Review **Дороги России**

Навели мосты

Еще несколько лет назад транспортная недоступность Крыма снижала его инвестиционную привлекательность, тормозила развитие различных отраслей промышленности. Запуск автомобильного движения по Крымскому мосту, ставшему главной транспортной артерией региона, привел к росту грузооборота и туристических потоков. Экономический рост ожидается и после запуска железнодорожной части моста — это произойдет уже в конце года.

ПРЕДОСТАВЛЕНО ПРЕСС-СЛУЖБОЙ РОСАВТОДОРА

Первые поезда поедут по Крымскому мосту уже в конце декабря

— региональный проект —

Туристов больше, сезон дольше, цены ниже

Больше других изменения после запуска автомобильного движения по Крымскому мосту полтора года назад почувствовала туристическая отрасль. По оценкам министра курортов Крыма Вадима Волченко, гостиничная деятельность и смежный бизнес дают около 20–25% совокупного дохода республики. Мост отработал два курортных сезона. В 2018 году в Крыму отдохнули 6,8 млн туристов, что на 28% больше, чем в 2017-м. В 2019 году в министерстве курортов фиксируют прирост турпотока еще на 11% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Если раньше (в 2016–2017 годах) порядка 40% туристов добирались на полуостров на паромах, то в 2018-м почти половина (47%), а 2019-м 58% отдыхающих приехали в Крым по мосту через Керченский пролив.

Запуск моста привел к появлению на полуострове большего числа туристов на личном автотранспорте, рассказала „Ъ“ исполнительный директор ассоциации «Туристический альянс Крыма» Светлана Возная: «Они не останавливаются на десять дней в одном месте. Они путешествуют по побережью. Два-три дня в одном месте, два-три дня — в другом. Совершают туры, которые позволяют увидеть весь Крым». Такой вид туризма, по ее словам, позволил расширить рамки сезона и увеличить глубину бронирования отелей.

Руководитель представительства гостинично-туристской ассоциации в Республике Крым Валентина Марнопольская отмечает, что транспортная инфраструктура курортных поселков даже оказалась не готова к массовому наплыву машин, в результате возникают пробки, а туристам приходится решать проблемы с парковкой.

С открытием Крымского моста и ростом турпотока стоимость отдыха на полуострове снизилась, сообщили „Ъ“ в пресс-службе минкурортов Крыма. Если в 2017 году средняя цена дня размещения в отеле по сравнению с 2016-м в период высокого курортного сезона выросла на 15,8% (начиналась от 2,9 тыс. руб. с человека), то в 2018 году стоимость снизилась на 3,1% (от 2,6 тыс. руб. в сутки), а в 2019-м — уже на 8,1% (от 2,4 тыс. руб. с человека в сутки). Кроме того, отели активно стали предлагать различные скидочные программы, акции, в том числе при раннем бронировании.

Увеличилась и средняя длительность пребывания туриста в Крыму. Если в 2017 году турист в среднем отдыхал на полуострове восемь дней, то в 2018-м около 42% туристов отдыхали 7–14 дней, 34% — более 14 дней. В 2019 году 48% туристов отдыхали в Крыму 7–14 дней, 30% — более 14 дней.

Грузов на три парома

Запуск движения по автомобильной части Крымского моста сильно повлиял и на грузооборот Крыма, и на перевозки в другие субъекты федерации. В 2016 году на паромах через Керченский пролив было перевезено 296,4 тыс. грузовиков, в 2017-м — 315,5 тыс. В общей сложности в 2016–2018 годах с помощью паромов перевезли 850 тыс. фур. При этом всего за год по автомобильной части моста (с 1 октября 2018 года) проехало 723 тыс. грузовиков. Наибольшая интенсивность движения зафиксирована в июле текущего года — 73,1 тыс. автомобилей за месяц, а 26 сентября был установлен суточный рекорд: по мосту проехало 2,93 тыс. фур.

В связи с отсутствием грузопотока с октября 2018 года работа Керченской паромной переправы была приостановлена, рассказали в министерстве транспорта Крыма. Ее работа возобновилась лишь в феврале 2019-го, но за все лето паромы перевезли через пролив в несколько раз меньше грузовиков и легковых авто, чем перевозили в любой день лета 2017 года. Переправа за сутки перевозила до 13 тыс. транспортных средств, мост в рекордные дни — почти втрое больше.

