

15	Как отразилось открытие Крымского моста на экономике региона	15	Удастся ли снижать аварийность и смертность в ДТП на федеральных дорогах	16	Что изменилось в дорожной отрасли за 15 лет существования Федерального дорожного агентства
----	--	----	--	----	--

Дорожные ямы уходят в прошлое

В России реализуется рекордный по объему работы и финансированию нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», цель которого увеличение доли региональной дорожной сети, соответствующей нормативным показателям, до 50%, и автодорог городских агломераций до 85% к концу 2024 года. За год удалось привести в порядок значительную часть объектов: жители уже видят изменения невооруженным глазом. Выявился и ряд проблем, которые нужно решать в ближайшее время, среди них — нехватка региональных управленцев и опыта четкого планирования.

— стратегия —

«Эту проблему нужно решать»

Проблема недостаточного финансирования дорожной отрасли ощущалась еще с конца 1990-х годов. Но если на федеральной сети ситуация уже исправилась, то в регионах оставалась до недавних пор плачевной. Президент Владимир Путин поднял эту тему в сентябре 2016 года в ходе заседания совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам. «Многие из них даже в городах-миллионниках серьезно запущены, — говорил президент. — Эту проблему, безусловно, нужно решать — и гораздо большими темпами, чем это было до сих пор».

Минтранс предложил новую форму управления ремонтом с помощью приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Цель — довести до нормативного состояния дороги 36 агломераций с населением более 500 тыс. человек. В 2017–2018 годах на программу выделялось почти 130 млрд руб. из федерального бюджета. К концу 2018-го 62,6% дорог в агломерациях было приведено к нормативу.

В развитие приоритетного проекта был разработан национальный — «Безопасные и качественные автомобильные дороги», поставивший перед властями гораздо более сложную цель: не менее 50% всех региональных дорог и не менее 85% дорог агломераций должны соответствовать значению нормативности к концу 2024 года. Управлением и координацией работ занимаются Минтранс и Росавтодор — в части федерального проекта «Дорожная сеть». Объемы финансирования нацпроекта рекордны: на дорожный ремонт и строительство потратят 4,4 трлн руб., 4,1 трлн руб. из которых обеспечат субъекты федерации и около 300 млрд руб. поступят из федерального бюджета.

Управленческий провал

Первый год реализации нацпроекта оказался успешным: субъекты федерации получили 126 млрд руб., большая часть средств была направлена на ремонт, капиталоемкий ремонт и капиталоемкие проекты. Некоторые регионы завершили плановые работы еще в августе. По данным аналитического центра НАФИ (провел социологический опрос в 50 субъектах федерации), 46% жителей агломераций заметили увеличение объемов ремонта.

Поскольку проект такого масштаба реализуется впервые, не удивительно, что вскрылись и проблемы. В апреле выяснилось, что в ряде регионов доля дорог, находящихся в нормативном состоянии, за год снизилась, хотя до того росла. К примеру, в Амурской области

в конце 2017-го было приведено к нормативу 75% сети, но через год оказалось всего 30%. В Магаданской области показатель упал в шесть раз — с 70,5% до 17%. Минтранс проводил проверку, эксперты говорили, что регионы подкручивали цифры, чтобы получить допфинансирование на ремонт. В августе на совещании в правительстве губернатор Магаданской области Сергей Носов признал «проблемы с отчетностью», пообещав исправиться.

В июне выяснилось, что некоторые субъекты даже не завершили торги по выбору подрядных организаций. Были регионы, которые провели конкурсы, но не смогли заключить контракты или заключили, но не приступали к работам. Объяснения звучали самые разные: от погодных катаклизмов до большого потока туристов на дорогах. В результате в некоторых регионах ремонт начался только в сентябре и, скорее всего, закончится к концу года.

Вице-премьер Максим Акимов на одном из совещаний назвал ситуацию «управленческим провалом». Ведь субъекты федерации утверждали планы на год вперед, заранее получали деньги, но выполнить намеченное не смогли. В правительстве нашли способ влияния на отстающих: срывающие планы регионы не могут претендовать на дополнительные 15,1 млрд руб., которые планируется распределить на капиталоемкие мероприятия.

В деньгах недостатка нет

В следующем году управленческие ошибки должны быть исключены. На это обратил внимание министр транспорта России Евгений Дитрих, выступая на конференции в рамках международной выставки «Дорога-2019» в Екатеринбурге. Он призвал регионы сделать

Министр транспорта России Евгений Дитрих: «Если финансовая система — это кровеносная система страны, по которой движутся деньги, то дороги — это скелет, который держит человека в положении прямо и в положении, в котором он может смотреть вперед»

все возможное, чтобы контракты для выполнения планов на 2020 год были заключены до конца 2019-го, чтобы выйти на объекты уже в апреле — мае. Очень важно научиться управлять нацпроектом в регионах именно сейчас, акцентировать внимание Евгения Дитриха.

«С 2022 года все деньги от акцизов на топливо, которые мы передаем в субъекты в виде межбюджетных трансфертов, будут поступать к вам напрямую, — сказал министр. — Если кто-то не научится к этому времени эффективно управлять проектом,



К концу 2024 года половина всех региональных дорог будет приведена в нормативное состояние

то это станет провалом. Наши возможности влиять на процессы, помогать вам их устраивать будут исчерпаны».

Другие болевые точки обсуждались 16 октября и на совещании у главы правительства Дмитрия Медведева. Премьер обратил внимание на низкую долю госконтрактов на принципах жизненного цикла, когда компании несут ответственность не только за проектирование и строительство, но и за эксплуатацию дороги (к концу года на принципах жизненного цикла должен заключаться каждый десятый госконтракт). Премьер призвал активнее использовать эту практику.

