



СОДРУЖЕСТВО НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

**О состоянии и развитии
автомобильных дорог СНГ**

(Информационно-аналитический материал)

Москва, 2012 год

Содержание

Введение	3
I. Информация о состоянии автомобильных дорог СНГ и перспективах их развития	3
II. Документы по сотрудничеству в области развития автомобильных дорог СНГ	11
Выводы	14

Введение

В современных условиях автомобильные дороги являются важными транспортными артериями государств СНГ, обеспечивающими перевозки грузов и пассажиров. Строительство и реабилитация автомобильных дорог и мостов определены приоритетной задачей каждого государства СНГ.

Улучшение состояния сети автомобильных дорог оказывает прямое воздействие на уровень экономического и социального развития государств СНГ. Более того, развитие дорог имеет огромное значение для дальнейшей интеграции государств СНГ в условиях глобализации экономических процессов и должно опережать темпы развития экономики, создавая тем самым необходимые условия и возможности для улучшения жизни людей.

Автомобильные дороги СНГ представляют собой совокупность как имеющихся, так и вновь создаваемых дорог с соответствующим обустройством, которые следует рассматривать как систему, обеспечивающую оптимальные перевозки пассажиров и грузов на направлениях, связывающих территории государств – участников СНГ. При этом их сеть состоит из основных и промежуточных автомобильных дорог, ориентированных по направлениям Север – Юг и Запад – Восток с ответвлениями и соединительными дорогами.

Целью развития автомобильных дорог СНГ является приведение их уровня в соответствие с потребностями экономики и населения государств – участников СНГ, с точки зрения устойчивого развития и безопасности дорожного движения, а также интеграция в европейскую и азиатскую системы автомобильных дорог и международных транспортных коридоров.

Накопленный опыт развития дорожного хозяйства в каждом из государств СНГ показал необходимость формирования согласованного подхода к решению задач по совершенствованию управления этой важнейшей отраслью экономики, повышению эффективности ее работы. Такого же подхода, по-видимому, требует и проблема устойчивого финансирования дорожных работ в объемах, предусмотренных национальными программами развития и совершенствования сети автомобильных дорог, особенно международных.

I. Информация о состоянии автомобильных дорог СНГ и перспективах их развития

Приведенная информация подготовлена на основе данных Межправительственного совета дорожников и материалов международной научно-практической конференции «Инновационное развитие международных транспортных коридоров (6 октября 2011 года, г. Астана, Республика Казахстан).

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования государств – участников СНГ составляет 1 231 850 км при территории 22 045,1 тыс. кв. км, количество мостов и путепроводов – 95 593 шт. общей длиной 2 812 600 п.м.

Информация о состоянии автомобильных дорог и перспективе их развития по состоянию на 1 января 2011 года, подготовленная на основании полученных от дорожных администраций государств – участников СНГ данных, представлена в таблице 1.

**Состояние автомобильных дорог СНГ
и перспективы их развития (на 1 января 2011 года)**

Государства – участники СНГ	Количество маршрутов	Категории дорог	Общая протяженность дорог, км	Максимальная допустимая нагрузка на ось, тонн	Международный показатель ровности (IRI), м/км	Выполнено за 1999–2010 годы			Планируемые проекты развития на период до 2015 года*		
						Реконструкция, капитальный ремонт, км	Стоимость работ, млн долларов США	Средняя стоимость реконструкции, капитального ремонта км дорог, млн долларов США	Протяженность, км	Стоимость объектов, млн долларов США	Средняя стоимость реконструкции, капитального ремонта км дорог, млн долларов США
Азербайджанская Республика	7	I–III	1 881	10	2–6,5	589,7	1 793,7	3,04	1 481,3	5 117,4	3,45
Республика Армения	7	I–IV	1 070,3	10	3,70–6,57	371	195,7	0,53	556	1 500	2,7
Республика Беларусь	12	I–IV	3 607	10–11,5	2,0–4,5	1053,6	484,4	0,46	1640	6 500	3,96
Республика Казахстан	18	I–III	12 992	10–13	3,8–4,5	4295	2 435,6	0,56	4 698	12 755,1	2,7
Кыргызская Республика	10	I–IV	2 159	10	3,5–6,5	1 430,5	371,1	0,26	500	430	0,86
Республика Молдова	4	I–IV	818	10	2,85–5,95	136	74,8	0,55	253	177,1	0,7
Российская Федерация **	35	I–IV	31 374,4	6–11,5	4,59	6 603,7	251 966,5 млн рублей	38,16 млн рублей	—	—	—
Республика Таджикистан	6	II–V	13 978	10		840,3	625,1	0,74	859	595,8	0,69
Украина	17	I–IV	8 512	10–11,5		3 199,3	2 850,5	0,89	290	800	2,76

* Данные прогнозные и подлежат уточнению

** Данные по состоянию на 1 октября 2010 года

Наибольшая плотность автомобильных дорог общего пользования в Беларуси (412,6 км на 1000 кв. км территории), минимальная – в Казахстане (25,8 км), в среднем по странам Содружества она составляет 55,9 км (рис.1).

