

# Транспортная политика России

Юрий Голиусов

## Проблемы и приоритеты

Если куда и надо вкладывать средства, отметил в 2007 г. в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации В.В.Путин, так это в дороги, порты и аэропорты<sup>1</sup>. Сказанное связано с тем, что до последнего времени осуществлялась непоследовательная государственная транспортная политика, не учитывающая долговременные стратегические национальные интересы России. Для устранения внешних и внутренних угроз специфические особенности России должны определяться ускоренным опережающим развитием транспортной системы страны. Реализация такой политики обеспечит в долговременной перспективе качественное изменение функционирования всего транспортного комплекса России. Транспорт из отрасли, недостаточно способствующей развитию производительных сил, должен трансформироваться в отрасль народного хозяйства, стимулирующую это развитие. Транспортная составляющая в себестоимости конечной продукции должна быть снижена в 2–3 раза.

**Т**ранспорт для нашей страны имеет особое значение. Нашу территорию нельзя оценивать обычными европейскими мерками, это большое, часто не изученное, пространство.

В малых городах, деревнях и поселках, удаленных от дорог, проживает половина населения, примерно 70 млн. чел. Чтобы люди общались, были единой нацией, нужна постоянная связь.

В настоящее время из-за отсутствия круглогодичных высокопроизводительных видов транспорта и слабо развитой транспортной сети значительные минерально-сырьевые и природные ресурсы России не могут быть эффективно использованы, тормозятся процессы хозяйственного развития территорий.

По ориентировочным оценкам, из-за этого потери за последние 15 лет только

---

**ГОЛИУСОВ Юрий Федорович** – руководитель Дальневосточной транспортной группы, кандидат политических наук.

**Ключевые слова:** автомобилизация страны; безопасность страны; коммуникационно-транспортное пространство; международные транспортные коридоры; национальные интересы; транспортная политика; транспортная стратегия.

по Сибири и Дальнему Востоку составили соответственно 1,4 и 1,8 трлн. руб.<sup>2</sup>.

Помимо экономического ущерба, недостаточное внимание к развитию транспортной инфраструктуры усиливает угрозу безопасности страны, что недвусмысленно проскальзывает в высказываниях некоторых политиков Запада и действиях их государственных органов.

Сегодня положение с дорожным строительством в стране далеко даже от удовлетворительного.

Официально в России более 50 тыс. населенных пунктов, не имеющих круглогодичного доступа, то есть из-за отсутствия дорог они отрезаны от внешнего мира весной, зимой и осенью.

Мосты до сих пор строятся по 15–16 лет. Несмотря на то, что в 2006 г. федеральных трасс было построено в 2 раза больше, чем в 2005, но и это всего-навсего 395 км – капля в море.

Недостаток дорог в России с лихвой компенсируется программами по их строительству. Особенно много таких наработок по строительству автомобильных дорог в регионах.

При этом эксплуатационная длина автомобильных дорог с твердым покрытием (включая ведомственные) увеличилась всего лишь на одну тысячу километров – с 754 тыс. км в 2000 г. до 755 тыс. км на конец 2006 г.<sup>3</sup>.

По ним в 2000 г. перевезено грузов 550 млн. т (в 5,8 раза меньше, чем в 1980 г.) и 713 млн т. в 2006 г.<sup>3</sup>. Сюда надо приплюсовать десятки миллионов пассажиров, перевезенных автобусами и таксомоторами.

Ситуация усугубляется ростом автомобильного парка: грузовых автомобилей в 2000 г. было 4122 тыс., а 2006 г. уже 4592 тыс.; легковых, соответственно, 20247 тыс. и 26656 тыс., в том числе в собственности граждан 19061 тыс. и 25235 тыс.<sup>3</sup>.

Ввод дорог с твердым покрытием к 2007 г. против 1990 г. упал в 6 раз, причем за последние 5 лет в 3 раза<sup>3</sup>.

В отдаленных селах и поселках наличие и состояние дорог тесно увязывается с качеством жизни населения. По дорогам, не имеющим асфальтового покрытия, невозможно проехать в слякоть и через снежные заносы. Расчищать их зачастую просто некому и нечем: не хватает техники, топлива, колхозы и совхозы, которые за свой счет поддерживали связь с внешним миром, приказали долго жить. Выделенные по нацпроектам автомашины для перевозки школьников и больных без дорог оказываются не у дел. Сегодня, как правило, приводятся в порядок главные магистрали, по которым движется основная масса пассажирского транспорта. Но местные дороги не выдерживают никакой критики: сплошные ямы и ухабы, попав в которые неизменно вспоминаешь крылатое замечание классика о двух российских бедах.