Евгений Дитрих обратил внимание на капиталоемкие мероприятия. На эти цели выделено 20 млрд руб., но еще в середине октября по пяти объектам контракты не были

выданы компаниям казначейские аккредитивы, которые невозможно использовать для закупки оборудования и материалов. Это приводит к тому, что компании вынуждены кредитоваться. Дмитрий Медведев уже поручил найти решения. Минфин и Минтранс, в частности, разработают предложения по установлению «особенностей выплаты авансов» при исполнении контрактов по ремонту, Минтранс и Минэнерго позаботятся о создании битумных хранилищ в регионах, где концентрация объектов строительства и реконструкции дорог самая высокая.

Подготовку к сезону уже начали

«Конечно, сначала не все регионы понимали, как работать в таком непривычном для них режиме нацпроекта, — рассказывает гендиректор ассоциации РАДОР Игорь Старыгин. — Но уже к середине лета ситуация стабилизировалась». В большинстве регионов уже занимаются подготовкой к будущему сезону, отмечает эксперт, в соответствии с рекомендациями правительства и Минтранса. «В рамках БКАД вся программа работ, по сути, составлена на шесть лет вперед, что позволяет проводить подготовительные мероприятия заранее, — говорит он. — И это я считаю одним из самых больших плюсов: заказчики своевременно готовят проектно-сметную документацию, заранее запускают процедуры размещения госзаказа, а в сезон не тратят время на расквату». При этом, отмечает Игорь Старыгин, в каждом субъекте есть свои нюансы: где-то объект сложный, где-то из-за возросших объемов работ требуется наращивание мощностей подрядных организаций и т. п. «Нужно стремиться к заключению контрактов в декабре, при этом учитывать региональные особенности», — говорит он.

Для нацпроекта нужен мелкий и средний бизнес, который в последние годы находился по большому счету на голодном пайке, пояснил „Ъ“ глава общественного совета Минтранса РФ Михаил Блинкин: «Многие участники рынка обанкротились, и сейчас, когда регионы объявляют тендеры, выясняется, что жизнеспособных исполнителей и подрядчиков нет. Если в регионах будет четкое планирование работ и финансовое обеспечение, то на рынок автоматически придут новые игроки. Но компании должны понимать, что они могут взять технику в лизинг на несколько лет, нанять людей на хорошие и стабильные зарплаты. Нужно править законодательство: сейчас подрядчику, который выиграл конкурс в этом году, никто не дает гарантий, что он выиграет его в следующем».

Средний лот, который разыгрывается в регионах, — это ремонт 2,5–3 км дороги невысокой технической категории за 10–20 млн руб., продолжает Михаил Блинкин. «Но условия для проведения такого конкурса такие же сложные, как будто мы строим многомиллиардный Крымский мост, — поясняет он. — За рубежом все эти процессы существенно упрощены вплоть до того, что руководство местной администрации вправе самостоятельно выбирать подрядчиков из числа известных на местном рынке компаний». Нужно менять закон о госзакупках, упрощая конкурсные процедуры для небольших ремонтов, считает эксперт, при этом о контроле качества работ можно не беспокоиться. «В каждом регионе есть представители общественности, блогеры, которые сразу поднимают шум, если что-то не сделано, — говорит он. — Так что обман скрыть будет сложно. Прозрачность всех процессов — это один из важных плюсов национального проекта».

Иван Буранов

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» В 2019 ГОДУ



КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В 2019 ГОДУ



Не очень дороги дороги

Государственно-частное партнерство (ГЧП) в области дорожного строительства обычно ассоциируется с платными федеральными автомагистралями М-11, М-4 и ЦКАД. Немногие знают о существовании региональных концессий, в которых наряду с частными инвесторами участвуют региональный и федеральный бюджеты. Хотя в Росавтодоре считают подобную практику успешной, массовой она не стала: мешают нехватка опыта в регионах, нерешительность инвесторов и пробелы в законодательстве.

— инвестиции —

Операция «Частные руки»

Возможность реализации региональных дорожных проектов на условиях государственно-частного партнерства появилась в 2016 году, когда правительство определило правила предоставления субъектам межбюджетных трансфертов для строительства стратегически важных объектов. Позже Минтранс утвердил методику отбора проектов, претендующих на финансирование.

Процедура эта довольно сложная, но основные ее положения следующие. Рассмотрением проектов занимается Федеральное дорожное агентство. Главные условия для претендентов на финансовую поддержку: доля межбюджетных трансфертов не может превышать 50% в проекте строительства (или реконструкции) участка дороги и 75% при строительстве (или реконструкции) моста или путепровода. Не менее 15% финансирования должно поступить из внебюджетных источников. Еще одно важное условие: стоимость регионального проекта не может быть меньше 1,5 млрд руб., затраты на проектирование не должны входить в стоимость.

Субъект федерации должен представить в Росавтодор обоснование для предоставления федеральной поддержки, включая прогноз возможного социально-экономического эффекта (к примеру, строительство моста может привести к появлению дополнительной связи между регионами), а также описание возможных препятствий для реализации проекта. Должны быть представлены годовые прогнозы интенсивности движения по объекту за весь срок концессии и обоснованная на этих прогнозах финансовая модель. По итогам рассмотрения заявок Росавтодор формирует перечень приоритетных ГЧП-проектов. Решение о предоставлении межбюджетных трансфертов принимает сначала межведомственная комиссия при Минтрансе, затем вердикт выносит правительственная комиссия по транспорту.

Сейчас в России реализуется четыре региональных ГЧП-проекта: в Хабаровском, Пермском краях, Новосибирской области, Республике Башкортостан (см. карту). Отдельно стоит упомянуть проект 102-километрового обхода Тольятти, который входит в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (впоследствии эта дорога станет частью международного коридора Европа—Западный Китай). 16 октября в Екатеринбурге было подписано соглашение о строительстве обхода между правительством Самарской области и концессионером. Еще одна перспективная концессия Самарской области — строительство первого этапа проекта Карла Маркса. Проект уже одобрен межведомственной комиссией при Минтрансе области и правительственной комиссией по транспорту, сейчас готовится документация для проведения конкурса на право заключения концессии.