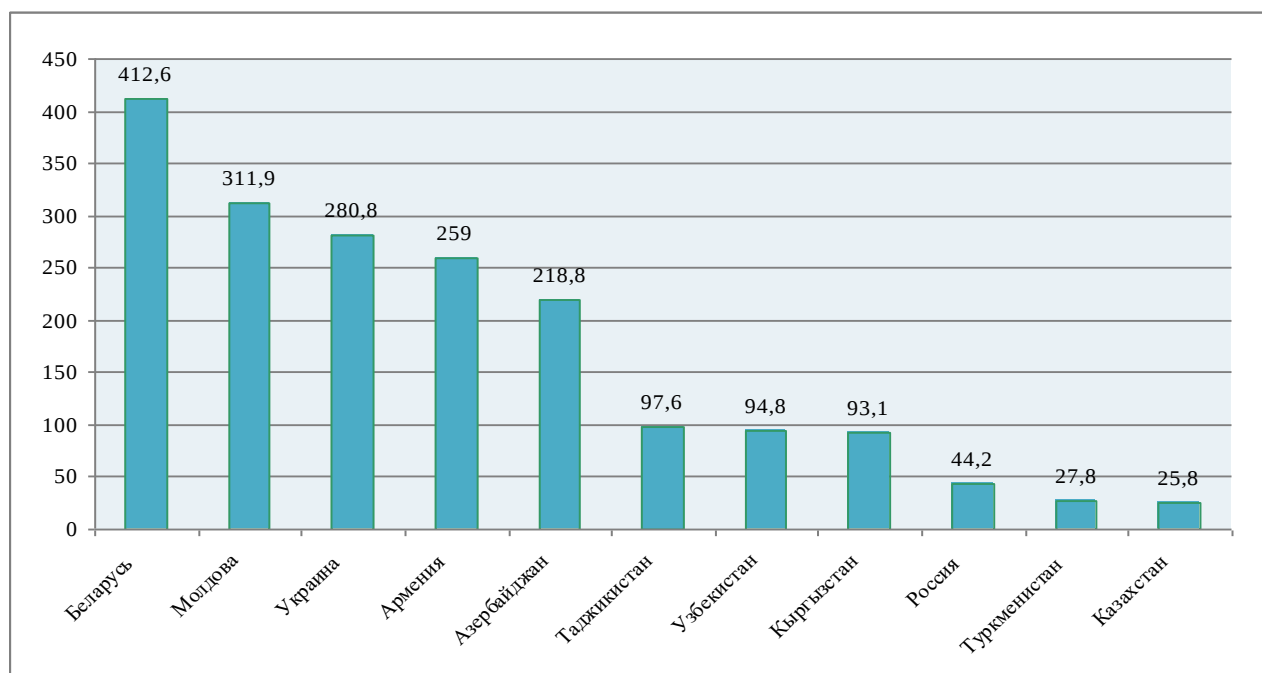


Рис. 1 Плотность автомобильных дорог общего пользования км на 1000 кв. км территории

Аналогичные показатели в расчете на 1000 жителей выглядят следующим образом: наиболее высокая плотность – в Беларуси (8,8 км), самая низкая – в Узбекистане (1,6 км), в среднем по странам СНГ она составляет 4,5 км (рис. 2).

