

УДК 338.26:338.47

*Исавнин А.Г., доктор физико-математических наук, профессор, Набережночелнинский институт ФГАОУ ВО «Казанский (Приволжский) федеральный университет».*

*Шарипов Р.Ш., аспирант, Набережночелнинский институт ФГАОУ ВО «Казанский (Приволжский) федеральный университет», radik@sharipov.com.*

## АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С 2010 ПО 2015 ГОДЫ

*Аннотация: В статье отражается текущее состояние и перспективы развития транспортной системы Российской Федерации. Производится анализ развития дорожной сети за 2010-2015 гг. на основании установленных планов и представленных фактических данных. Рассматривается выполнение Федеральных целевых программ, касающихся строительства автомобильных дорог.*

*Ключевые слова: дорожное строительство; финансирование; транспортная система; бюджет; анализ.*

Анализируя развитие дорожной сети за 2010-2015 гг., прежде всего, следует обратиться к документам соответствующей Федеральной целевой программы, касающихся автомобильных дорог.

Общий объем финансирования по подпрограмме «Автомобильные дороги» составляет 4341,93 млрд. рублей. Оно осуществляется по нескольким статьям, в числе которых финансирование НИОКР и прочие нужды, но нас будут интересовать капитальные вложения, которые составляют 97,28% от всего бюджета. Если рассмотреть капитальные вложения по источникам финансирования, то увидим следующие данные: федеральный бюджет направляет 3236,83 млрд. рублей или 74,87%; из бюджетов субъектов Российской Федерации поступает 394,88 млрд. рублей или 9,14%; внебюджетные источники привнесут 692,103 млрд. рублей или 16,01% [1].

Если рассмотреть качественные показатели, которые предусмотрены программой «Модернизация транспортной системы России» за 2010-2015 гг.,

то это увеличение протяженности автомобильных дорог, которые находятся в общем пользовании и имеют статус федерального значения на 5,8 тыс. км или на 27,14%.

Приведем информацию о нескольких инвестиционных проектах по указанной выше программе, чтобы посмотреть главные практические шаги по её реализации:

Достаточно крупный проект – это реконструкция и одновременно строительство автомобильной дороги от Москвы до границы Республики Беларусь (М-1 «Беларусь»). Прирост дороги должен составить 97 км или 22% от её нынешней протяженности. Финансируется он из федерального бюджета, а общий объем вложений составляет 64891 млн. руб. Проект направлен на увеличение протяженности дорог в системе интернациональных транспортных коридоров и для развития транзитного потенциала России.

Один из самых объемных проектов как по финансированию, так и по вводу нового полотна – реконструкция, совмещенная со строительством, трассы М-4 «Дон» от Москвы до Новороссийска. В нем предусмотрен ввод нового участка протяженностью 1512 км, на который будет потрачено 884057 млн. рублей. Заметную часть затрат на строительство покроют внебюджетные фонды, а именно 278315 млн. рублей или 31,49%. Проект по реконструкции данного участка был разработан в рамках развития туристического потенциала страны, а также в качестве подготовительных мер к зимней олимпиаде 2014 года в Сочи [1].

Большой план также был принят в отношении дороги 1Р 351, соединяющий Екатеринбург и Тюмень. По данному направлению было решено реконструировать участок в 139 км для развития опорной сети отечественных дорог и ускорения роста экономики страны. Финансирование на данный проект предоставил исключительно федеральный бюджет в размере 19496 млн. руб.

Всего в России реализуется порядка 40 подобных инвестиционных проектов и датой окончания их подавляющего большинства, в том числе и

указанных, является 2015 год. Исходя из этого, полные итоги на данный момент подвести нельзя.

Рассмотрим ситуацию в России и проанализируем развитие дорожной сети за 2010-2015 гг. не только на основании планов, но на фактических данных, которые мы имеем на сегодняшний день.

