; 19].

Ряд публикаций связан с исследованием стоимости строительства автомобильных дорог. Сопоставляется структура затрат в России и зарубежных странах, обсуждается специфика составления проектно-сметной документации, необходимость учета региональных и климатических особенностей и пр.⁴ Многие авторы опровергают широко распространенный тезис о том, что стоимость строительства дорог в России значительно выше, чем в других странах. Так, Е. Решетова приходит к выводу, что среднеарифметическое значение удельной стоимости строительства 1 км автомобильных дорог в России в 1,4–2,8 раза меньше, чем в развитых зарубежных странах, более или менее сопоставимых по природно-климатическим условиям (США, Канаде, Германии) [13]. Специалисты ФГУП «РОСДОРНИИ» при анализе данных о затратах по 600 объектам дорожного строительства и реконструкции (200 объектам в РФ и 400 – в зарубежных странах) приходят к выводу о том, что «для многополосных дорог среднеарифметические значения удельной стоимости строительства в России в 1,4–1,5 раза меньше, чем в зарубежных странах» [14, с. 3]. По оценкам экспертов, в 2020–2021 гг. средняя стоимость строительства 1 км сопоставимых по характеристикам автомобильных дорог в РФ (56,9 млн рублей) была в 4,7 раза ниже, чем в США; в 4,1 и 4 раза, – чем в Канаде и КНР соответственно⁵.

Результаты изучения параметров автомобильной сети, тенденций и проблем функционирования автомобильного транспорта восточных районов страны (отдельно либо в совокупности с другими видами) представлены в работах И. Пугачева [12], В. Малова [8], А. Пилясова, Н. Замятиной [4; 11], А. Бардаль [1] и др. В этом блоке работ выделяется экономико-географическое направление, связанное с исследованием конфигурации автодорожной сети Дальнего Востока [9; 15; 16]. Фиксируются риски сложившейся на территории Востока России топологии автомобильных дорог, связанные с наличием изолированных элементов и разрывов сети, высоким уровнем дендритности и пр.

Автомобильные дороги общего пользования на Дальнем Востоке

В макрорегионе к настоящему времени относительно развитая сеть автомобильных дорог сложилась только в южной зоне на основе дорог федерального значения, связывающих административные центры дальневосточных регионов между собой и с важными транспортными узлами, а также обеспечивающих выход к Государственной границе РФ (*рис. 1*). Сеть федеральных дорог включает ключевые трассы: «Байкал» (Иркутск – Улан-Удэ – Чита), «Амур» (Чита – Хабаровск), «Усури» (Хабаровск – Владивосток), «Восток» (Хабаровск – Находка), «Лена» (Большой Невер – Якутск), «Колыма» (Якутск – Магадан), «Виллой» (Тулун – Якутск).

Общая протяженность федеральных автомобильных дорог невелика (8,8% общей протяженности дорог региональной сети, или 11,3 тыс. км, на конец 2021 г.⁶), но их качество значительно выше дорог местного и регионального / межмуниципального значения.



Рис. 1. Автомобильные дороги общего пользования ДФО в 2021 г.

Источник: составлено науч. сотр. Института экономических исследований ДВО РАН В.Д. Хижняком по данным авторов.

Основная часть дорожной сети макрорегиона (91,2%) представлена дорогами регионального / межмуниципального и местного значения, причем протяженность автомобильных дорог местного значения в 2021 г. составляла почти 55% общей протяженности (*табл. 2*). Особо развита местная автодорожная сеть в южной зоне, в которой субъекты РФ отличаются относительно высокой плотностью расселения и экономической деятельности. В северных же районах Дальнего Востока преобладают дороги регионального и федерального значения из-за немногочисленности и низкой плотности размещения поселений и экономической деятельности. В 2021 г. доля протяженности таких дорог в общей протяженности автомобильной сети в Республике Саха (Якутия) составляла 54,0%, в Камчатском крае – 63,4%, Магаданской области –

73,7% и Чукотском автономном округе – 86,0%; при средней доле по ДФО – 45,1%. При этом на Севере активно используются сезонные дороги (автозимники) большой протяженности (например, в Республике Саха (Якутия) их общая протяженность – около 11 тыс. км⁷).

Таблица 2

Автомобильные дороги общего пользования ДФО в 2021 г.

| Территория | Общая протяжённость дорог, тыс. км | Доля в общей протяжённости дорог, %* | | | Удельный вес дорог с твёрдым покрытием** в протяжённости дорог, % | |
|------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|---|-------------------|---|-------------------|
| | | федерально-го значения | регионально-го / межмуниципального значения | местного значения | регионально-го / межмуниципального значения | местного значения |
| ДФО | 128,1 | 8,8 | 36,3 | 54,9 | 73,5 | 57,4 |
| Республика Бурятия | 14,9 | 5,5 | 24,3 | 70,1 | 93,8 | 49,7 |
| Республика Саха (Якутия) | 31,1 | 10,7 | 43,3 | 46,0 | 27,6 | 39,1 |
| Забайкальский край | 22,7 | 7,6 | 33,6 | 58,8 | 97,4 | 43,2 |
| Камчатский край | 2,3 | 1,7 | 61,7 | 36,6 | 97,7 | 89,7 |
| Приморский край | 17,1 | 3,3 | 39,6 | 57,1 | 98,6 | 83,1 |
| Хабаровский край | 11,0 | 10,6 | 30,4 | 58,9 | 93,7 | 85,9 |
| Амурская область | 16,4 | 9,1 | 34,9 | 56,0 | 98,6 | 59,7 |
| Магаданская область | 2,7 | 30,7 | 43,0 | 26,2 | 100,0 | 85,4 |
| Сахалинская область | 4,9 | 19,3 | 19,1 | 61,6 | 57,5 | 46,0 |
| Еврейская автономная область | 2,9 | 12,4 | 16,8 | 70,8 | 100,0 | 85,9 |
| Чукотский автономный округ | 2,2 | 1,0 | 85,0 | 13,9 | 33,0 | 84,5 |

Примечания: * – несовпадение суммы со 100% объясняется округлением отдельных значений; ** – 100% автомобильных дорог общего пользования федерального значения имеют твёрдое покрытие.