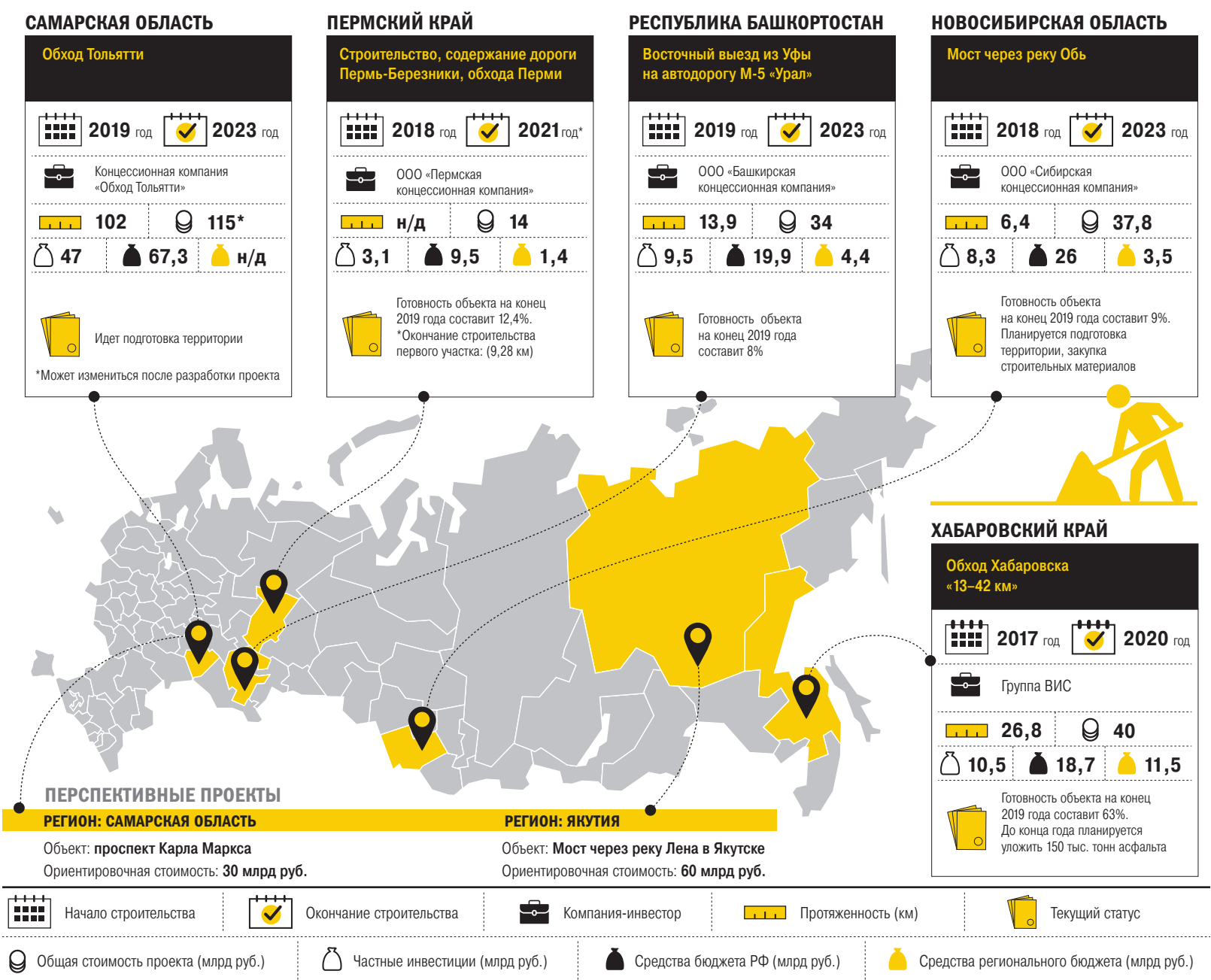
Существующую практику привлечения финансирования в Росавтодоре считают успешной. «В России только формируется рынок транспортных ГЧП-проектов, особенно региональных», — говорят в дорожном агентстве. — Реализуются капиталоемкие объекты, которые возможно эксплуатировать на платной основе. Использование данного механизма позволило оживить рынок региональных ГЧП-проектов, рынок их банковского финансирования».

Проблем в поиске инвесторов нет, отмечают в Росавтодоре. Тем более что по факту концессионеры привлекают гораздо большую долю внебюджетных инвестиций, чем заложенные в правила Минтранса 15%. Без частного капитала обойтись нельзя, федерального и регионального финансирования не хватит для всех проектов, подчеркивают в Росавтодоре.

Непростая задача

Но на практике работать с региональным ГЧП-проектами оказалось делом непростым. В качестве примера можно привести строительство Восточного выезда из Уфы — одного из крупнейших и самых дорогостоящих проектов в регионе стоимостью 34 млрд руб. В декабре 2017 года строительство дороги одобрили на заседании межведомственной комиссии при Минтрансе, в апреле 2018-го — на заседании комиссии правительства по транспорту. Концессионером выступает ООО «Башкирская концессионная компания». Однако сейчас реализация временно приостановлена: между региональным правительством и компанией ведутся перегово-

ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА



ры о «согласовании условий финансирования объекта с целью снижения бюджетной нагрузки», рассказали «Ъ» в госкомитете по транспорту и дорожному хозяйству Башкирии. СМИ сообщили, что проект вообще заморожен.

Много лет обсуждается строительство моста через Лену в Якутии. У этого объекта тоже непростая судьба. Он был предусмотрен федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России» в 2010–2015 годах. Распоряжением правительства РФ от 2 апреля 2013 года №489-р планировалось заключение концессионного соглашения для строительства мостового перехода, но в 2014-м в соответствии с ука-

занием президента срок строительства был перенесен на 2020 год.