За последние пять лет доля федеральных дорог, которые находятся в нормативном состоянии, увеличилась на 13,9%, что, конечно, является недостаточным показателем, по сравнению с приведенными выше планами. Кроме того, представленному виду дорог отдан приоритет, поэтому и заметный эффект можно отмечать только в данной сфере. Для сравнения, удельный вес автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативному состоянию, увеличился всего на 0,4%. Проблема дорог в регионах заключается в том, что нагрузка на них растет быстрее, а, учитывая плохое нынешнее состояние, подобные объемы реконструкции и строительства просто не могут показательно улучшить статистику [2].

Конечно, ситуацию довольно сильно осложнил экономический кризис в России. Так, многие подрядные организации в новых сложившихся условиях не смогли обеспечить исполнения своих обязательств. Яркими примерами являются: остановка реконструкции трассы М-10 «Россия» из Москвы в Санкт-Петербург, после чего были назначены новые конкурсы; остановка реконструкции дороги «Виллюй», которая должна была отходить от трассы М-53 «Байкал», чтобы соединить Братск и Якутск. Общий объем инвестиций в 2015 году составил 28,6 млрд. руб., но освоить за первое полугодие получилось только 39% от всех годовых бюджетных ассигнований. В кризисных условиях это говорит о том, что план 2015 года вряд ли будет выполнен [3].

Если сравнивать схожие процессы с другими странами, то тут можно обратить внимание на Китай, который уже много лет бьет рекорды по строительству автомобильных путей сообщения. Например, протяженность скоростных дорог к началу XXI века в Поднебесной составляла всего 10 тыс. км. Уже к 2008 году она равнялась 60 тыс. км, а сейчас составляет более 100

тыс. км. Как подчеркивают эксперты, никакой секретной технологии нет. Правительство разрабатывает планы в соответствии с развитием экономики и потребностями в инфраструктуре и реализует их через договор подряда. Высокие риски, связанные с коррупцией, наличие свободных средств в государственном бюджете и длительные сроки службы в договорах (порядка 25 лет) дали свои плоды, опираясь на довольно эффективный бюрократический механизм [4].

Так, если мы сравним абсолютные цифры, то получится, что в год Россия строит порядка 600 км новых дорог, тогда как Китай - около 10 тыс. км. Цифры внушительно отличаются, но если сделать поправку в расчете на душу населения, то становятся вполне сопоставимыми. Стоит отметить, что Китай вкладывал в дорожное строительство в последние годы порядка 4% ВВП, тогда как Россия немногим больше 1% [4].

По механизму воспроизводства новых автомобильных дорог Россия мало чем отличается от Франции или Германии: дороги принадлежат государству, управляются ведомственным министерством и все большую популярность набирают концессионные проекты. Наибольший успех такой метод получил при строительстве немецких дорог. Например, по существующей программе A-Model, которая предполагает взятие на себя концессионером расходов в количестве более 50%. После завершения строительства подрядчику гарантируется возможность получать доход в течение 15 лет от пропуска тяжелых грузовых машин [5].

Вернемся к ситуации в России, в которой также имеется тенденция на развитие сети платных дорог. В этом году предусмотрено строительство и реконструкция 29,6 км дорожного полотна на платных участках. Основная же часть работ была проведена в предыдущие годы на трассах М-4 «Дон», М-1 «Беларусь», на скоростной автомобильной дороге Москва-Санкт-Петербург, где было введено в эксплуатацию более 1000 км дорог, а также множество новых крупных развязок [3].

В общем, показатели Федеральной целевой программы отстают в среднем на 15% от тех, которые планировались изначально. Тренд этого года практически повторяет результаты предыдущего периода. Представим крупные инвестиционные проекты, которые должны были быть закончены к концу 2014 года : строительство кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга было выполнено только на 88,1%; реконструкция участков на трассе М-9 «Балтия» от Москвы до Риги была завершена на 76,1% от годового объема финансирования; обновление дорожного полотна на малом Московском кольце смогли выполнить на 93,1% в отчетном периоде [6].