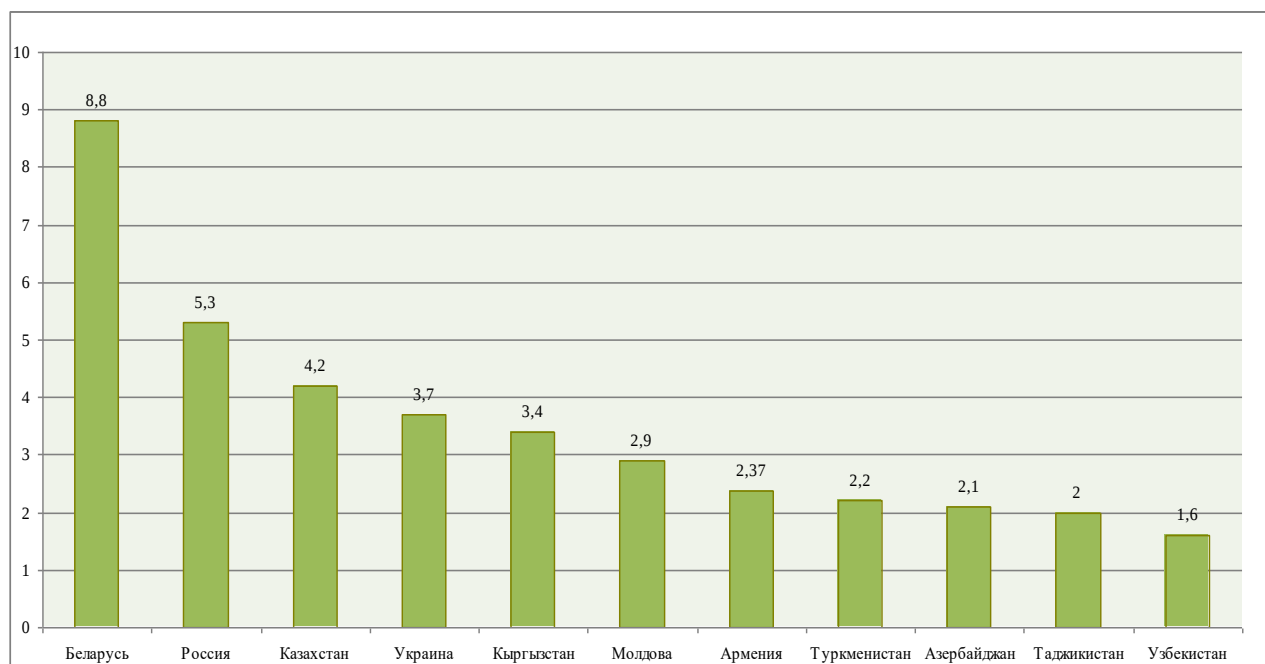


Рис. 2 Плотность автомобильных дорог общего пользования км на 1000 жителей

К сожалению, в государствах СНГ по-прежнему часть дорог имеет покрытие переходного типа. Во всех странах без исключения имеются грунтовые дороги. Их протяженность в целом по странам Содружества составляет 76 456 км. Несмотря на определенное развитие мостостроения в некоторых странах до сих пор существуют деревянные мосты (7173 п.м.)

К основным проблемам дорожных отраслей можно отнести следующее: медленно ведётся модернизация нормативной базы; вследствие низкого уровня финансового обеспечения нарастает износ существующей сети дорог и ограничены возможности осуществления неотложных работ по строительству и реконструкции дорог, обновления основных производственных фондов и др.

Дорожные хозяйства государств СНГ испытывают недостаток финансовых ресурсов, что отрицательно сказывается как на развитии, так и на состоянии национальных дорожных сетей (рис.3).

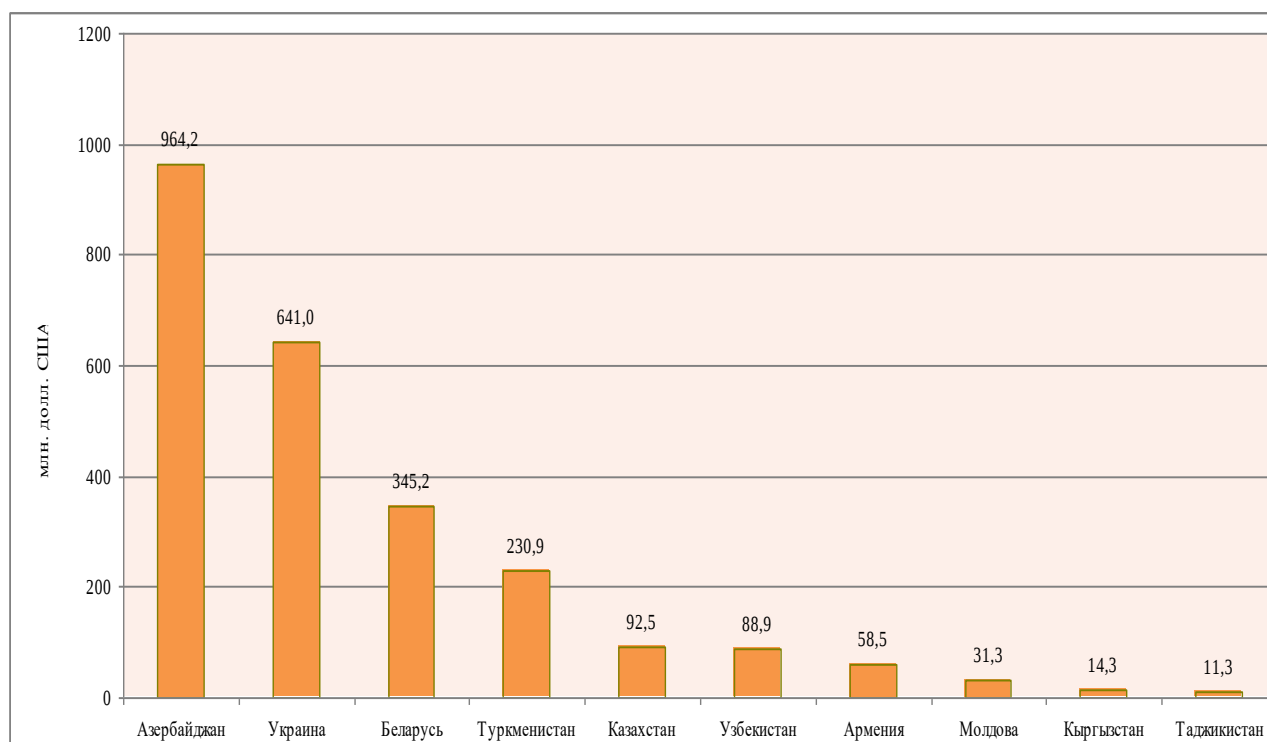


Рис. 3 Выделение финансовых ресурсов на государственные автомобильные дороги в 2009 г.