Источник: рассчитано по: Транспорт. Пути сообщения и количество автозаправочных станций. Протяжённость и характеристики автомобильных дорог общего пользования (с 2006 г.). URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 12.04.2023).

Особенности автодорожной сети связаны со спецификой организации автомобильных перевозок в макрорегионе, определяемой значительными расстояниями между населенными пунктами и очагами экономической деятельности. Межрегиональный и международный транзит опирается в основном на железнодорожный транспорт и характерен главным образом для южной континентальной зоны: Забайкальского, Хабаровского и Приморского краев, Амурской области и Еврейской автономной области, Республики Бурятия, в которых по железной дороге осуществляется и часть внутрирегиональных перевозок. Это отражается на структуре перевозок по видам сообщения, средняя дальность которых в целом по макрорегиону в 2021 г. составляла лишь 60,1 км, что соответствует среднероссийскому показателю⁸. Только в Республике Саха (Якутия) и Магаданской области, где крупнотоннажные перевозки вынужденно совершаются на дальние расстояния автомобильным транспортом, средняя дальность перевозок значительно превышала общероссийский показатель (в 2,7 и 2,4 раза соответственно).

К настоящему времени существующая автодорожная сеть в целом справляется с обслуживанием транспортного потока. Это обусловило то, что новое автодорожное строительство осуществлялось в ДФО не очень интенсивно. За 2015–2021 гг. общая протяженность автомобильных дорог по макрорегиону увеличилась всего на 4,2% (5,1 тыс. км), из которых почти половина (2,3 тыс. км) пришлась на Республику Саха (Якутия), где активно развивается дорожная сеть (табл. 3). Изменения в структуре дорог по их значению связаны в основном с переводом участков дорог в другие категории. Например, автомобильные дороги Хабаровск – Лидога – Ванино – Комсомольск-на-Амуре (протяженность – 0,7 тыс. км) и Южно-Сахалинск – Оха (0,8 тыс. км) были включены в перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения в 2019 и 2021 гг. соответственно⁹.

**Динамика общей протяжённости автомобильных дорог общего пользования
по ДФО в 2015–2021 гг.**

| Территория | Изменение общей протяжённости дорог – всего, км | в том числе | | | 2021 / 2015, % |
|------------------------------|---|-----------------------|--|-------------------|----------------|
| | | федерального значения | регионального / межмуниципального значения | местного значения | |
| ДФО | 5 109,4 | 1 524,6 | –322,0 | 3 906,8 | 104,2 |
| Республика Бурятия | 586,1 | –11,0 | 21,0 | 576,1 | 104,1 |
| Республика Саха (Якутия) | 2 321,9 | 7,6 | 988,0 | 1 326,2 | 108,1 |
| Забайкальский край | 1 069,5 | 3,9 | 68,5 | 997,1 | 104,9 |
| Камчатский край | 164,8 | – | –8,0 | 172,8 | 107,8 |
| Приморский край | 133,0 | –18,7 | 52,3 | 99,4 | 100,8 |
| Хабаровский край | 162,3 | 710,4 | –618,3 | 70,2 | 101,5 |
| Амурская область | 110,3 | 6,8 | –437,7 | 541,2 | 100,7 |
| Магаданская область | 17,6 | – | 138,0 | –120,4 | 100,7 |
| Сахалинская область | 416,6 | 825,6 | –627,3 | 218,3 | 109,4 |
| Еврейская автономная область | 26,7 | – | –3,7 | 30,4 | 100,9 |
| Чукотский автономный округ | 100,7 | – | 105,2 | –4,5 | 104,7 |

Источник: рассчитано по: Транспорт. Пути сообщения и количество автозаправочных станций. Протяжённость и характеристики автомобильных дорог общего пользования (с 2006 г.). URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 12.04.2023).

Не очень существенно отличается от среднероссийского уровня и качество автомобильных дорог на Дальнем Востоке. Только для дорог регионального / межмуниципального значения эта проблема относительно серьёзна, так как удельный вес дорог с твердым покрытием в их протяженности (73,5%) ниже, чем в среднем по России, на 19,1 п. п.¹⁰ Но для дорог местного значения этот показатель (57,4%) ниже среднероссийского лишь на 0,4 п. п. Уровень же соответствия нормативным требованиям по макрорегиону сравнительно приемлем как для автомобильных дорог регионального / межмуниципального значения (41,3%, что ниже среднероссийского уровня на 6,9 п. п.), так и для дорог местного значения (46,3%, что ниже среднероссийского показателя на 6,7 п. п.)¹¹.

Однако с 2022 г. ситуация в южной зоне Дальнего Востока начала меняться как в сфере транспорта в целом, так и в автомобильном сегменте в частности. Увеличение интенсивности магистрального транзита в связи с переориентацией основной части экспортных грузов с Атлантического на Тихоокеанское региональное направление обусловило тенденцию передачи части грузов внутрирегионального назначения с железнодорожного на автомобильный транспорт. Это актуализирует необходимость наращивания протяженности и улучшения качества автомобильных дорог. В условиях растущего дефицита средств для развития отраслей экономики острее становится проблема экономии материально-технических и инвестиционных ресурсов, что обуславливает необходимость тщательного учета реального удорожания автодорожного строительства на Дальнем Востоке.