Затраты на логистику при доставке груза в Крыму после запуска автомобильной части моста снизились примерно на 40 тыс. руб. с грузовика (раньше таков был тариф за переправу через Керченский пролив в обе стороны), рассказал „Ъ“ председатель Ассоциации грузовых перевозчиков и экспедиторов Республики Крым Анатолий Цуркин. Он отметил, что ранее при благоприятной погоде в Керченском проливе на доставку товара на грузовиках из Москвы в Симферополь уходило примерно пять-шесть суток, сейчас этот срок снизился в два раза, что позволило организовать доставку на полуостров скоропортящихся товаров.

Вокзалы ждут пассажиров в декабре

До весны 2014 года железная дорога была самым крупным работодателем в Крыму: на ней работали более 11,5 тыс. человек. Два из трех туристов добирались на полуостров поездом. Но в конце декабря 2014-го украинские власти запретили движение поездов через границу с Крымом, в результате крымские железные дороги лишились выхода на материк. Вокзалы опустели. Число сотрудников ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД), которое было создано для организации железнодорожных перевозок на полуострове, сократилось больше чем на треть (до 7 тыс.).

Первые пассажирские поезда по Крымскому мосту начнут курсировать 25 декабря. Предполагается, что в первый год работы моста по железной дороге будет проходить 47 пар поездов в сутки — 12 грузовых и 35 пассажирских. К 2025 году интенсивность движения превысит 50 пар поездов в сутки, а спустя 20 лет после открытия моста — 65 пар поездов.

Железная дорога соединит крымские города с Москвой, Санкт-Петербургом, Тверью, Рязанью, Ростовом-на-Дону и другим населенными пунктами на материке. Однако в пути провести придется больше времени, чем в 2013 году: если поезд из Симферополя в Москву через территорию Украины шел 24–25 часов, то сейчас дорога займет 33 часа.

Глава ассоциации «Туристический альянс Крыма» Светлана Возная считает, что популярность поездов в Крым будет зависеть от тарифной политики КЖД и «Гранд Сервис Экспресс» — компании, которая будет выполнять пассажирские перевозки на полуостров из Москвы и Санкт-Петербурга: «Поток туристов увеличится, если будут спецтарифы для групп, для молодежи, для детей на каникулярное время. Тарифы должны быть заточены под развитие туррынка». Сегодня цены на железнодорожные билеты на вторую половину декабря начинаются от 3,1 тыс. руб. для направления Москва—Симферополь и от 3,7 тыс. руб. для направления Петербург—Севастополь. Для сравнения: стоимость авиабилетов на полуостров из Москвы в аэропорт Симферополя на аналогичные даты начинается от 3,5 тыс. руб. (без багажа), но ближе к летнему сезону они, как правило, дорожают. В минтрансе Крыма ожидают увеличения численности перевозимых пассажиров с 3,1 млн человек в 2018 году (перевозки пригородными поездами) до 6,1 млн пассажиров к 2022-му (в том числе 2,3 млн пассажиров поездами дальнего сообщения).

Грузовые поезда должны начать курсировать по Крымскому мосту в июне 2020 года: в конце октября проводились испытания основных элементов железнодорожной части с помощью локомотива с 23 вагонами с щебнем суммарным весом 2,4 тыс. тонн. С запуском движения грузовых поездов планируется увеличение объемов грузов, перевозимых КЖД, с 3,8 млн тонн в 2018 году до 6,1 млн тонн к 2022-му. В пресс-службе КЖД „Ъ“ сообщили, что с 2014 по 2019 год на ремонт и обновление пассажирского хозяйства потратили более 400 млн руб. Ремонты провели почти на всех крупных железнодорожных вокзалах. В Минтрансе РФ рассказали, что в середине сентября для КЖД было приобретено 166 пассажирских вагонов (2017–2018 годов постройки) дальнего следования и 10 локомотивов.