Уровень финансовой обеспеченности на 1 км дороги общего пользования по странам СНГ существенно различается. Минимальный отмечается в Таджикистане – 1,1 тыс. долл. США на 1 км дороги и в Казахстане (1,6 тыс. долл.). Самый высокий наблюдается в Азербайджане – 57,6 тыс. долл. (рис.4)

Из-за ограниченности финансирования дорожной отрасли складывается негативная ситуация, когда для строительства новых автомобильных дорог используются средства, выделенные на ремонт и содержание дорог.

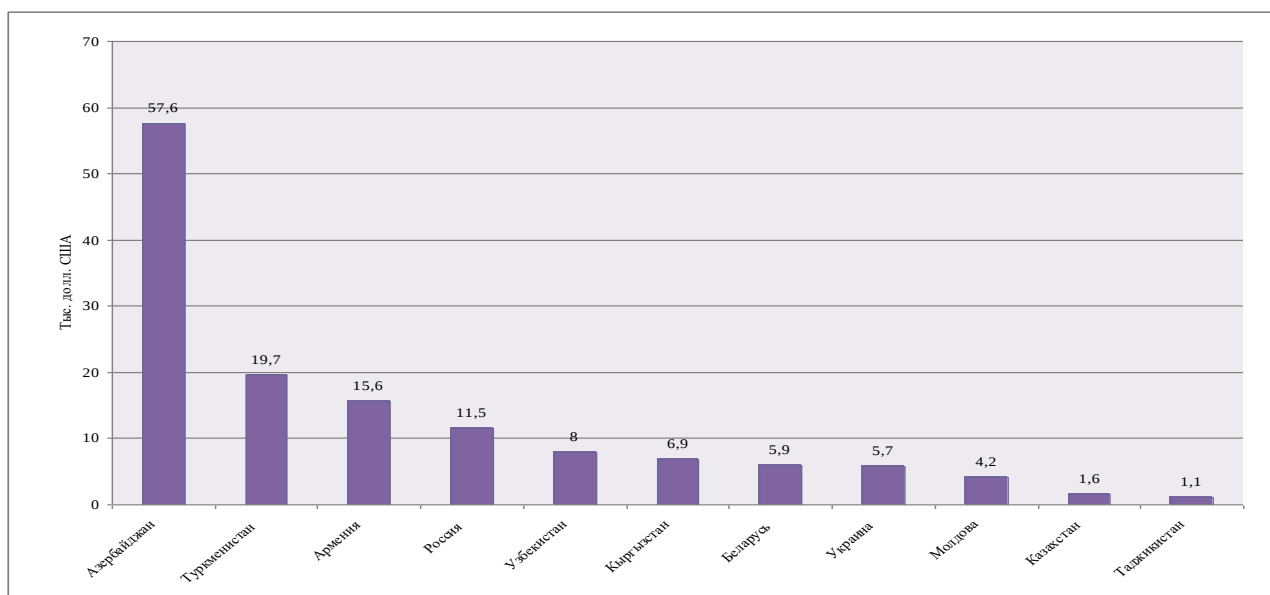


Рис. 4 Уровень финансовой обеспеченности на 1 км дороги общего пользования в государствах СНГ

На ремонт и содержание автодорог согласно данным дорожных администраций выделяется незначительное количество средств. Минимальное – в Таджикистане (2,1 тыс. долл. США) и Кыргызстане (2,5 тыс. долл. США). Самый высокий уровень финансовой обеспеченности государственных дорог в Азербайджане – 208,2 тыс. долл. на 1 км дороги.

По оценкам специалистов переброс средств с ремонта на строительство только 1 км новой дороги приводит к потере приблизительно 3 км эксплуатируемых дорог.

Средняя стоимость реконструкции и капитального ремонта 1 км дорог в странах СНГ за 1999–2010 гг. приведена на рис. 5.