Сейчас Росавтодор вместе с правительством Якутии рассматривает возможность реализации проекта с помощью внебюджетных источников. В качестве инвестора рассматривалась, к примеру, китайская компания Sinohydro Corporation Ltd. Она предлагала два варианта моста — 3,46 км и 5,85 км: последний считается оптимальным, его стоимость оценивается в 88,6 млрд руб.

Между тем в рамках ВЭФ-2018 было заключено соглашение между правительством Якутии, группой компаний ВИС и China Railway Construction Corporation Limited о реализации проекта по другой схеме: ВИС постро-

ит вантовый мост стоимостью 60 млрд руб., не менее 85% из этой суммы — капитальный грант из федерального бюджета. В итоге принято решение о создании рабочей группы по рассмотрению технических вопросов строительства моста.

«Региону предложено подготовить обоснование инвестиций и пройти технологический и ценовой аудит, однако информации о проведении данной работы в Росавтодор от правительства Якутии пока не поступало, — пояснили «Ъ» в дорожном агентстве. — В данный момент проект рекомендован к реализации Аналитическим центром при правительстве РФ в качестве объекта жизнеобеспечения». Независимо от принятого

решения на проектирование и строительство уйдет не менее пяти лет.

Нехватка опыта, недостатки законов

В Росавтодоре признают, что развивает институт ГЧП в субъектах федерации мешают недостаточный уровень квалификации региональных концессионных компаний и малое количество ГЧП-инициатив на местах. Губернатор Курской области Роман Старовойт (возглавлял Росавтодор в 2012–2018 годах) говорит о проблеме, связанной с «нехваткой команд и специалистов, которые могут формировать подобные проекты в регионах и в целом понимают что-то в теме ГЧП». «Еще одна причина — от-

сутствие отработанных финансовых моделей таких проектов», — рассказал он «Ъ». — Либо они получаются слишком дорогими, либо бизнес-модель не складывается. Это, в свою очередь, не позволяет привлечь крупные компании, которые в принципе готовы работать в регионах, например Газпромбанк, Сбербанк, ВТБ».

Курская область, рассказывает господин Старовойт, недавно пыталась построить платные путепроводы в рамках концессии, как это уже сделано в Рязанской области. «Мы нашли два объекта, провели опрос фокус-групп и выяснили, что при проезде дороге 25 руб. граждане пользоваться путепроводом не готовы, лучше будут ждать 15–25 мин. открытия шлагбаума на старом однопоровном переезде», — пояснил Роман Старовойт. При меньшей цене срок окупаемости проекта получается слишком долгим — инвесторам это не интересно. В итоге концессии мы так и не запустили, поскольку платежеспособный спрос среди населения оказался слишком низким. Ситуацию усугубляет и то, что трафик на региональных дорогах невысокий».

Наибольшее развитие институт ГЧП получил на федеральном уровне, отмечает Наталья Резниченко, первый замгендиректора по инвестициям ООО «Первая концессионная корпорация» (входит в группу ВИС). Но если для федеральных проектов проводится большая предпроектная работа, оплачиваемая государством, то у субъекта федерации нет на это средств, поэтому эта работа ложится на плечи компании, отмечает госпожа Резниченко. Инвестор, в свою очередь, не готов тратить сопоставимые с федеральными проектами суммы без гарантий компенсации расходов, если соглашение на реализацию проекта не заключат.

«Механизмов такой защиты в настоящее время нет ввиду ограничений, которые накладывают на регионы существующая бюджетная система и ее правила... Зачастую для запуска проекта региону необходимо сделать технико-экономическое обоснование — именно оно должно служить основанием для принятия решения о реализации проекта, — говорит Наталья Резниченко. — Отсутствие средств на старте ГЧП-проектов становится непреодолимым препятствием. Отбор проектов также является сложным вопросом, с которым мы сталкиваемся в регионах: не хватает исходных материалов, что влияет на возможность принятия решений об участии в таких проектах».

Госорганы в субъектах федерации еще не готовы к массовому внедрению практики реализации инфраструктурных проектов через механизмы ГЧП, считает госпожа Резниченко: региональные власти живут в парадигме 44-ФЗ о госзакупках, что накладывает «определенный отпечаток» на стиль общения с потенциальным концессионером. «Государственно-частное партнерство строится на распределении рисков между государством и инвестором, в то время как при госзаказе все риски лежат на исполнителе, — поясняет она. — Попытки региона навязать концессионеру дополнительные обязательства часто приводят к невозможности реализации проекта. Публичные партнеры, имея ограниченные финансовые возможности и стараясь решать социальные задачи региона, пытаются предлагать частному партнеру ГЧП-проекты с заведомо убыточными для инвесторов финансовыми условиями».

Совершенствовать нужно и нормативную базу, подчеркивает Наталья Резниченко. «Большой проблемой» она называет незащищенность компаний, предлагающих частную концессионную инициативу: «Затратив большие средства на подготовку предложения, инвестор может остаться и без проекта, и без средств, так как законодательно не предусмотрено компенсация в случае, если частная инициатива преобразовывается в конкурс, который выигрывает другой инвестор». Предусмотренную 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» концессионную плату госпожа Резниченко называет вообще «атавизмом»: во многих проектах такая плата устанавливается формально в размере 1 руб. в год. Эксперт также говорит о сложности получения банковского финансирования на мелкие и средние по стоимости проекты: «Финансовым институтам в основном интересны крупные инфраструктурные проекты с высокой рентабельностью и стабильными гарантиями со стороны публичного партнера, а такие гарантии гораздо выше на федеральном уровне».