Аграрии ждут снижения затрат

Запуск движения грузовых поездов по железнодорожной части Крымского моста положительно повлияет на развитие агропромышленного комплекса полуострова, рассказал „Ъ“ министр сельского хозяйства Крыма Андрей Рюмшин: «Снизятся цены, и более доступными станут товары, необходимые для потребностей отрасли: корма для животных, удобрения, запчасти для сельскохозяйственной техники, оборудование, сырье». Прогнозируется снижение себестоимости производимой продукции благодаря снижению затрат (по оценкам сельскохозяйственных товаропроизводителей, только из-за снижения затрат на доставку сырья они уменьшатся до 15%). После ввода в эксплуатацию двух веток Крымского моста министр ожидает увеличения объема вывозимых из республики товаров (в том числе скоропортящейся продукции), снижения цен в регионе и увеличения объема инвестиций в агрокомплекс.

По данным Росстата, за прошедший год на территории Крыма средние потребительские цены на отдельные виды овощей и фруктов снизились (капуста подешевела на 15%, свекла и помидоры — на 20%, картофель и морковь — на 5%, лимоны — на 10%, бананы — на 3%). Оборот розничной торговли в Крыму за 2018 год и девять месяцев 2019-го также показал положительную динамику, составив 256,2 млрд и 183,7 млрд руб. соответственно, что в сопоставимых ценах по сравнению с 2017 годом и девятью месяцами 2018-го больше на 9,5% и 3,8%.

«Запуск железнодорожной ветки Крымского моста приведет к еще большему развитию конкуренции на полуострове и упростит доставку грузов крупными железнодорожными партиями, что, безусловно, будет фактором, стабилизирующим ценовую ситуацию»,— заявили „Ъ“ в пресс-службе минпрома Крыма.

В то же время, говорит председатель ассоциации «Содействие торговле Крыма» Сергей Макеев, главная проблема Крыма — отсутствие «цивилизованной оптовой торговли» и мощностей для хранения и частичной переработки товаров: «Для низких цен поставки должны быть оптовые и больших размеров. Продукты питания требуют специальных складов, соблюдения температурного режима хранения». Он считает, что темпы роста транспортных возможностей Крыма пока опережают развитие логистической инфраструктуры. «Мы можем хоть космическими кораблями бесплатно возить продукцию и быстро, но ее все равно нужно где-то хранить»,— резюмирует Сергей Макеев.

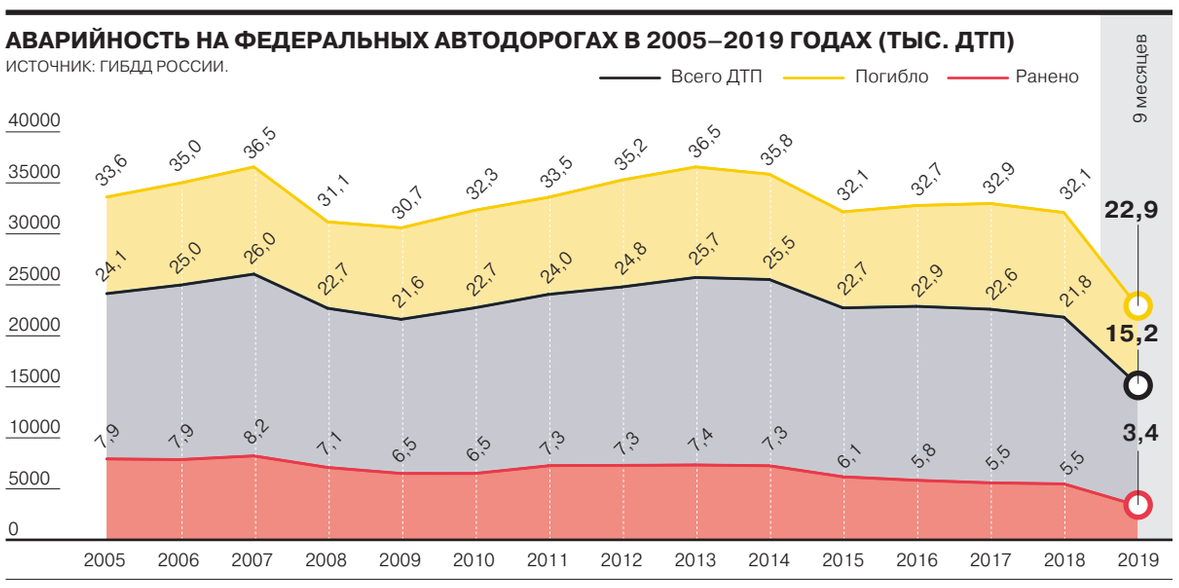
Весной президент Владимир Путин поручил властям Крыма и Севастополя разработать план создания оптово-распределительных центров и строительства овоще- и плодохранилищ на полуострове. В Севастополе такой центр может быть построен на базе Севморпорта — об этом на встрече с журналистами рассказал врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев: эта идея сейчас изучается. «Если бы у нас были центры с холодильниками, мы могли бы зимой удерживать цены хотя бы на те продукты, которые в Крыму производятся», — сказал господин Развожаев.