**А**втомобильные дороги имеют ключевое государственное значение для удержания обширных земельных просторов в обжитом состоянии и высокоэффективном сельскохозяйственном пользовании. В то же время повсеместно небольшие села вот уже более полутора десятилетий не в состоянии выделить ни рубля на строительство дорог. Отсутствие надежной транспортной связи ведет к тому, что люди начинают покидать малую родину.

Между тем, в условиях социально-экономических преобразований значимость автомобильного транспорта в транспортной системе страны постоянно возрастает. Быстрыми темпами растет его вклад в обеспечение мобильности населения. Повседневное массовое использование личных автомобилей является одним из главных факторов формирования нового образа жизни. Развитие рынков товаров и услуг, малого и среднего бизнеса объективно

расширяют сферу применения грузового автомобильного транспорта, что обусловлено его высокой адаптированностью к рыночным условиям. Темпы наращивания парка личных и коммерческих автомобилей позволяют говорить о массовой автомобилизации страны, которая носит необратимый характер.

Процесс автомобилизации противоречив. Обеспечивая новое качество жизни людей и способствуя развитию современной экономики, автомобилизация сопровождается и негативными последствиями, связанными с ущербом от ДТП, загрязнением окружающей среды, перегрузкой дорог и городских улиц, проблемами развития городской среды, дестабилизацией работы наземного пассажирского общественного транспорта, проблемой утилизации автотранспортных средств и рядом других факторов.

Учитывая тесную взаимосвязь сфер использования автомобиля для личных потребностей граждан и в коммерческих целях, структурные преобразования на автомобильном транспорте должны носить комплексный характер. Основные цели преобразований включают в себя:

- максимальное использование возможностей автомобильного транспорта для повышения мобильности населения и ускорения товародвижения;
- снижение всех видов издержек, связанных с осуществлением автотранспортной деятельности;
- снижение негативных последствий автомобилизации.

В конце 90-х годов в России, как и во всем мире, в развитии транспортной системы обозначился ряд новых вызовов и негативных тенденций.

Глобализация торговли и растущая конкуренция на товарных рынках все более жестко стали ограничивать транспортную составляющую в цене продук-

ции. Усилилось международное соперничество за транзитные грузопотоки. Темпы автомобилизации страны стали значительно опережать развитие сети автомобильных дорог. Мировое сообщество еще более ужесточило стандарты по экологичности и безопасности транспорта, что создало реальную угрозу потери российскими перевозчиками своих позиций на рынках международных перевозок. В этой связи существующая программа модернизации транспортной системы, рассчитанная на 2002–2010 гг., существенно корректируется. Она завершит свое действие в 2009 г. Параллельно формируется новая Федеральная целевая программа *“Развитие транспортной системы России в 2010–2015 годах”*<sup>4</sup>.

В ее рамках создается высокотехнологичная транспортная система с более высоким качеством транспортных услуг. Выполнению этой задачи послужат отдельные проекты, которые будут финансироваться совместно частными инвесторами, федеральным Центром и регионами.

В соответствии с транспортной стратегией будут строиться высококачественные федеральные автомобильные дороги. А также будут реконструироваться дороги, формирующие международные транспортные коридоры в европейской части по направлению Север–Юг, Центр–Урал и до Сибири и Дальнего Востока. Будет реконструировано более двух с половиной тысяч дорог в системе автомагистралей. В программе предусмотрен значительный рост инвестиций в дорожное хозяйство.

**Ф**едеральная целевая программа по развитию транспортной системы до 2015 г. связана с другими федеральными программами, в частности с программой структурной реформы железнодорожного транспорта, развития

авиационной промышленности, реформирования ВПК, развития Юга России, Дальнего Востока и Забайкалья, Калининградской области, программой развития системы глобальной навигации и другими.

Мероприятия Программы спланированы с учетом особенностей социально-экономического развития российских регионов, их безопасности и имеют "территориальный срез", привязанный к системе федеральных округов Российской Федерации.

Отдельная программа займется проблемами **железнодорожного комплекса**. Стратегия развития железнодорожного транспорта рассчитана на период до 2030 г. Ожидается, что плотность железнодорожной сети возрастет на 23%, а объем перевозок транзитных грузов увеличится более чем в три раза. На железнодорожном транспорте будет осуществляться строительство новых линий, расширение полигона электрификации и внедрение скоростного пассажирского движения. Транспорт будет оснащаться подвижным составом нового поколения.