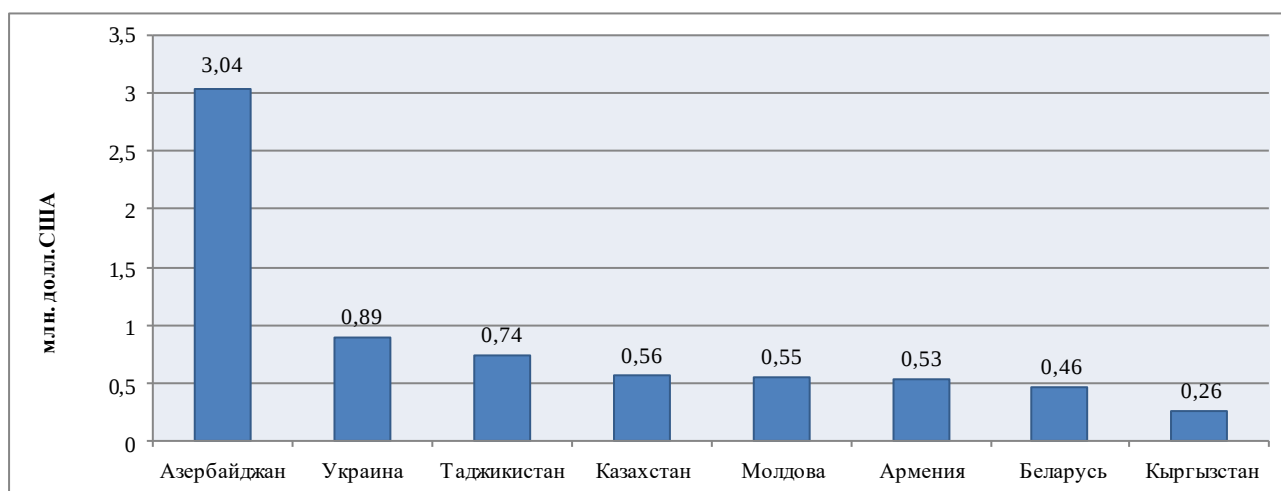


Рис. 5 Средняя стоимость реконструкции, капитального ремонта 1 км дорог за 1999–2010 гг., млн. долл. США

В планируемых до 2015 года проектах закладывается увеличение средней стоимости реконструкции и капитального ремонта дорог (рис. 6).

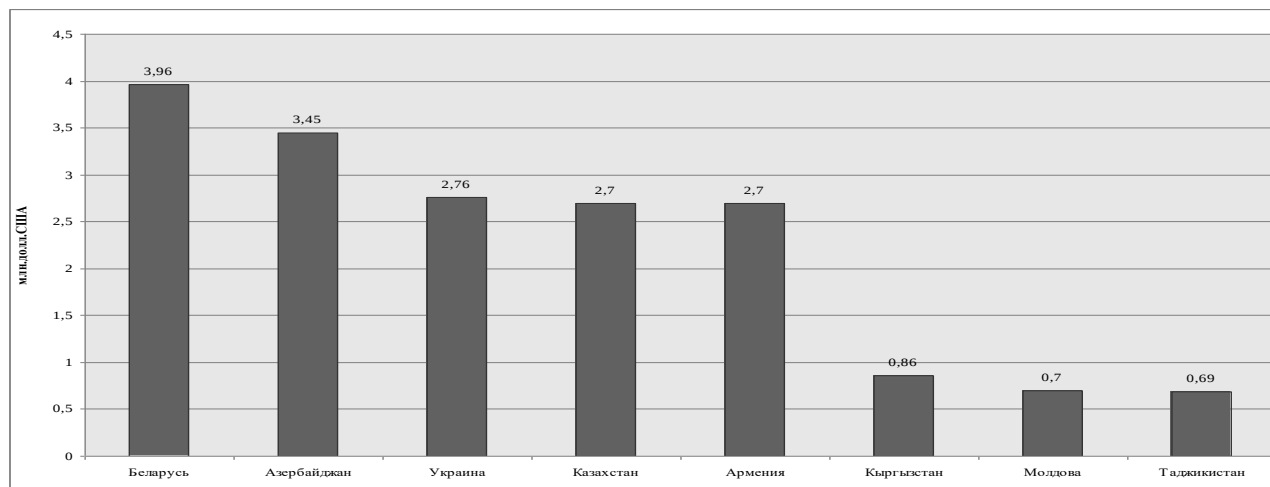


Рис. 6 Средняя стоимость реконструкции, капитального ремонта км дорог в планируемых до 2015 г проектах., млн. долларов США

Расширение национальной дорожной сети – это необходимость, диктуемая законами экономического развития, но не менее важная задача на сегодняшнем этапе развития экономики для всех государств СНГ – сохранение имеющейся дорожной сети. Улучшение ее состояния и поднятие технического уровня за счет реабилитации международных автомобильных дорог и строительства новых участков является первостепенной задачей дорожных администраций.

За 1999–2011 годы в СНГ реализованы проекты строительства, реконструкции и капитального ремонта транспортных магистралей протяженностью 18 519,1 км.

Дорожниками государств – участников СНГ активно ведутся работы по реконструкции и ремонту дорог на подъездах к границам сопредельных государств (таблица 2).