Вадим Никифоров,
Симферополь

На дорогах становится тише

— безопасность движения —

В 2019 году на федеральных трассах рекордно снизилась смертность в ДТП. Чтобы сделать движение еще безопаснее, Росавтодор планирует уделять особое внимание освещению участков дорог и установке барьерных ограждений. Эксперты предлагают избавиться от двухполосных дорог, а новые магистрали прокладывать за пределами городов.



Смертность в результате дорожно-транспортных происшествий на подведомственных Росавтодору федеральных трассах в текущем году снизилась на 13,5% (по данным ГИБДД). Количество пострадавших сократилось на 2,2%, общая аварийность — на 3,2%. Содержание федеральных автодорог финансируется на 100%, что позволяет вовремя проводить ремонт и удерживать устойчивую тенденцию к сокращению числа происшествий.

Аварийность действительно падает, подтверждают в ГИБДД России. «Но для федеральной сети остается характерная проблема — высокая тяжесть их последствий в виду повышенных скоростей движения автотранспорта»,— отмечают в ведомстве. Распространены столкновения: на них приходится 62% происшествий, из них 28% — на полосе встречного движения. С этим явлением можно бороться изменением скоростного режима и установкой ограждений, считают в ГИБДД. Еще 13% ДТП — это наезды на пешеходов: необходимо освещать переходы, ставить светофоры и применять искусственные неровности. Все обозначенные болевые точки в Росавтодоре знают, и уже намечен план по изменению ситуации.

Освещение — в приоритете

На проблему нехватки освещения еще в июне во время заседания Госсовета обратил внимание президент Владимир Путин: «За пределами агломераций практически на всех дорогах кромешная темень». Федеральное дорожное агентство до конца года планирует ввести в эксплуатацию 327 км линий электроосвещения. В 2019 году разработают проектную документацию подсветки участков, проходящих через 155 населенных пунктов (всего более 378 км линий электроосвещения), а в 2020-м — еще через 85 населенных пунктов (более 290 км). В рамках благоустройства 2,85 тыс. участков дорог в 2020–2022 годах будут освещены пешеходные переходы, автобусные остановки, развязки и одноуровневые пересечения. На сегодняшний день общая протяженность линий электроосвещения на федеральной дорожной сети составляет 9,2 тыс. км.

Для сокращения аварийности Росавтодор также планирует нарастить количество барьерных ограждений, позволяющих удерживать транспортные средства на проезжей части и не допускать выезда на встречку. Сейчас конструкции по разделению потоков в основном устанавливаются на участках первой категории с четырехполосным движением.

Ведомство не первый год устанавливает в экспериментальном режиме тросовые ограждение на опасных участках, где железные разделители не предусмотрены проектом. Изучив опыт Канады, США, Австралии и других стран со сложным рельефом и меняющимся климатом, в Московском автомобильно-дорожном институте разработали конструкции нового типа. Тросовые ограждения дешевле, их можно смонтировать в габаритах двойной сплошной полосы в асфальт, грунт или скальные породы. Их удобно применять на мостах, при этом ограждения легко ремонтируются. Испытания показали способность к поглощению энергии удара и низкую вероятность смертельных исходов и тяжелых травм в случае ДТП.

Успешный опыт регионов

Проблемы безопасности могут быть решены и с помощью успешных региональных практик. В качестве примера можно привести Воронежскую область. В 2019 году региону уделялось особое внимание, поскольку уровень смертности на дорогах превысил средний показатель по стране (социальный риск в ДТП составил 13 погибших на 100 тыс. населения). «Совместные усилия ГИБДД с ФКУ „Упрдор Москва—Харьков“ позволили снизить на 24% число аварий, в которых присутствует дорожный фактор,— рассказали в Росавтодоре.— Ранее была решена проблема освещения участка дороги в зоне взлетно-посадочной глиссады Воронежского аэропорта, что было невозможно при использовании стандартных световых опор. В итоге были установлены диодные осветительные опоры нестандартной высоты».