На **внутренних водных путях** предполагается реконструкция важнейших судопропускных гидросооружений. Для речного флота, в основном на российских верфях, будут построены современные суда общей грузоподъемностью порядка одного миллиона тонн.

**Морской флот** пополнится транспортными судами общим дедевройтом около восьми миллионов тонн.

В **60 аэропортах**, в том числе в аэропортах Москвы, Санкт-Петербурга, Новосибирска, Екатеринбурга, Красноярска, Краснодара и Ростова-на-Дону, будет проведена глубокая модернизация производственных объектов. Практически полностью обновится парк воздушных судов.

Особое значение имеет **развитие на территории России международных**

**транспортных коридоров**. Оно будет обеспечено за счет согласованного развития транспортной, таможенной и пограничной инфраструктуры – прежде всего на направлениях коридоров "Север–Юг" и "Транссиб". Дальнейшее развитие получают полеты по кроссполярным воздушным маршрутам. Предполагается также проведение комплекса мероприятий по активному продвижению транзитных инициатив России в международных отношениях.

Совершенствование инфраструктуры различных видов транспорта будет обеспечено развитием опорной сети автомобильных дорог общего пользования, повышением пропускной способности ее наиболее загруженных участков и строительством обходов крупных городов, включая завершение строительства дороги Чита–Хабаровск и дороги в обход Санкт-Петербурга, увеличением протяженности скоростных многополосных автомобильных дорог.

Повышение уровня координации развития отдельных видов транспорта будет обеспечено, прежде всего, за счет согласованного развития крупнейших коммуникаций, составляющих основу российской части международных транспортных коридоров. Предусматривается комплексное развитие транспортных узлов с рациональным сочетанием железнодорожных и автомобильных подходов к морским портам, аэропортам и крупнейшим грузовым терминалам. Получат развитие системы информационного и технологического взаимодействия различных транспортных систем.

Экономическая основа проводимых реформ заключается в переводе финансирования развития и содержания автомобильных дорог, включая муниципальные дороги и улично-дорожную сеть городов, на механизмы, в основу которых положен принцип "пользователь платит". Предполагается поэтапный переход:

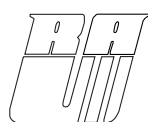
– на первом этапе необходимо пересмотреть бюджетные полномочия и установить источники финансирования дорожного хозяйства по уровням бюджетной системы. Учетывая недостаточный объем сборов пользовательских налогов для финансирования крупных и значимых дорожных объектов потребуются привлечение дополнительных бюджетных источников.

– на втором этапе по мере роста доходов населения и предприятий предполагается дальнейшее повышение налоговой нагрузки на пользователей автомобильных дорог и переход на финансирование автомобильных дорог только за счет налогов и сборов с пользователей с расширением привлечения внебюджетных источников финансирования.

В настоящее время, когда разразившийся глобальный экономический кризис существенным образом коснулся России, транспортные проблемы актуализируются многократно. Развитие всех видов транспорта, дорожное и транспортное строительство, машино-, судо-, авиастроение – это не только повышение мобильности населения, улучшение качества жизни людей, сегодня, что жизненно важно, – это тысячи и сотни тысяч новых рабочих мест.

## Примечания

- <sup>1</sup> Послание Президента РФ В.В. Путина Федеральному Собранию Российской Федерации 26 апреля 2007 г. // План Президента Путина. Руководство для будущих президентов России. М.: Европа, 2007. С. 290–297.
- <sup>2</sup> Жирков О.А. Ускоренное развитие транспортной инфраструктуры // Основные направления имиджевой политики Республики Саха (Якутия). Якутск, 2006. С. 55.
- <sup>3</sup> Российский статистический ежегодник. 2007. М.: Росстат, 2007. С. 525, 515, 522.
- <sup>4</sup> Комплексная стратегия развития транспортной системы России на долгосрочную перспективу 2006–2020 гг. // Вестник федерального аналитического центра (ФАЦ). М., 2006. № 7; Транспорт в системе национальной безопасности России и стран Содружества // Материалы Санкт-Петербургского экономического форума (2005 г.). М., 2006.



**ОБОЗРЕВАТЕЛЬ**  
**OBSERVER**

<http://www.rau.su>

E-mail: [observer@nasled.ru](mailto:observer@nasled.ru)