Дифференциация затрат на строительство автомобильных дорог на Дальнем Востоке

Общепризнанным является тезис об объективности и всеобщности повышенных издержек производства и его капиталоемкости на Дальнем Востоке независимо от сфер и видов экономической деятельности. Это относится и к затратам на строительство и содержание автодорожной сети. Причины этих удорожаний связаны как с природно-климатическими условиями и экономико-географическим положением, определяющим повышенную при прочих равных условиях транспортную стоимость продукции, так и с маргинальным характером экономических параметров, таких как оплата труда, стоимость материально-технических ресурсов, уровень затрат на создание и содержание производственной и социальной инфраструктуры, масштаб производства.

Эта ситуация характерна и для сферы строительства, в частности автодорожного строительства, имеющего ярко выраженные особенности (изобилие протяженных линейных объектов; высокая сметная стоимость; длительные сроки реализации проектов; высокая доля стоимости перевозки в структуре сметной стоимости; преимущественно государственное финансирование). Удорожающие факторы в данной сфере едины, но имеют определенную пообъектную и территориальную дифференциацию (особенности рельефа; необходимость учета резких перепадов температур; повышенная увлажненность на многих территориях; повышенная насыщенность искусственными сооружениями на 1 км автомобильной дороги; низкая плотность поставщиков строительных материалов и др. [3; 6]). Так, при строительстве автомобильной дороги «Амур» (Чита – Хабаровск) расстояние подвоза битумных материалов составляло около 1,5 тыс. км. Даже на севере европейской части страны при строительстве автомобильных дорог максимальное расстояние транспортировки основных материалов (песков, песчано-гравийной смеси, щебня, асфальтобетона, битумной эмульсии), например, в Архангельской области составляет 40–330 км, а в Мурманской области – 20–115 км¹².

Специфика автодорожного строительства заключается в больших объемах массовых навалочных грузов, стоимость транспортировки которых составляет значительную долю общих затрат. Соответственно, различаются затраты на строительство 1 км автомобильной дороги. В рамках данной статьи рассматриваются возможные подходы к оценке их дифференциации.

Сопоставления стоимости строительства в разных географических зонах затруднены в силу уникальности как условий, так и параметров строящихся дорог. Вместе с тем оценка дифференциации затрат на строительство автомобильных дорог в различных экономических зонах страны и внутри этих зон чрезвычайно важна для корректности принимаемых решений о распределении инвестиций и определения степени объективности сметной стоимости. В общем случае внутрizonальная дифференциация тем выше, чем больше географические размеры рассматриваемых территорий и резче природно-климатические, инфраструктурные и экономические различия между ними. В этом смысле Дальневосточный макрорегион является одним из наиболее сложных объектов.

В целом дифференциация затрат на строительство дорог учитывается на методическом уровне при планировании распределения инвестиций на эти цели. Этот учет осуществляется с использованием методики Минтранса России, которое с 2017 г. оценивает среднюю стоимость строительства, реконструкции, капитального ремонта и содержания автомобильных дорог (1 км 1 полосы движения по категориям)¹³. Анализ выполняется для РФ в целом на основе средневзвешенной стоимости работ по принимаемым в расчет объектам, список которых ежегодно меняется. Более детальной информации в разрезе, например, субъектов РФ или федеральных округов не приводится в силу несопоставимости исходных территориальных условий (географических, гидрологических параметров; доступности источников строительных материалов) и индивидуальных характеристик строящихся объектов инфраструктуры (категория дороги; число полос, искусственных сооружений; дополнительные конструкции и пр.).

Для оценки инвестиционной стоимости типовых объектов Минстрой России ежегодно утверждает стоимость по укрупненным нормативам цены строительства¹⁴, которые разрабатываются и применяются по единой методике¹⁵. Исходя из строительной мощности типового объекта (школы, больницы, спортивного сооружения и др.) с их помощью можно рассчитать его стоимость (C), в данном случае стоимость строительства автомобильной дороги, по следующей формуле:

$$C = [(\sum_{i=1}^N НЦС_i \times M \times K_{пер} \times K_{пер/зон} \times K_{рег} \times K_c) + 3_p] \times И_{пр} + НДС,$$

где $НЦС_i$ – выбранный норматив цены строительства с учетом функционального назначения объекта и его мощностных характеристик, для базового района (Московской области) в уровне цен утвержденного сборника показателей укрупненных нормативов цены строительства, определенный при необходимости с учетом корректирующих коэффициентов; N – общее количество используемых показателей; M – мощность объекта капитального строительства, планируемого к строительству; $K_{пер}$ – коэффициент перехода от цен базового района к уровню цен субъектов РФ (частей территории субъектов РФ), учитывающий затраты на строительство объекта капитального строительства, расположенного в областных центрах субъектов РФ (далее – центр ценовой зоны); $K_{пер/зон}$ – коэффициент перехода от цен центра ценовой зоны субъекта РФ к уровню цен частей территории субъектов РФ, которые определены нормативными правовыми актами высшего органа государственной власти субъекта РФ; $K_{рег}$ – коэффициент, учитывающий регионально-климатические условия осуществления строительства в субъекте РФ (части территории субъекта РФ) по отношению к базовому району; K_c – коэффициент, характеризующий удорожание стоимости строительства в сейсмических районах РФ по отношению к базовому

району; Z_p – дополнительные затраты, не предусмотренные в показателях, определяемые по отдельным расчетам; I_{np} – индекс-дефлятор, определенный по отрасли «Инвестиции в основной капитал (капитальные вложения)», публикуемый Министерством экономического развития РФ для прогноза социально-экономического развития РФ; $НДС$ – налог на добавленную стоимость.