Иван Буранов

ДОРОЖНУЮ СТРОЙКУ ПЕРЕВОДЯТ В «ЦИФРУ»



Комплексы фиксации нарушений — один из важнейших элементов интеллектуальных транспортных систем

Одно из приоритетных направлений развития транспортного комплекса — цифровая трансформация производственных процессов. Для повышения координации работ и контроля дорожного ремонта Росавтодор создал решение на платформе **СОУ «Эталон»**, которое представляет собой единое цифровое пространство по взаимодействию всех участников процесса на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. Система позволяет в онлайн-режиме отслеживать, что происходит в конкретном субъекте РФ и на конкретном участке дороги. Минтранс России и Росавтодор протестировали «Эталон» еще в 2017–2018 годах в ходе реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Сейчас система используется для контроля в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». «Эталон» позволяет дистанционно отслеживать не только ход строительства, но и готовность

различных документов, программ дорожной деятельности, конкурсов, а также контролировать заключение контрактов с подрядными организациями.

Разработана и действует система навигационного диспетчерского контроля выполнения госзаказа на содержание автодорог — программно-технический комплекс **«Дортранснавигация»**. Система позволяет дистанционно контролировать спецтехнику, занятую на работах по содержанию федеральных автодорог. Диспетчеры в центрах управления получают информацию с мест с помощью спутниковой навигации ГЛОНАСС. Сейчас под контролем системы работает свыше 7 тыс. дорожных машин.

Новую **электронную услугу** по оформлению договора на присоединение объектов дорожного сервиса на федеральных дорогах Росавтодор презентовал еще в прошлом году. Концепция развития объектов дорожного

сервиса предполагает в ближайшие годы строительство на федеральной сети 46 автозаправочных станций, 426 площадок отдыха, 50 пунктов питания, 166 станций техобслуживания и 56 мотелей. Сейчас вдоль федеральных трасс расположено более 2,3 тыс. таких объектов.

Еще одно важное направление в области цифровизации — внедрение **интеллектуальных транспортных систем (ИТС)**, позволяющих автоматизировать управление дорожным движением. В рамках развития ИТС сегодня уже внедряются автоматизированные пункты весогабаритного контроля (АПВГК). Подобные приборы необходимы для контроля и вынесения постановлений в отношении нарушителей, во вине которых дороги преждевременно разрушаются. Сегодня на федеральной дорожной сети работает 20 АПВГК, до 2024 года планируется размещение еще 387 приборов. 366 пунктов весогабаритного

контроля появились на региональных трассах в течение четырех лет. Важной частью ИТС являются также автоматические комплексы фиксации нарушений ПДД: их применение позволяет снизить аварийность в очагах концентрации ДТП. В 2019 году на федеральной сети было установлено более 1 тыс. дорожных камер. Развитие ИТС крайне важно для движения беспилотных автомобилей, которые уже постепенно появляются на дорогах. В перспективе транспортные средства без водителей должны получать сведения об условиях движения с датчиков, установленных вдоль магистралей. Первые испытания беспилотников Росавтодор провел в 2018 году на Крымском мосту.

Планируется также создать **единую цифровую модель дорожной сети**. Предполагается, что дорожники в рамках обследования автомагистралей и трассы зафиксируют местоположение всех ограждений, знаков, развязок, площадок отдыха, комплексов фиксации нарушений ПДД, рамок системы «Платон», примыканий и пересечений дорог в одном уровне, наземных и надземных пешеходных переходов, железнодорожных переездов и т. д. Также будут собраны данные об обстановке в границах полос отвода трассы, сведения об остаточной упругости покрытия. Все эти данные занесут вместе с координатами в автоматизированный банк данных «Дорога». Участки, не требующие ремонта, будут окрашены в зеленый цвет, участки, которые потребуют ремонта в ближайшее время, — в желтый, участки, требующие немедленного обслуживания, — в красный. Работу по созданию такой цифровой модели проведут в течение трех лет.

Другое перспективное направление — это применение в дорожной отрасли **ВМ-технологий** (он англ. «Building Information Model»). Речь идет о цифровом моделировании и управлении полным жизненным циклом объекта. Такие технологии позволяют, во-первых, увеличить скорость проектирования дороги, сократив при этом количество ошибок. Также упрощается процесс приемки работ. В итоге снижается конечная стоимость строительства. Уже принято решение создать рабочую группу при Минтрансе России по применению ВМ-технологий в дорожном строительстве.

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.

— 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 паромках, 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, “Б” 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, “Б” 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 паромках 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 вдвое больше.

Затраты на логистику при доставке груза в Крым 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 “Б” 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 полуострове 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 мате-



Первые поезда поедут по Крымскому мосту уже в конце декабря

рик. 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 туризма». 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 пас-

сажиров к 2022-му (в том числе 2,3 млн пассажирских 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 “Б” 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 “Б” 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 “Б” 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 везти 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 —

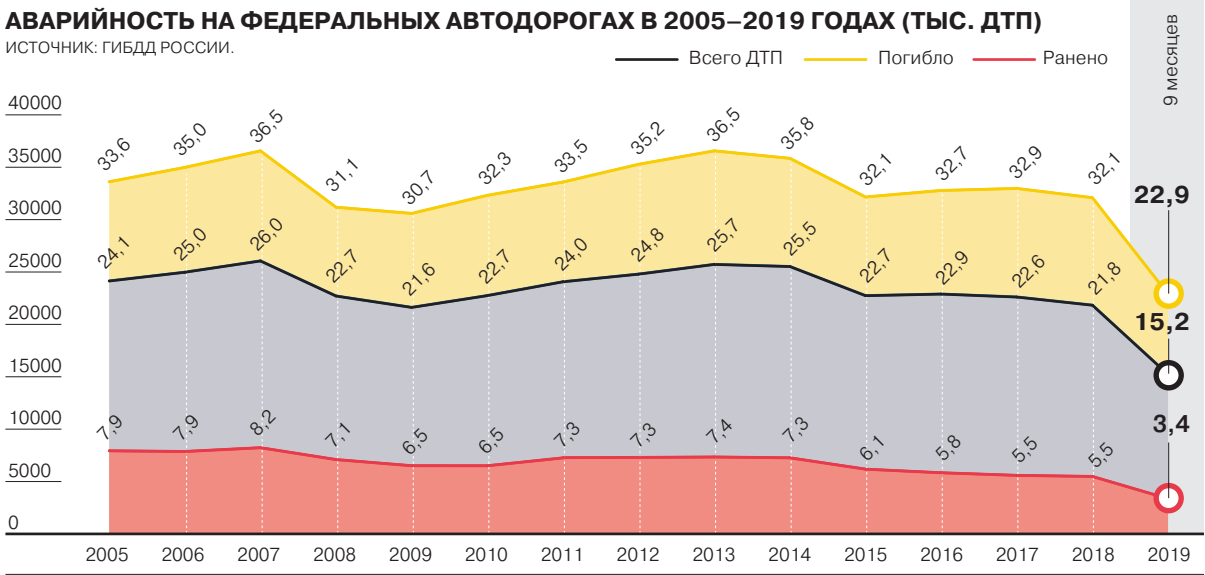
В 2019 году на федеральных трассах рекордно снизилась смертность в ДТП. Чтобы сделать движение еще безопаснее, Росавтодор планирует уделять особое внимание освещению участков дорог и установке барьерных ограждений. Эксперты предлагают избавиться от двухполосных дорог, а новые магистрали прокладывать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