В Росавтодоре отмечают также опыт Свердловской области, где действует сеть придорожных пунктов по оказанию экстренной медицинской помощи при ДТП. Такие пункты размещаются на расстоянии не более 30–40 км друг от друга, позволяя врачам в течение 9–10 минут прибыть на место происшествия. Рядом с базой всегда дежурит автомобиль скорой помощи, оснащенный медицинской техникой и аварийно-спасательными инструментами. На каждом пункте работает бригада из трех сотрудников: фельдшер, водитель и прошедший специальное обучение водитель-спасатель. Подобная практика позволила снизить число летальных исходов при авариях на трассах.

Сегодня в Свердловской области создана система из 11 таких точек, прикрывающих самые оживленные участки федеральных трасс в районе Перми, Екатеринбурга, Тюмени и Челябинска. Планируется создать еще 27 трассовых пунктов, которые позволят оперативно получать медицинскую помощь не только на всех федеральных магистралях, но и на Серовском тракте (трасса Р352).

Еще больше разделителей и освещения

Существует еще много способов сделать поездки более комфортными и при этом снизить аварийность, рассказывает член правительственной комиссии по безопасности дорожного движения Наталья Агре: «Есть, к примеру, международный опыт по использованию специальной разметки в виде поперечных линий-шевронов, которые позволяют на различных скоростях определять дистанцию до впереди идущих автомобилей». Если в Эстонии или Латвии включить ближний свет, то водители смогут увидеть свою траекторию движения на 500 м вперед благодаря светоотражающим столбикам, рассказывает депутат Госдумы, координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ» Александр Васильев. «У нас же их ставят только в особо опасных местах,— говорит он.— Наши дорожники объясняют это низкой культурой содержания дорог подрядчиками, которые при очистке трасс от снега просто ломают подобные столбики. Но ведь никто не мешает поработать над культурой работ».

Еще 10–15 лет назад не существовало квалифицированных специалистов по организации безопасного движения, рассказывает Александр Васильев. «В итоге мы получили хорошие прямые дороги с разметкой, но это не сделало их автоматически безопасными,— говорит депутат.— Только сегодня мы наконец-то подошли к пониманию того, как должна выглядеть безопасная дорога. Росавтодор и ГИБДД стараются делать федеральные трассы безаварийными, но пока мы видим большой разницы, сравнивая обычную федеральную дорогу и, к примеру, дорогу такого же класса в Швеции. Все же пока еще нам не удалось преодолеть разницу подходов к обустройству трасс, использованию инновационных материалов, ограждений, отбойников, знаков». Господин Васильев считает обоснованным выделение серьезных средств на содержание федеральных дорог, при этом предлагает тратить больше именно на обустройство и внедрение новых технологий.

Вывести трассы из населенных пунктов

Качество приведенных в порядок федеральных трасс в России заметно выросло, говорит координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов, но требования, которые предъявляют водители к дорогам, тоже растут. «Гражданам нужны не просто ровные дороги без ям, а более комфортные и безопасные магистрали,— говорит эксперт.— Сейчас в России огромное количество двухполосных федеральных трасс. Они хорошо освещены, там есть разметка. Они соответствуют всем стандартам, но они все равно небезопасны, особенно для обгонов».

Нужно ввести единый стандарт для федеральных дорог и считать таковыми трассы не менее чем с двумя полосами движения в каждую сторону, считает господин Шкуматов. Такие магистрали должны быть оборудованы отбойниками, площадками для отдыха, хорошим освещением и проходить вне населенных пунктов. «Иногда дороги не просто пролегают через населенные пункты, они еще и оказываются рядом со школами. Такого быть не должно, как бы хорошо ни была обустроена и освещена трасса,— отмечает Петр Шкуматов.— Если невозможно построить обход, всегда есть эстакадные решения. Да, это дорого, но ресурсы на это сейчас есть. Транзитный трафик в городской черте — это головная боль как для автомобилистов, так и для самих перевозчиков и местных жителей.

Алина Распопова,
Иван Буранов