Суть применения показателей укрупненных нормативов цены строительства состоит в следующем: показатель стоимости на единицу строительной мощности (в данном случае установленная единица измерения строительной мощности составляет 1 км) по базовому району привязывается к местонахождению конкретного объекта через ряд коэффициентов, представленных в формуле.

Однако проблема оценки дифференциации сметных цен в рамках указанной методики не решается. Оценка же дифференциации сметной стоимости по субъектам РФ на основе показателей укрупненных нормативов цены строительства подходит для случая сравнительно равномерных по внутренним условиям, относительно небольших по площади территорий Западной и Центральной России. Но для значительных по площади субъектов РФ, расположенных в Сибири и на Дальнем Востоке, этого недостаточно. Дальневосточные регионы при таком расчете предстают как точки без внутреннего пространства, характеризующиеся едиными условиями дорожного строительства, что в случае отдельных территорий (Республика Саха (Якутия), Хабаровский край, Республика Бурятия и др.) противоречит фактической ситуации.

Деление территорий субъектов РФ на ценовые зоны, а также определение центров ценовых зон (базовых населенных пунктов) осуществляется и даже утверждается органами исполнительной власти субъектов РФ. Справочная информация о ценовых зонах размещается в федеральной государственной информационной системе ценообразования в строительстве¹⁶. Публикуются также сведения о рекомендуемой величине индексов изменения сметной стоимости строительства по ценовым зонам субъектов федерации¹⁷.

Ценовые зоны довольно разнородны, имеют масштаб от территории одного муниципального образования до территории целого субъекта федерации. Например, Республика Саха (Якутия) разделена на 11 ценовых зон, Республика Бурятия – 8, Сахалинская область – 5, Хабаровский край – на 3 ценовые зоны¹⁸. Но собственно расчет сметной стоимости строительства автомобильных дорог в дальневосточных регионах с применением укрупненных нормативов цены строительства во внутрирегиональных ценовых зонах невозможен по существу из-за отсутствия части сведений о величине важнейшего коэффициента, входящего в состав вышеприведенной формулы, – $K_{пер} / зон$.

Используемая методика и экспериментальная оценка дифференциации сметной стоимости строительства автомобильных дорог

Оценку межзональной дифференциации авторы проводили, приняв определенные допущения. Для эксперимента из трех официально утвержденных методов определения сметной стоимости строительства (базисно-индексный, ресурсный и ресурсно-индексный¹⁹) был выбран базисно-индексный метод, предполагающий использование расценок 2020 г.²⁰ в постоянных (базисных) ценах (в уровне цен на 1 января 2000 г.) и соответствующих индексов изменения сметной стоимости по элементам затрат в IV кв. 2022 г.²¹

Экспериментальный расчет выполнялся для определения дифференциации сметной стоимости строительства условного объекта дорожного хозяйства в дальневосточных субъектах РФ. Для этого по всем ценовым зонам указанных субъектов федерации базисно-индексным методом были рассчитаны локальные сметы с учетом внутрирегиональных условий. В каждом из случаев удорожание определялось относительно сметной стоимости строительства принятого *базового объекта* – условного участка автомобильной дороги II категории (дорожная одежда капитального типа с асфальтобетонным покрытием; без искусственных сооружений) протяженностью 1 км в Московской области.

В качестве набора строительного-монтажных работ были условно приняты стандартные виды работ, выполняемых при дорожном строительстве, применительно к автомобильной дороге указанной выше категории (*табл. 4*). Данный набор работ не является исчерпывающим для расчета полной сметной стоимости строительного-монтажных работ при строительстве конкретных объектов.

Виды и объёмы работ, принятые для расчёта локальной сметы на строительство условной автомобильной дороги

| Наименование работ / затрат | Объём работ |
|---|--------------------------|
| Разработка грунта III группы в траншеях с погрузкой на автомобили-самосвалы | 10,0 тыс. м ³ |
| Разработка грунта II группы бульдозерами | 3,1 тыс. м ³ |
| Планировка откосов и полотна бульдозерами и экскаваторами | 21,9 тыс. м ² |
| Перевозка массовых навалочных грузов автомобилями-самосвалами на расстояние 50 км (скальный грунт) | 27,1 тыс. т |
| Уплотнение грунта прицепными катками на пневмоколёсном ходу | 35,7 тыс. м ³ |
| Устройство оснований и покрытий из песчано-гравийных или щебёночно-песчаных смесей | 15,0 тыс. м ² |
| Перевозка массовых навалочных грузов автомобилями-самосвалами на расстояние 50 км (песчано-гравийные, щебёночно-песчаные смеси) | 8,5 тыс. т |
| Устройство покрытия из горячих асфальтобетонных смесей асфальтоукладчиками (ширина укладки до 6 м; толщина слоя – 4 см; два слоя) | 7,5 тыс. м ² |
| Перевозка массовых навалочных грузов автомобилями-самосвалами на расстояние до 50 км (асфальтобетонная смесь) | 15,0 тыс. т |

Примечание. В расчёте на участок автомобильной дороги II категории (дорожная одежда капитального типа с асфальтобетонным покрытием) протяжённостью 1 км; ширина разработки земляного полотна – 31 м.

Источник: составлено по: Сведения закупки. Документы. URL: <https://zakupki.gov.ru/epz/order/notice/ea20/view/documents.html?regNumber=0122200002523000915> (дата обращения: 01.05.2023).

В результате на территории ДФО было выделено 38 ценовых зон с интервалом коэффициента удорожания работ при строительстве автомобильной дороги (относительно базового объекта) от 1,02 (Республика Бурятия; ценовая зона V) до 1,93 (Чукотский автономный округ; ценовая зона II) (*табл. 5*).