ное дорожное агентство до конца года планирует ввести в эксплуатацию 327 км линий электроосвещения. В 2019 году разработают проектную документацию подсистем 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 фак-

тор», рассказали в Росавтодоре. Ранее была решена проблема освещения участка дороги в зоне взлетно-посадочной глissады 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 райо-

не 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-шеврон, которые позволяют на различных скоростях определять дистанцию допереди 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 та-

кого 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

Возраст принятия решений

Появление в 2004 году Федерального дорожного агентства полностью перезагрузило дорожную отрасль. Удалось отремонтировать 83% федеральных дорог и реализовать крупные инфраструктурные проекты: Кольцевую автодорогу в Санкт-Петербурге, дорожную сеть Олимпийского Сочи, Крымский мост. Теперь Росавтодору предстоит заниматься нацпроектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и формировать концепцию опорной сети автодорог.

— юбилей —

Кризис отрасли

Сегодня можно без проблем добраться на автомобиле в любую точку страны, но так было не всегда. В 1990 году протяженность дорог всех уровней подчинения составляла всего 455,4 тыс. км, что вдвое меньше, чем сегодня. Переход к рыночной экономике спровоцировал кризис в дорожной отрасли из-за проблемы недофинансирования, в результате созданная в золотые для отрасли годы инфраструктура пришла в упадок. Некоторые трассы не ремонтировались с 1950-х годов.

Дефицит финансирования привел к заморозке крупных инфраструктурных проектов. В 1990-х остановили строительство обхода Иркутска, успев проложить лишь первые 5 км дороги. Мост через Волгу в Ульяновске также стал долгостроем: его возводили 23 года. Экономили и на текущем ремонте, в результате к 2003 году из 46,8 тыс. км федеральных дорог (на тот момент) стандартам соответствовало не более 40%.

Чтобы исправить ситуацию, в июле 2004 года было создано Федеральное дорожное агентство. Правительство поставило перед новым ведомством задачу привести в нормативное состояние всю федеральную сеть. Расходы на содержание автомагистралей в первые годы были невысокими — работать приходилось в чрезвычайно сложных условиях. Удавалось ремонтировать чуть более 10% сети, отсутствовали специализированные дорожные организации, наблюдался дефицит производственных мощностей, а нормативная база устарела и требовала пересмотра.

Ситуация стала меняться после 2012 года. Благодаря стабильному финансированию Росавтодор привел в нормативное состояние почти все (83%) федеральные дороги (оставшиеся 17% — это доля дорог, ежегодно приводимых в порядок). Приведение в порядок федеральной сети послужило импульсом к началу нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Благодаря внедрению инновационных технологий удалось перейти на увеличенные межремонтные сроки. Сегодня трассы ремонтируются раз в 12 лет (вместо 6 лет, как раньше), капитальный ремонт проводится раз в 24 года (вместо 12 лет).

От Крымского моста до КАД

Направление, которому дорожное агентство уделяло в последние годы особенно много внимания, — это строительство новых объектов, имеющих важное стратегическое значение. Построенная в 2010 году трасса Р-297 «Амур» Чита—Хабаровск стала заключительным этапом создания сквозного дорожного маршрута от западных границ России до тихоокеанского побережья. Ранее центральные регионы с Дальним Востоком соединяли только железные дороги. Трассу «Амур» начали прокладывать еще в 1970-х, но первые 20 лет темпы работ были довольно низкими (около 35 км в год), а к концу 1990-х строительство практически остановилось. Перелом произошел в начале 2004-го, когда к масштабному проекту подключился Росавтодор. Уже осенью 2010-го жители Дальнего Востока смогли воспользоваться новой трассой протяженностью более 2 тыс. км. Качество автодороги оценил и президент Владимир Путин, который проехал по магистрали за рулем легковой машины.

Говоря об объектах восточной части России, нужно упомянуть построенный в 2012 году вантовый мост на остров Русский во Владивостоке, поставивший ряд инженерных рекордов: у него самые высокие пилоны и самый длинный пролет среди всех морских мостов.

Еще один важный проект — Кольцевая автомобильная дорога (КАД) вокруг Санкт-Петербурга, которую начали строить в 1998 году по поручению Владимира Путина. До появления КАД грузовики ездили через исторический центр города, в результате страдали от вибраций памятники архитектуры и ухудшалась экологическая обстановка. КАД решила эти проблемы.

При подготовке к Олимпиаде в 2010–2014 годах усилиями Росавтодора было построено в общей сложности 360 км дорог, 102 моста, 22 тоннеля и 30 транспортных развязок. Обход Сочи, входящий в состав трассы А-147, вывел из центра курортного города транзитный и большегрузный транспорт. Дублер Курортного проспекта сформировал новый транспортный диаметр, разгрузив прибрежную рекреационную и гостевую зоны.