Подводя итог, можно сказать, что упор в строительстве дорог будет сделан на федеральные трассы, в то время как региональные сети будут поддерживаться на местном уровне в целях сохранения прежних возможностей использования, но без какого-либо развития или серьезной модернизации. Федеральная целевая программа по развитию транспорта и её подпрограмма «Автомобильные дороги» в данный момент продлены до 2020 года. Также уже очевидно, что часть незаконченных в рассматриваемый срок проектов перейдет на период 2016-2017 гг. Хотелось бы отметить, что основной стратегией в будущем развитии сети автомобильных дорог в России станет создание системы скоростных автодорог, которые свяжут крупные города [7]. Дороги данного типа могут способствовать повышению эффективности транспортной инфраструктуры, обеспечить увеличение товародвижения и уменьшения транспортных издержек в экономике [8]. Для этой цели около 3 лет назад была создана государственная компания «Автодор», которая должна оживить отрасль и занять доминирующую нишу в государственно-частном партнерстве при строительстве и реконструкции дорог, реализовав план по развитию опорной сети скоростных автомобильных дорог до 2030 года.

#### Литература

1. Подпрограмма «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» [Электронный

- ресурс] // Федеральный целевые программы. – URL: <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2016/267/> (дата обращения: 15.11.2015).
2. Белоусов А. Дорожная арифметика [Электронный ресурс] // Деловой общенациональный аналитический ресурс «Эксперт Online». – URL: <http://expert.ru/ural/2015/17/dorozhnaya-arifmetika/> (дата обращения: 15.11.2015).
3. Аналитическая справка за первое полугодие 2015 года по Федеральной целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» [Электронный ресурс] // Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.). Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: [http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT\\_ID=27769&list=27769,27326,27091,27092,23657,23658,21501,20618,20260,19727](http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=27769&list=27769,27326,27091,27092,23657,23658,21501,20618,20260,19727) (дата обращения: 15.11.2015).
4. Моржаретто И. Как строят дороги в Китае: большой скачок [Электронный ресурс] // За рулем.рф – URL: <http://www.zr.ru/content/articles/701776-kak-stroyat-dorogi-v-kitae/> (дата обращения: 15.11.2015).
5. Романов Д., Валерий В. Опыт строительства дорог без дураков [Электронный ресурс] // Слон.ру. – URL: [http://slon.ru/economics/opyt\\_stroitelstva\\_dorog\\_bez\\_durakov-96176.xhtml](http://slon.ru/economics/opyt_stroitelstva_dorog_bez_durakov-96176.xhtml) (дата обращения: 15.11.2015).
6. Аналитическая справка за 2014 год по Федеральной целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» [Электронный ресурс] // Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.). Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: [http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT\\_ID=27092&list=27769,27326,27091,27092,23657,23658,21501,20618,20260,19727](http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=27092&list=27769,27326,27091,27092,23657,23658,21501,20618,20260,19727) (дата обращения: 15.11.2015).
7. Ступин И. «Автодор» чертит хайвеи [Электронный ресурс] // Деловой общенациональный аналитический ресурс «Эксперт Online». – URL:

<http://expert.ru/expert/2012/42/avtodor-chertit-hajvei/> (дата обращения: 13.11.2015).

8. Исавнин А.Г., Шарипов Р.Ш. Построение кратчайшей сети дорог на однородной территории с использованием трехточечной задачи Штейнера (на примере Чистопольского района Республики Татарстан) // Региональная экономика: теория и практика. - 2015. - № 24 (399). - С. 2-10.

---

*Isavnin A.G., Doctor of Physical and Mathematical Sciences, Professor, Naberezhnye Chelny Institute of Kazan (Volga region) Federal University  
Sharipov R.Sh., graduate student, Naberezhnye Chelny Institute of Kazan (Volga region) Federal University*

#### ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF THE ROAD SYSTEM IN THE RUSSIAN FEDERATION FROM 2010 TO 2015

*Abstract: The article represents the current state and perspectives of development of transport system of the Russian Federation. The analysis of the development of the road system for the 2010-2015 years on the basis of established plans and presented evidence. We consider the execution of federal programs related to the construction of highways.*

*Key words: road construction; financing; transport system; budget; analysis.*