Таблица 5

Дифференциация стоимости работ при строительстве автомобильных дорог по ценовым зонам дальневосточных субъектов РФ

| Субъект РФ | Ценовая зона | Коэффициент удорожания работ (относительно базового объекта) |
|--------------------------|--------------|--|
| Республика Бурятия | I (1)* | 1,15 |
| | II (2) | 1,08 |
| | III (3) | 1,08 |
| | IV (4) | 1,06 |
| | V (5) | 1,02 |
| | VI (6) | 1,08 |
| | VII (7) | 1,17 |
| | VIII (8) | 1,11 |
| Республика Саха (Якутия) | I (9) | 1,36 |
| | II (10) | 1,37 |
| | III (11) | 1,51 |
| | IV (12) | 1,47 |
| | V (13) | 1,51 |
| | VI (14) | 1,70 |
| | VII (15) | 1,71 |
| | VIII (16) | 1,78 |
| | IX (17) | 1,94 |
| | X (18) | 1,99 |
| | XI (19) | 1,75 |
| Забайкальский край | I (20) | 1,07 |
| | II (21) | 1,26 |
| Камчатский край | – (22) | 1,58 |
| Приморский край | – (23) | 1,08 |
| Хабаровский край | I (24) | 1,09 |
| | II (25) | 1,22 |
| | III (26) | 1,54 |
| Амурская область | I (27) | 1,11 |
| | II (28) | 1,24 |
| Магаданская область | I (29) | ** |
| | II (30) | ** |

| Субъект РФ | Ценовая зона | Коэффициент удорожания работ (относительно базового объекта) |
|------------------------------|--------------|--|
| Сахалинская область | I (31) | 1,44 |
| | II (32) | 1,47 |
| | III (33) | 1,59 |
| | IV (34) | 1,67 |
| | V (35) | 1,74 |
| Еврейская автономная область | – (36) | 1,09 |
| Чукотский автономный округ | I (37) | 1,86 |
| | II (38) | 1,93 |

Примечания: * – в скобках указано условное обозначение ценовой зоны на рисунке 2; ** – невозможно оценить, так как необходимые для расчета коэффициента по Магаданской области индексы изменения сметной стоимости опубликованы только для одного объекта строительства – «Аэродромы гражданского назначения с грунтовой ВПП (взлетно-посадочной полосой)»²².

Источник: рассчитано авторами.

Полученные оценки позволяют рассматривать дифференциацию стоимости строительства автомобильных дорог не только относительно базового объекта, но и в пределах ДФО и даже в пределах отдельных дальневосточных субъектов РФ: интервал изменения сметной стоимости внутри субъекта федерации может составлять до 46,5% (Республика Саха (Якутия)). Это свидетельствует об отсутствии возможности применения единого коэффициента или индекса при оценке дифференциации сметной стоимости дорожного строительства не только на территории Дальнего Востока, но и на территории отдельных субъектов РФ в составе макрорегиона.

Для наглядного представления пространственной дифференциации стоимости строительства дорог на Дальнем Востоке полученные оценки приведены на картограмме в разбивке на децильные группы (рис. 2).

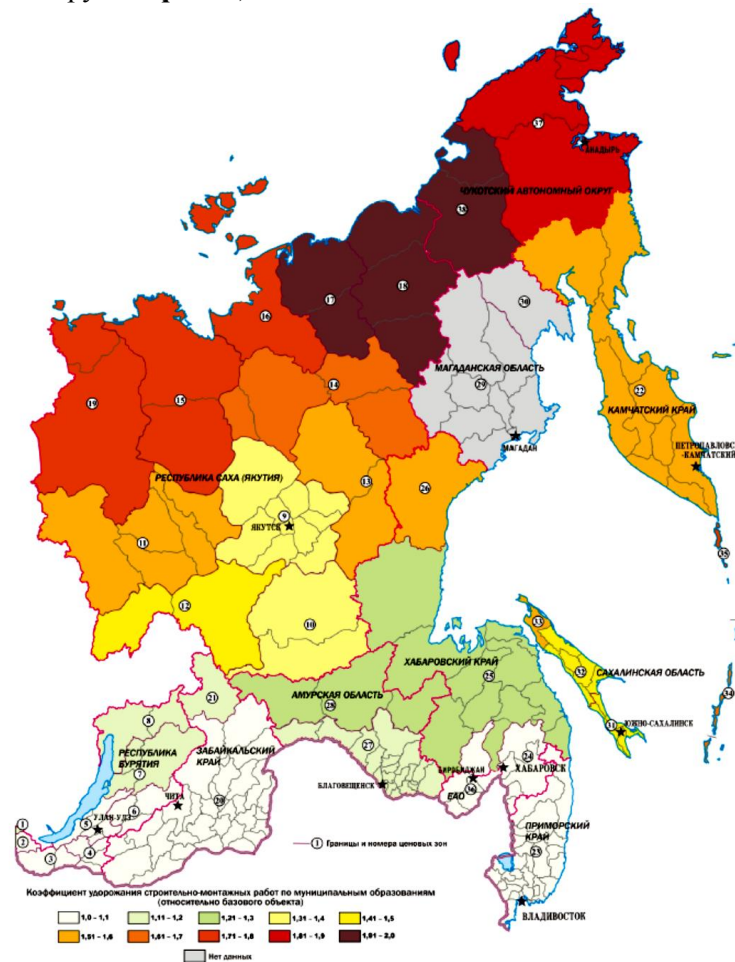


Рис. 2. Региональная ценовая дифференциация строительства автомобильных дорог в ДФО

Примечание. Территориальная привязка условной нумерации ценовых зон приведена в таблице 5.
Источник: составлено науч. сотр. Института экономических исследований ДВО РАН В. Д. Хижняком по данным авторов.