В целом в дорожной отрасли государств Содружества работает около 1 млн человек. Протяженность автомобильных дорог, обслуживаемых одной дорожной организацией, по странам СНГ различна и варьируется от 169 км в Армении до 7139 км в Беларуси (рис. 7).

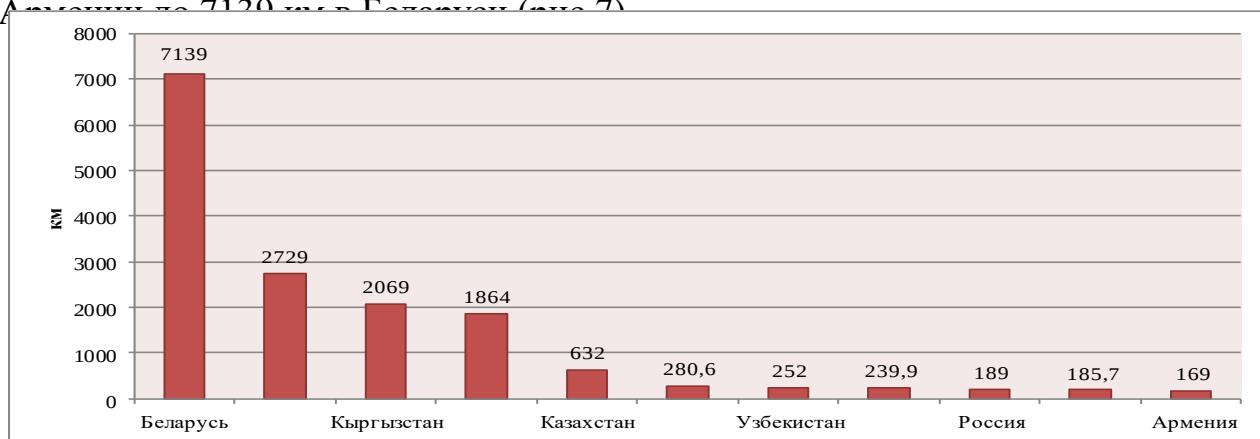


Рис. 7 Протяженность автомобильных дорог, обслуживаемых одной организацией

Таблица 2

**Состояние автомобильных дорог СНГ на подъездах к границам
сопредельных государств и перспективы их развития (на 1 января 2011 года)**

Государства – участники СНГ	Количество пунктов пропуска	Категории дорог	Максимальная допустимая нагрузка на ось, <i>тонн</i>	Выполнено за 1999–2010 годы		Планируемые проекты развития на период до 2015 года	
				Реконструкция, капитальный ремонт, км	Стоимость работ, <i>млн долларов США</i>	Протяженность <i>км</i>	Стоимость объектов, <i>млн долларов США</i>
Азербайджанская Республика	5	I, II, III	10-11,5	538,2	1 217,3	1 574,8	5 205,8
Республика Армения	6	I–IV	10	371	195,7	556	1 500
Республика Беларусь	8	I–IV	10–11,5	108,6	64	25,6	14,8
Республика Казахстан	19	II–III	10–13	803,5	321,4	500	430
Кыргызская Республика	–	II– IV	10	4	2,6	15	20
Республика Молдова	6	II- III	10	124	65,4	120	66
Российская Федерация*	35	I–IV	6–11,5	–	–	–	–
Республика Таджикистан	11	II–V	5-10	840,3	625,1	859	595,7
Туркменистан	–	–	–	–	–	–	–
Республика Узбекистан	–	–	–	–	–	–	–
Украина**	11	I–IV	10–11,5	147,6	8,16	–	–

* Данные за 2004-2008 годы.

** Данные по состоянию на 1 октября 2010 года

Общая численность парка транспортных средств в странах СНГ составляет 359720,4 тыс. шт. и она с каждым годом увеличивается, что требует учета при проектировании, строительстве, эксплуатации автомобильных дорог, особенно в части тяжеловесных и крупногабаритных грузов в т.ч. нагрузки на ось автомобилей.

После 1991 года государствами Содружества были разработаны национальные нормы проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог, отражающие их особенности и экономические возможности, а также учитывающие специфику правовой базы. В результате дорожные нормы государств Содружества в настоящее время различаются, начиная от классификации дорог и расчетных нагрузок до норм на геометрические элементы, обеспечивающие безопасность движения.

Наиболее негативно такая ситуация сказывается на формировании межгосударственных и международных маршрутов, пролегающих по территориям государств СНГ. Такие маршруты должны быть не только доступны для современных большегрузных автомобилей, но и быть привлекательны для международных перевозок. В свою очередь это во многом обеспечивается схожестью технико-эксплуатационного уровня дорог и его соответствием требованиям, предъявляемым к таким автомобильным дорогам в развитых странах мира.

В настоящее время геометрические параметры автомобильных дорог нормируются на основании национальных стандартов. В действующих нормативах имеются как одинаковые нормы проектирования геометрических элементов дорог, так и существенные разночтения. Так, например, только в нормах Беларуси и Российской Федерации автомобильные дороги I технической категории дифференцированы на три подкатегории: 1а, 1б, 1в. В остальных странах подкатегория 1в не выделяется.