Один из крупнейших проектов последних двух десятилетий — это 19-километровый



В ведении Росавтодора находится более 51,1 тыс. км дорог, 12% из которых — первой технической категории

Крымский мост, построенный в рекордные сроки — всего за два с половиной года. За полтора года существования по нему проехало более 8 млн автомобилей, 25 декабря по нему пройдет первый пассажирский поезд Москва—Севастополь.

Финансовый контроль

Эффективность ремонта и строительства повысилась благодаря ряду новшеств в области финансового контроля. Активно стала применяться, в частности, практика контрактов жизненного цикла. Подрядчик, подписавший такой контракт, обязан не только построить дорогу, но также содержать ее и ремонтировать в течение всего срока действия договора. Используется практика предоставления регионам межбюджетных трансфертов. Деньги выделяются ежегодно на крупные и особо важные для социально-экономического развития РФ проекты либо на ликвидацию последствий чрезвычайных происшествий. Для получения средств субъект федерации должен заключить с Росавтодором соглашение. По такой схеме летом текущего го-

да Иркутская область получила 493,9 млн руб. на восстановление региональных дорог после паводка. Самарская область подписала соглашения о предоставлении трансфертов на строительство обхода Тольятти — важного элемента международного коридора Европа—Западный Китай. Общий объем федеральной поддержки регионов в 2019 году превысит 200 млрд руб.

Опора всей России

Хотя Росавтодор сегодня сосредоточен на работе в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», новое дорожное строительство на федеральной сети также не останавливается. В 2019 году дорожники планируют ввести в эксплуатацию 341,5 км трасс, из них более 70 км — досрочно. Скоро закончится строительство трассы А-121 «Сортавала» в Карелии и Ленинградской области, откроют новые мосты на трассе А-331 «Вилуй» в Якутии, движение по обходу Гудермеса и по мосту через реку Самур на границе с Азербайджаном, построят обходы городов Нижнекамск и Набережные Челны (в составе М-7 «Волга»).

Росавтодор также участвует в реализации крупных федеральных проектов «Европа—

Западный Китай», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Морские порты». К 2024 году ведомство планирует увеличить пропускную способность участков, ведущих к морским портам Архангельска, Санкт-Петербурга, Выборга, Мурманска, Махачкалы и Астрахани.

Кроме того, сегодня Росавтодор вместе с госкомпанией «Автодор» и Аналитическим центром при правительстве разрабатывает важнейший стратегический документ — концепцию опорной дорожной сети России. Уже началась активная работа с регионами, которые направляют в Росавтодор предложения по строительству новых дорог. Поступившие инициативы агентство систематизирует, выстраивая в единую логичную систему.

«Концепция должна дать понимание наших шагов после завершения нацпроектов в 2024 году, в том числе ответить на вопрос, какие дороги строить, какие передавать из одной собственности в другую», — рассказывал ранее министр транспорта Евгений Дитрих. — Концепция должна дать ответ на вопрос о дальнейшем развитии магистралей и международных коридоров». Документ будет представлен в правительство уже в 2020 году.

Алина Распопова, Иван Буранов

Как дорожники в Екатеринбург ездили

— событие —

16–18 октября в Екатеринбурге прошла Международная специализированная выставка «Дорога 2019». На протяжении трех дней столица Урала была центром притяжения экспертов отрасли: обсуждались вопросы безопасности движения, внедрения интеллектуальных транспортных систем, применения новейших технологий. Ключевой темой выставки стала реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

«Дорога 2019» развернулась на территории международного выставочного центра «Екатеринбург-ЭКСПО», заняв почти 11 тыс. кв. м — два выставочных павильона и площадь перед ними. Интерес к мероприятию традиционно высокий: количество участников достигло 8 тыс. человек («Дорога 2018» в Казани собрала 6 тыс. человек). В текущем году инновационные решения представили более 250 компаний из 50 российских регионов, а также эксперты из Китая, Швейцарии и Чехии. Организаторами мероприятия выступили Минтранс России, Росавтодор и ГИБДД России, а также госкомпания «Автодор».

Центральным событием стал визит премьер-министра России Дмитрия Медведева, который провел в Екатеринбурге совещание по реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В открытии выставки и ее работе также принимали участие первые лица дорожно-строительного комплекса страны: вице-премьер РФ Максим Акимов, глава Минтранса Евгений Дитрих, его первый заместитель Иннокентий Алафинов, глава Росавтодора Андрей Костюк и председатель правления госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

«В этом году выставка приобрела новый формат. Мы не просто традиционно собираемся и общаемся, а также обсуждаем ход реализации нацпроекта и комплексного плана модернизации инфраструктуры. У нас есть возможность поговорить, что необходимо еще сделать, чтобы придать обоим проектам дополнительное ускорение», — отметил Евгений Дитрих, открывая мероприятие.

Шведский опыт борьбы с ДТП

Большой интерес участников выставки вызвал доклад специалиста по безопасности транспортной администрации Швеции Маттса-Оке Белина. Он рассказал об успешном опыте реализации проекта Vizion zero



Премьер-министр Дмитрий Медведев с интересом изучил всю экспозицию «Дороги 2019»

по снижению до нуля смертности в ДТП. Проект реализуется с 1997 года, за 20 лет властям удалось снизить скорость движения с помощью камер, ввести дополнительные полосы для обгона и т. д. Сегодня в Швеции в ДТП ежегодно гибнет не более 25 человек на 1 млн населения. При этом, по словам Маттса-Оке Белина, Швеции удалось также изменить отношение граждан к безопасному вождению. «Чтобы воспитать сознательных водителей, нам потребовалось 30 лет, и я не могу сказать, что все было гладко», — признался он. — Изначально Швеция была страной с левосторонним движением, отказ от которого тоже был довольно трудным и болезненным. Однако результаты того стоили».