Необходимо отметить, что проведенные расчеты позволяют оценить только базовую дифференциацию затрат и при их выполнении были приняты определенные ограничения.

В частности, авторами оценивалась стоимость строительства условного участка автомобильной дороги II категории протяженностью 1 км, то есть не учитывались (и не могли быть учтены): тип рельефа местности и группы грунтов, наличие искусственных сооружений и их проектные решения, удаленность бетонных и асфальтных заводов от объекта строительства, местонахождение карьеров и т. п. Перечисленные характеристики влияют на итоговую стоимость через перечень объектов строительства и затраты на перевозку основных строительных материалов. Все это, безусловно, и формирует уникальность каждого объекта дорожного строительства, определяя необходимость индивидуального учета затрат.

Заключение

Автомобильный транспорт используется при перевозках на короткие и средние расстояния, он является основным для обеспечения внутрирегиональных перевозок на Дальнем Востоке. Возможности перевозок автомобильным транспортом, его значимость и роль в транспортном комплексе макрорегиона напрямую зависят от развития автодорожной сети, представленной федеральными трассами, дорогами регионального, межмуниципального и местного значения. Темпы строительства автомобильных дорог и их качество на территории ДФО отстают от среднероссийских показателей, в то время как уровень автомобилизации округа и относительные показатели дорожно-транспортных происшествий – одни из самых высоких в стране. В этих условиях развитие сети дорог Дальнего Востока представляется важной задачей.

Существенная неоднородность экономического пространства макрорегиона, а также различия в природно-климатических условиях актуализируют вопросы оценки дифференциации затрат на строительство автомобильных дорог.

В данной работе с использованием базисно-индексного метода рассчитаны локальные сметы строительства условного объекта (1 км автомобильной дороги II категории; дорожная одежда капитального типа с асфальтобетонным покрытием). Оценка затрат на строительство проведена по ценовым зонам дальневосточных субъектов РФ относительно базового объекта (аналогичный участок автомобильной дороги в Московской области); учтены стандартные строительно-монтажные работы при дорожном строительстве: земляные работы; устройство оснований из песка, гравия, щебня и скального грунта; планировка откосов; перевозка массовых навалочных грузов и устройство асфальтобетонного покрытия в два слоя. Сметная стоимость определена по состоянию на IV кв. 2022 г. на основе информации об индексах изменения сметной стоимости.

В результате на территории ДФО было выделено 38 ценовых зон, состоящих из одного или нескольких муниципальных образований дальневосточных субъектов РФ. Выполненные расчеты позволили определить коэффициенты удорожания строительства условного участка автомобильной дороги относительно аналогичного (базового) объекта в Московской области. С учетом принятых вводных ограничений по 36 ценовым зонам (за исключением Магаданской области) получены значения коэффициентов в интервале от 1,02 до 1,93. Максимальный интервал изменения сметной стоимости внутри одного субъекта РФ – 46,5% (Республика Саха (Якутия).

Безусловно, за рамками данной работы остались важные аспекты темы, связанные, например, с анализом сложившейся системы финансирования дорожного хозяйства, реализацией национального проекта «Безопасные качественные дороги»²³, возможностями развития регионального производства материалов для дорожного строительства, вопросами импортозамещения строительно-дорожной техники в условиях усиливающегося внешнего санкционного давления и др. Предполагается, что эти аспекты будут рассмотрены в дальнейших работах.

¹ Рассчитано по: Транспорт. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 10.04.2023).

² Там же.

³ Рассчитано по: Транспорт. Транспортные средства и происшествия с подвижным составом. Количество собственных легковых автомобилей на 1 000 человек населения (с 2000 г.). URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 30.04.2023).

⁴ Дискуссионный доклад семинара «Золотые километры»: «Сколько стоят автомобильные дороги в России?». URL: https://www.hse.ru/data/2013/11/22/1337411109/Дискуссионный%20доклад_2.pdf (дата обращения: 11.04.2023).

⁵ Стоимость строительства автомобильных дорог в России и за рубежом. URL: <https://transportrussia.ru/meropriyatiya/7146-stoimost-stroitelstva-avtomobilnykh-dorog-v-rossii-i-zarubezhom.html> (дата обращения: 12.04.2023).

⁶ Рассчитано по: Транспорт. Пути сообщения и количество автозаправочных станций. Протяженность и характеристики автомобильных дорог общего пользования (с 2006 г.). URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 12.04.2023).

⁷ В Якутии открылись все участки автозимников. URL: <https://www.sakha.gov.ru/news/front/view/id/3302150> (дата обращения: 13.04.2023).

⁸ Рассчитано по: Транспорт. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 10.04.2023).

⁹ Постановление Правительства РФ № 726 от 26 июня 2018 г. «О внесении изменений в перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения». URL: <http://government.ru/docs/all/117170/> (дата обращения: 15.04.2023); Постановление Правительства РФ № 666 от 13 мая 2020 г. «О внесении изменений в перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения». URL: <http://government.ru/docs/all/127974/> (дата обращения: 15.04.2023).

¹⁰ Рассчитано по: Транспорт. Пути сообщения и количество автозаправочных станций. Протяженность и характеристики автомобильных дорог общего пользования (с 2006 г.). URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 12.04.2023).

¹¹ Там же.

¹² Справка о сравнительной стоимости строительства автомобильных дорог в Российской Федерации и зарубежных странах. URL: https://www.hse.ru/infrafuture/sravnitelnaya_stoimost_stroitelstva_avtodorog (дата обращения: 13.04.2023).