Разные подходы используются и при нормировании ширины обочины. Только в Беларуси и в Украине используется и нормируется параметр остановочной полосы в пределах обочины. В других странах, такая полоса не предусматривается.

Наибольшие разночтения наблюдаются при нормировании параметров разделительных полос движения на дорогах высоких технических категорий. Жесткой регламентации этого параметра в абсолютных числовых значениях придерживаются Армения, Узбекистан и Украина. Казахстан и Россия нормируют параметры разделительной полосы двояко: в абсолютных числовых значениях, если не предусмотрено устройство барьерных ограждений; и с учетом размеров барьерных ограждений, если они устраиваются на разделительной полосе. В Российской Федерации, кроме того, предусмотрено устройство разделительной полосы на автомобильных дорогах II технической категории при 4-полосном движении. В Беларуси параметры разделительной полосы нормируются только с учетом ширины барьерного ограждения.

Таким образом, при всех различиях принципиальных расхождений в подходах к нормированию геометрических параметров автомобильных дорог в странах СНГ нет, и эти нормы могут быть унифицированы.

Принимая во внимание тенденцию к увеличению мощностей двигателей автомобилей и, соответственно, скорости движения, вопрос корректировки геометрических параметров дорог, особенно с точки зрения обеспечения безопасности движения, становится весьма актуальным.

Практически во всех государствах СНГ существенно увеличилась интенсивность движения на автомобильных дорогах и повысились осевые нагрузки транспортных средств. В результате этого обострилась проблема обеспечения пропускной способности, ускорился износ дорог.

Следует отметить, что помимо обеспечения безопасности движения и высокой скорости сообщения автомобильные дороги должны иметь и современную структуру дорожного сервиса.

На международных маршрутах должны внедряться интеллектуальные системы и современные пункты пропуска и взвешивания транспортных средств. Дорожная одежда и искусственные сооружения на международных дорогах должны рассчитываться на пропуск транспортных средств с нагрузкой на ось не менее 11,5 т, а лучше всего 13–14 т. Для мостовых сооружений класс нормативной нагрузки должен быть не ниже А14, исходя из потребностей современного тяжеловесного автотранспорта.

В первую очередь унифицированные стандарты и нормы необходимы для межгосударственных и международных автомобильных дорог (I и II технических категорий), гармонизированные с нормами Европейского сообщества.

Для создания благоприятных условий развития дорожного хозяйства в СНГ необходимо продолжить работу по разработке и внедрению согласованной нормативной базы. При этом в первую очередь речь идет о согласовании национальных стандартов и нормативно-технических документов по основным характеристикам и показателям, определяющим безопасность дорожного движения.

II. Документы по сотрудничеству в области развития автомобильных дорог СНГ

Исходя из необходимости объединения усилий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог СНГ, Межправительственный совет дорожников (МСД) инициировал разработку и подписание Протокола о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года (далее – Протокол). При подготовке Протокола за основу было принято аналогичное Европейское соглашение о международных автомагистралях от 15 ноября 1975 года. Участниками Протокола являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация и Республика Таджикистан (подписан членами Президиума Межгосударственного экономического Комитета Экономического союза от имени Совета глав правительств СНГ в соответствии с его Решением от 6 марта 1998 года). При этом дорожные администрации государств – участников СНГ, не подписавших Протокол, на практике осуществляют деятельность по развитию

автодорог, проходящих по их территории, и информируют о реализуемых проектах МСД.

Принятие данного документа позволило выделить приоритетные для развития в рамках СНГ автодорожные маршруты, которые обеспечивают автодорожные связи между государствами-участниками, а также выходы к границам государств – участников СНГ.

В соответствии со статьей 2 Протокола Стороны, подписавшие Протокол, принимают надлежащие меры для того, чтобы участки международных автомобильных дорог СНГ, находящиеся в пределах территории соответствующего государства – участника СНГ, были приведены в соответствие с общими требованиями.

Информационное обеспечение и координацию указанной деятельности дорожных администраций в рекомендательной форме осуществляет МСД.

Вопрос о реализации Протокола ежегодно рассматривается на заседаниях МСД и совещаниях его рабочих групп. Рабочая группа по управлению и развитию дорожного хозяйства совместно с Секретариатом МСД обеспечивает постоянный мониторинг за ходом реализации Протокола, регулярно обобщает и анализирует представляемые дорожными администрациями материалы и ежегодно докладывает МСД информацию по данному вопросу.

Документ, ставший базой для дальнейшей работы дорожных администрации государств – участников СНГ определил и пути развития международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ. Согласно этому документу происходила дальнейшей интеграция международных автомобильных дорог СНГ в единую транспортную систему Европы и Азии.