Напомним, что в 2018 году правительство России была принята стратегия безопасности дорожного движения, предусматривающая достижение нулевой смертности на дорогах к 2030 году. Эта концепция была отчасти позаимствована у шведских коллег.

Инновации в дорожном строительстве

Инновационное оборудование для хранения, плавления и налива вяжущего биту-ма в Екатеринбурге представило ООО «Газпромнефть — Битумные материалы», а до-

черная компания ЛУКОЙЛа ООО «ЛКК-Интернешнл» продемонстрировало карту для подбора марки битума в зависимости от климатических условий. «С битумом тяжелая история», — отметил Дмитрий Медведев во время осмотра экспозиции, посоветовав развивать технологию в этом направлении. По итогам своего визита премьер-министр поручил Минтрансу и Минэнерго РФ до 15 ноября текущего года представить в правительство предложения по созданию битумных хранилищ. Проблема хранения стройматериалов, необходимых в большом объеме для реализации задач нацпроекта, ранее уже обсуждалась на многочисленных совещаниях.

На стенде ГИБДД продемонстрировали прибор, который позволяет за секунды установить факт употребления водителем наркотиков или психотропных веществ с помощью одноразовых тестов в слюне. Научно-исследовательский институт РосДОРНИИ представил макеты передвижной лаборатории для диагностики автодорог «Эскандор» и установку «Циклос», имитирующую действие нагрузок для оценки прочности дорожной одежды. «Эскандор» может на ходу проводить диагностику дороги сразу по нескольким параметрам (прочность, толщина слоев, ровность, шероховатость). «Циклос», в свою очередь, за два месяца работы может создать нагрузку на дорожное полотно, ана-

логичную десяти годам использования дороги в обычных условиях. РосДОРНИИ показал также колесообразователь, имитирующий проходы колеса по дорожному полотну. Аппарат позволяет менять температурные условия и наблюдать, как быстро и при какой нагрузке образуется колея на асфальте.

Минтранс активно работает над созданием реестра новых технологий в дорожном строительстве, который также будет содержать информацию о производителях, поставщиках и инновационной технике. Система необходима, чтобы помочь регионам более динамично и качественно подойти к реализации нацпроекта. Прототип системы уже создан и успешно функционирует, отметил Евгений Дитрих в ходе совещания с премьер-министром. «В реестре уже 30 наиболее актуальных технологий, к концу года мы это количество доведем до 200», — сказал министр. Согласно нацпроекту, к концу года 10% всех контрактов в рамках дорожной деятельности должны предусматривать использование новых технологий, сейчас их доля уже превысила 40%.

Тема кадрового обеспечения нацпроекта обсуждалась в ходе круглого стола «Автодорожные кадры-2020». Начальник управления административно-кадровой работы и правового обеспечения Росавтодора Максим Молчанов говорил о необходимости создания кадрового резерва, в состав которого должны войти «креативно мыслящие молодые специалисты, нацеленные на реализацию инновационных проектов». В 2019 году удалось трудоустроить 300 студентов на предприятиях дорожного хозяйства, рассказал глава общественной организации «Мобильные кадры страны» Владислав Шакин, при этом молодые специалисты могут повысить уровень навыков, в частности для работы на определенных видах дорожной техники.

Также в ходе выставки была наглядно продемонстрирована высокая вовлеченность населения в национальный проект: в частности была представлена система учета общественного мнения, аккумулирующая отзывы граждан о дорогах из социальных сетей, интернет-ресурсов и с сайта нацпроекта bkdrf.ru. «Ключевой аспект работы в рамках реализации национального проекта — это обеспечение постоянной обратной связи с гражданами», — подчеркивают в Росавтодоре. — В диалоге с жителями можно достичь максимального эффекта проводимых мероприятий, ведь главная их цель — улучшение качества жизни населения». Собственные страницы в соцсети «ВКонтакте» уже созданы

для всех регионов, участвующих в нацпроекте: любой гражданин может сообщить о дефекте или нарушении технологии ремонта. С начала года поступило более 5,2 тыс. обращений через сайт bkdrf.ru и сайт «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» dorogionf.ru, а также более 2,2 тыс. запросов в соцсетях. На 85% обращений уже даны ответы.

Проект «Улица Победы»

В рамках «Дороги 2019» был анонсирован масштабный проект «Улица Победы», приуроченный к 75-летию победы в Великой Отечественной войне. В 2020 году каждый регион, участвующий в нацпроекте, должен включить в план по ремонту улицы, проспекты и площади, названные в честь Победы или героев Великой Отечественной войны. Уже сейчас ведется работа над интерактивной картой улиц, в названии которых есть слово «Победа». Всего их насчитывается 1883, суммарная протяженность этих улиц — более 1,6 тыс. км. В проекте планируют участвовать 83 субъекта федерации.

Идея этого проекта исходила от нескольких регионов, рассказал Евгений Дитрих. «Данные мероприятия не потребуют дополнительных расходов», — уточнил он. — Проведенная работа с учетом уже запланированных мероприятий в честь Дня Победы станет данью памяти павшим в Великой Отечественной войне.

Соглашение о строительстве обхода Тольятти

В ходе выставки было также подписано соглашение о строительстве обхода Тольятти с мостом через Волгу. Новая дорога станет частью международного транспортного коридора Европа—Западный Китай». Соглашение было заключено между Самарской областью и концессионной компанией «Обход Тольятти». Планируется строительство более 90 км автодорог и моста длиной 3,7 км. Работы начнутся в 2019 году, а завершится — в 2023-м. Стоимость проекта — 121 млрд руб.

Маршрут Европа—Западный Китай, напомним, состоит из трех основных частей. Первая — это трасса М-11 от Санкт-Петербурга до Москвы и участки ЦКАД. Второй участок — будущая скоростная автодорога М-12 Москва—Казань: в правительстве недавно определились с ее параметрами, она будет построена к 2027 году в рамках концессии. Третий — участок от пересечения со скоростной трассой Москва—Казань до границы с Казахстаном.

Сергей Мирошников