¹³ Доклад о стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания 1 км автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации (2021 год). URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/12136?type=0> (дата обращения: 13.04.2023)

¹⁴ Укрупненные нормативы цены строительства автомобильных дорог также ежегодно утверждаются приказом Минстроя России. *Источник:* Приказ Минстроя России № 148/пр от 3 марта 2023 г. «Об утверждении укрупненных нормативов цены строительства». URL: <https://minstroyrf.gov.ru/docs/307509/> (дата обращения: 15.04.2023).

¹⁵ Приказ Минстроя России № 314/пр от 29 мая 2019 г. «Об утверждении Методики разработки и применения укрупненных нормативов цены строительства, а также порядка их утверждения». URL: <https://docs.cntd.ru/document/560345661> (дата обращения: 15.04.2023).

¹⁶ Справочная информация о ценовых зонах. URL: <https://fgiscs.minstroyrf.ru/#/monitoring/priceZones> (дата обращения: 15.04.2023).

¹⁷ Индексы изменения сметной стоимости в разрезе ценовых зон отражают не только изменение сметных цен на строительные ресурсы во времени, но и их увеличение (уменьшение) по сравнению с ценовой зоной I отдельного субъекта РФ. *Источник:* Индексы изменения сметной стоимости. URL: <https://minstroyrf.gov.ru/trades/tsenoobrazovanie/indeksy-izmeneniya-smetnoy-stoimosti> (дата обращения: 15.04.2023).

¹⁸ Приказ Министерства строительства Республики Саха (Якутия) № 14 от 31 января 2019 г. «Об утверждении ценовых зон и базовых населенных пунктов для ценообразования в строительстве Республики Саха (Якутия)». URL: <https://docs.cntd.ru/document/553108248> (дата обращения: 15.04.2023); Приказ Министерства строительства и модернизации жилищно-коммунального комплекса Республики Бурятия № 06-ПР313/20 от 24 декабря 2020 г. «Об утверждении ценовых зон и базовых населенных пунктов для ценообразования в строительстве Республики Бурятия». URL: <https://docs.cntd.ru/document/574607953> (дата обращения: 15.04.2023); Приказ Министерства строительства Сахалинской области № 3.08-41 от 24 ноября 2021 г. «Об утверждении ценовых зон и базисных населенных пунктов для ценообразования в строительстве Сахалинской области». URL: <https://docs.cntd.ru/document/578041226> (дата обращения: 15.04.2023); Постановление Правительства Хабаровского края № 382-пр от 24 сентября 2019 г. «Об утверждении Перечня центров ценовых зон (ценовых зон) в сфере ценообразования в строительстве Хабаровского края». URL: <https://docs.cntd.ru/document/465364082> (дата обращения: 15.04.2023).

¹⁹ Приказ Минстроя России № 421/пр от 4 августа 2020 г. «Об утверждении Методики определения сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объектов капитального строительства, работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации на территории Российской Федерации». URL: <https://docs.cntd.ru/document/565649004> (дата обращения: 15.04.2023).

²⁰ Приказ Минстроя России № 876/пр от 26 декабря 2019 г. «О включении в федеральный реестр сметных нормативов информации о федеральных единичных расценках и отдельных составляющих к ним». URL: <https://docs.cntd.ru/document/564142198> (дата обращения: 15.04.2023).

²¹ Письмо Минстроя России № 71935-ИФ/09 от 30 декабря 2022 г. «О рекомендуемой величине индексов изменения сметной стоимости строительства в IV квартале 2022 года, в том числе величине индексов изменения сметной стоимости строительно-монтажных работ, индексов изменения сметной стоимости пусконаладочных работ». URL: https://minstroyrf.gov.ru/upload/iblock/15e/30.12.2022_71935_IF_09.pdf (дата обращения: 14.04.2023).

²² Письмо Минстроя России № 71935-ИФ/09 от 30 декабря 2022 г. «О рекомендуемой величине индексов изменения сметной стоимости строительства в IV квартале 2022 года, в том числе величине индексов изменения сметной стоимости строительно-монтажных работ, индексов изменения сметной стоимости пусконаладочных работ». URL: https://minstroyrf.gov.ru/upload/iblock/15e/30.12.2022_71935_IF_09.pdf (дата обращения: 14.04.2023).

²³ О проекте. URL: <https://bkdrf.ru/about> (дата обращения: 11.04.2023).