В дальнейшем развитие предусматривалось в свете реализации следующих межправительственных договоров, разработка которых осуществлялась в рамках или при участии МСД:

Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ, от 4 июня 1999 года,

Меморандум о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров от 18 сентября 2003 года;

Концепция согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2010 года, утвержденная Решением Совета глав правительств СНГ от 15 сентября 2004 года;

Приоритетные направления сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, утвержденные Решением Совета глав правительств СНГ от 14 ноября 2008 года;

Концепция повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений на автомобильных дорогах государств – участников СНГ на 2008–2015 годы, утвержденная Решением Совета глав правительств СНГ от 23 мая 2008 года;

Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ, от 20 ноября 2009 года.

Положения названных нормативных правовых актов, принятых высшими органами СНГ определяют следующие основные направления согласованной дорожной политики:

- сохранение существующей сети автомобильных дорог;
- продление срока службы существующей сети автомобильных дорог;
- техническое перевооружение дорожного хозяйства;
- повышение технико-эксплуатационного уровня международных маршрутов (строительство и реабилитация дорог);
- гармонизация стандартов и нормативно-технических документов;
- развитие научно-технического сотрудничества и информационного обеспечения;
- создание экономических условий для осуществления взаимовыгодных инвестиционных проектов.

Проводимая согласованная дорожная политика государств СНГ базируется на принципах добровольности участия, обеспечения интересов каждого из государств; эволюционном характере формирования ее механизмов и обеспечении преемственности принятых решений.

Основными критериями эффективности согласованной дорожной политики являются: повышение уровня и качества обслуживания дорогами: рост товарообмена; повышение эффективности транспорта за счет улучшения дорожной сети, и как следствие повышение конкурентоспособности продукции государств Содружества.

Реализация обозначенных направлений согласованной дорожной политики позволит решать задачи:

- обеспечения потребительских свойств дороги;
- согласования сети международных дорог (маршрутов);
- согласования политики ограничения нагрузок на ось и полной массы автотранспортных средств;
- координации деятельности в области научных исследований и подготовки кадров;
- внедрения достижений научно-технического прогресса;
- создания интегрированной информационной системы обмена дорожной информацией;
- согласования действий при обеспечении безопасности на дорогах.

Для улучшения состояния сети дорог и их развития предполагается использование следующих механизмов государственного регулирования:

- присоединение государств – участников СНГ к международным конвенциям в области дорожного хозяйства;
- совершенствование действующих и разработка новых нормативно-правовых актов;
- реконструкция существующих и строительство новых автомобильных дорог на грузонапряженных направлениях;

- разработка программ ремонта и восстановления мостовых сооружений;
- контроль за целевым использованием бюджетных средств;
- совершенствование научных баз дорожных отраслей государств СНГ;
- внедрение прогрессивных технологий и материалов;
- оказание предпочтения отечественным производителям.

Следует отметить, что из названных документов Концепция повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений на автомобильных дорогах государств – участников СНГ на 2008–2015 годы предоставляет возможность научно обосновать приоритетность капитальных вложений в разработку и реализацию национальных планов поддержания и развития автомобильных дорог. Использование положений Концепции на практике дает возможность: увеличения безопасной скорости движения (эффект от увеличения разрешаемой скорости движения на 20 км/ч – например, с 40 до 60 км/ч – составляет с одного моста длиной 100 м 200 долларов США при интенсивности 10 тыс. авт./сутки); снижения ДТП (эффект от увеличения габарита и установки требуемых ограждений безопасности выражается снижением в среднем количества ДТП на 10 мостов – на 20 в год, в том числе снижение тяжести последствий на 8 раненых и 2 погибших).

Помимо упомянутых международных договоров в целях реализации Протокола в рамках МСД была разработана Концепция скоординированной политики по обеспечению финансирования и организационному развитию дорожного хозяйства, принятая на заседании МСД 16 мая 2002 года руководителями (полномочными представителями) дорожных администраций Республики Беларусь, Грузии, Республики Казахстан, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан и Украины.

Выводы

Проведение согласованной политики по обеспечению эффективной эксплуатации и развитию участков международных автомобильных дорог, проходящих по территории государств – участников СНГ, является важным условием создания оптимальных транспортно-экономических условий их функционирования.

Объективная потребность и заинтересованность государств СНГ в развитии дорожной отрасли подтверждается их активным участием в работе Межправительственного совета дорожников. Работа Совета позволяет согласовывать практически любые вопросы, возникающие в этой сфере.

Подготовлен и принят ряд важных документов, направленных на создание дополнительных возможностей и перспектив для развития дорожной отрасли каждого из государств – участников СНГ.

Достигнутые результаты свидетельствуют об актуальности взаимодействия и координации государств – участников СНГ в автодорожной отрасли. Реализация подписанных документов усиливает потенциал Содружества в сфере транспортных услуг и создает дополнительные возможности и перспективы для развития дорожного хозяйства каждого из государств – участников СНГ.

