

**Состояние отдельных видов транспорта**

**Дорожное хозяйство**

Протяженность территории России требует наличия огромной, надежной и разветвленной сети автодорог, способной обеспечить круглогодичную и бесперебойную связь между регионами и населенными пунктами.

По состоянию на начало 2002 дорожная сеть России составляла 904,7 тыс. км, в т.ч. 759,3 тыс. км – с твердым покрытием и 145,4 тыс. км грунтовых дорог. Протяженность дорог общего пользования составляла 588,7 тыс. км.

В 90-е годы было развернуто интенсивное дорожное строительство. В период 1994 – 2000 сеть автомобильных дорог общего пользования увеличилась на 65,5 тыс. км. Был введен в строй ряд крупных объектов, в том числе участки дорог Омск – Новосибирск, Чита – Хабаровск, Красноярск – Иркутск, Алтай – Кузбасс и др. Более 4 тыс. населенных пунктов получили надежный выход на опорную сеть.

Протяженность федеральных дорог составляет чуть более 5% от общей протяженности дорог в стране, но они обеспечивают почти половину всей транспортной работы, а также 90% транспортной работы, связанной с перевозками экспортно-импортных грузов в международном сообщении.

К позитивной тенденции последних лет в решении вопросов развития сети дорог можно отнести сокращение протяженности грунтовых дорог, прирост доли дорог с усовершенствованными типами покрытий, увеличение протяженности дорог I и II технической категории.

Вместе с тем, существующая дорожная сеть не отвечает потребностям экономики и темпам автомобилизации страны. По плотности дорожной сети Россия значительно уступает развитым странам. Не завершено формирование опорной сети дорог, связывающих субъекты Российской Федерации, как между собой, так и с центральной частью страны. Соответственно, Дальний Восток, Чукотка, северные районы Якутии, Красноярского края, Томской области и целый ряд других регионов Российской Федерации оторваны от единой автодорожной сети государства. Не завершено развитие системы рокадных дорог вдоль границ страны и крупных водных преград, а также магистралей, связывающих морские порты бассейна Северного ледовитого океана, Балтийского, Черного и Каспийского морей. Более трети дорог имеет недостаточную прочность дорожного покрытия. Значительная часть мостовых сооружений требуют перестройки, неотложного ремонта или проведения профилактических работ.

Важнейшими задачами дорожной хозяйства являются совершенствование системы управления, создание механизмов стабильного его финансирования, а также разработка Национальной программы модернизации и развития автомобильных дорог на период до 2025 года.

Таблица 12.

**Наличие автомобильных дорог в Российской Федерации на начало 2002года**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|   | **Протяженность автодорог, тыс. км** | **Из них с твердым покрытием** **тыс. км %** |
| Всего | 904,7 | 759,3 83,9 |
| в том числе |
| федеральные | 46,6 | 46,3 99,3 |
| территориальные | 542,1 | 491,0 90,6 |
| Ведомственные (частные) | 316,0 | 222,0 70,3 |

Серьезной проблемой остается высокая аварийность на российских дорогах.

Низкое транспортно-эксплуатационное состояние значительной части дорог и древовидная конфигурация дорожной сети, приводящая к значительному перепробегу транспорта, обуславливают высокий размер транспортной составляющей в себестоимости продукции товаропроизводителей. Из-за отсутствия дорог с твердым покрытием более 12 млн. жителей страны в период весенней и осенней распутицы остаются отрезанными от транспортных коммуникаций страны.

Следует подчеркнуть, что в нынешних политических и социально-экономических условиях автомобильные дороги становятся средой обитания владельцев транспортных средств. В этом аспекте для населения страны наличие надежной сети дорог является материальным воплощением свободы выбора местожительства и приложения труда.

Перспектива развития дорожной сети страны определены в подпрограмме «Автомобильные дороги» в составе ФЦП «Модернизация транспортной системы России». Вместе с тем, целевые источники поступления средств на финансирование дорожных работ в подпрограмме не определены, что делает невозможным разработку обоснованных планов дорожных работ на среднесрочную и долгосрочную перспективу. Результат не замедлил сказаться: в 2001 году (год упразднения Федерального дорожного фонда) было заморожено строительство более 250 объектов. В 2002-2003 годах продолжилась приостановка строительства объектов дорожного хозяйства, в итоге объем незавершенного строительства увеличился до 109 млрд. рублей. Кроме того, изменения налогового законодательства, вступившие в силу с 01.01.2003, в корне изменили систему финансирования дорожного хозяйства на уровне субъектов Российской Федерации. Произошло значительное снижение целевых доходов территориальных дорожных фондов.