Список литературы

1. Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: тенденции развития и роль в экономике // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2018. Т. 11. № 2. С. 24–36. <http://dx.doi.org/10.15838/esc.2018.2.56.2>
2. Буренина О.Н., Андреева А.В., Саввинова М.Е. Использование местного минерального сырья Якутии для изготовления бетонов повышенной прочности // Все материалы. Энциклопедический справочник. 2022. № 12. С. 36–42. <http://dx.doi.org/10.31044/1994-6260-2022-0-12-36-42>
3. Волкова Е.В., Сидорова Д.С. Реконструкция автомобильных дорог в сложных природных условиях Сибири и Дальнего Востока // Вестник Иркутского государственного технического университета. 2013. № 7 (78). С. 81–85.
4. Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н. Локальная транспортная система Сибири и Дальнего Востока России: право на эксперимент // Экономика Востока России. 2018. № 1 (9). С. 14–30.
5. Захаров С.В., Лушпей В.П., Ибрагимова А.В., Янь В., Цзан Н. Экономические, экологические и технические особенности проектирования автомобильных дорог в условиях линзовых (островных) мерзлот // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. 2022. Т. 12. № 4. С. 560–569. <http://dx.doi.org/10.21285/2227-2917-2022-4-560-569>
6. Кондратьев В.Г. Федеральная автодорога «Амур» Чита – Хабаровск как повторение ошибок БАМа // Мир дорог. 2008. № 34. С. 2–6.
7. Куликов Ю.И., Пугачев И.Н., Маркелов Г.Я. Инновационная доктрина развития автомобильного транспорта. Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2013. 365 с.
8. Малов В.Ю. Транспортная сеть азиатской части России: некоторые уроки истории и современность // ЭКО. 2022. Т. 52. № 7. С. 99–113. <http://dx.doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2022-7-99-113>
9. Никитин Б.В. Типология локальных транспортных систем Камчатского края // Региональные исследования. 2021. № 1 (71). С. 58–69. <http://dx.doi.org/10.5922/1994-5280-2021-1-5>
10. Пеньшин Н.В. Автомобильный транспорт как элемент региональной инфраструктуры // Вестник ИжГТУ. 2009. № 4 (44). С. 68–71.
11. Пилясов А.Н., Замятина Н.Ю., Гончаров Р.В. Без мобильности нет креативности: антропология транспорта Сибири и Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2019. Т. 15. № 4. С. 149–183. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2019.4.149-183>
12. Пугачев И.Н., Куликов Ю.И., Маркелов Г.Я. Особенности формирования транспортно-логистических кластеров на Дальнем Востоке // Транспорт Российской Федерации. 2012. № 5 (42). С. 20–23.
13. Решетова Е.М. Сравнение стоимости строительства автомобильных дорог в России и в странах мира // Экономика. Налоги. Право. 2015. № 4. С. 118–124.
14. Стрижевский А.М., Матюшенко Т.Ф., Иванов А.В. Сравнительная оценка стоимости строительства автомобильных дорог в Российской Федерации и за рубежом // Дороги и мосты. 2011. № 1 (25). С. 1–9.
15. Тархов С.А. Анализ топологических дефектов сухопутной транспортной сети регионов Сибири и Дальнего Востока // Региональные исследования. 2019. № 3 (65). С. 53–62. <http://dx.doi.org/10.5922/1994-5280-2019-3-5>
16. Тархов С.А. Транспортная освоенность территории и пространственная структура транспортных сетей регионов Азиатской России // Вопросы географии. Сб. 154: Преодоление «континентального проклятья»: будущее Сибири. 2022. С. 325–360. <http://dx.doi.org/10.24057/probl. geogr.154.14>
17. Фасхиев Х.А. Рынок международных автомобильных перевозок России // Маркетинг в России и за рубежом. 2016. № 4 (114). С. 114–129.
18. Ярмолинский В.А., Каменчуков А.В. Оценка динамики изменения прочности автомобильных дорог южной части Дальнего Востока в расчетный период // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2016. № 6 (59). С. 234–240.
19. Ярмолинский В.А., Каменчуков А.В. Пути повышения надежности работы автомобильных дорог Дальнего Востока // Наука и техника в дорожной отрасли. 2017. № 3 (81). С. 14–17.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК*

2022 -2023 гг.

Арктика и Дальний Восток: перспективы развития: сборник статей / сост. В.Г. Милославский. – Казань, 2022. - 261 с.

[Бардаль А.Б. Транспортное обеспечение природно-ресурсных отраслей ДФО: изменения на фоне санкций](#) / А.Б. Бардаль // ЭКО: всероссийский экономический журнал. - 2023. - № 10. - С. 48-63

[Бардаль А.Б. Транспортное обеспечение ресурсных отраслей Дальнего Востока на современном этапе](#)/ А.Б. Бардаль // Власть и управление на Востоке России. -2023. - № 1. - С. 8-16

Бардаль А.Б. Транспортное обеспечение социально-экономического развития макрорегиона (на примере Дальнего Востока): автореф. дис. ... д-ра экон. наук / А.Б. Бардаль. - Хабаровск, 2022. - 43 с.

[Бардаль А.Б. Экспорт транспортных услуг: Дальний Восток России](#)/ А.Б. Бардаль // Проблемы Дальнего Востока. - 2022. - № 2. - С. 136-153

Бондаренко А.А. Рынок автомобильных грузоперевозок Амурской области: состояние и перспективы развития / А.А. Бондаренко, П.В. Стороженко // Валютное регулирование. Валютный контроль. - 2022. - № 10. - С. 34-38

[Дегтярев М.В. Стратегия развития опорного региона ДФО](#): [беседа с губернатором Хабаровского края М.В. Дегтяревым] / М. В. Дегтярев // Бюджет. - 2022. - № 4. - С. 12-17

[Петраев С.В. На федеральном уровне. Дороги ДФО в надежных руках](#): [беседа с директором ФКУ ДСД «Дальний Восток» С.В. Петраевым] / С.В. Петраев; беседовал А. Шлыков // Автомобильные дороги. – 2023. - № 2. – С. 106-107

Развитие Дальнего Востока в новых институциональных условиях: монография / И.С. Хван, М.А. Буланова, Н.А. Маслюк [и др.]; Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Дальневосточный институт управления. – Хабаровск, 2022. -182 с.

Устойчивость пространственной организации социально-экономических систем северных регионов ресурсного типа: монография / Н.С. Батугина, А.С. Барашкова, П.В. Гуляев [и др.]; [под общ. ред. В.В. Никифоровой; науч. ред. П.В. Гуляев]; Северо-Восточный федеральный университет им. М. К. Аммосова. – Якутск, СВФУ, 2022. - 1 эл. опт. диск.

Экономика Дальнего Востока России: новые возможности в меняющемся мире: научно-практическая конференция, 15-16 ноября 2022 г.: материалы круглых столов / Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Дальневосточный институт управления [и др.]; [редкол.: О.М. Рензин и др.]. – Хабаровск, 2022. - 230 с.

* Приведенные ниже издания и публикации можно заказать в читальном зале, через абонемент или по телефону 8(495)870-42-53.