ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЛУЖБА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Национальная программа совершенствования и развития сети автомобильных дорог России на период до 2010 г. "Дороги России XXI века"

Москва, 2001 год

gost.e-ecolog.ru

Оглавление

	Стр.
1. Паспорт Программы	3
2. Содержание проблемы и обоснование необходимости ее решения программными методами	7
3. Основные цели и задачи, сроки и этапы реализации Программы	11
4. Система программных мероприятий	18
5. Ресурсное обеспечение Программы	82
6. Механизм реализации Программы	87
7. Организация управления Программой и контроль за ходом ее реализации	89
8. Оценка эффективности, социально – экономических и экологических последствий от реализации Программы	91

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РОССИИ НА ПЕРИОД ДО 2010 Г. "ДОРОГИ РОССИИ XXI ВЕКА"

Основание для разработки Программы	Постановление Правительства Российской Федерации от 17.04.1999 г. №438 "О государственной концепции создания и развития сети автомобильных дорог в Российской Федерации"
Государственный заказчик	Министерство транспорта Российской Федерации
Разработчик	ОАО "ГИПРОДОРНИИ"
Структура Программы	Структура Национальной программы совершенствования и развития сети автомобильных дорог России на период до 2010 г. "Дороги России XXI века" включает следующие программные проекты: 1. Строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог. 2. Строительство и реконструкция территориальных автомобильных дорог. 3. Ремонт и содержание федеральных дорог. 4. Ремонт и содержание территориальных дорог. 5. Модернизация производственной базы. 6. Повышение безопасности дорожного движения и развитие дорожного сервиса. 7. Снижение отрицательного воздействия на окружающую среду. 8. Научно-техническое обеспечение. 9. Подготовка кадров. 10. Информационное обеспечение. 11. Правовое обеспечение. 12. Управление дорожным хозяйством.
Сроки и этапы реализации Программы	Программа рассчитана до 2010г. Реализация Программы осуществляется в 2 этапа. **На первом этапе (2002-2005 г.г.)** будут выполняться работы по поддержанию дорожной сети, уменьшению отставания по срокам ремонтов дорог с одновременным повышением технического уровня и пропускной способности дорог. Продолжится реализация наиболее эффективных инвестиционных проектов в районах наиболее перегруженных движением Московского, Санкт-Петербургского и других дорожных узлов, строительство объектов, обеспечивающих геополитические интересы и безопасность государства. **На втором этапе (2006-2010 г.г.)** планируется ликвидировать отставание по срокам ремонтов на сети федеральных дорог и сократить его на сети территориальных дорог. Будут значительно увеличены объемы работ по реконструкции существующих автодорог, особенно на подходах к крупным городам. Продолжатся

работы на участках, входящих в состав федеральных и основных территориальных дорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи.

Система целей и задачи Программы

Цели Программы:

Основными целями Программы являются:

содействие экономическому и социальному развитию Российской Федерации, обеспечению безопасности государства;

содействие экономической и политической интеграции страны, развитию федеральных принципов государственного устройства;

создание условий для обеспечения единого экономического и транспортного пространства, свободы перемещения людей и товаров по территории страны посредством модернизации и поэтапного развития сети автомобильных дорог общего пользования, отвечающей интересам граждан, грузовладельцев и общества в целом;

формирования грузо- и пассажиропроводящей системы, гармоничного развития и эффективного взаимодействия всех видов транспорта;

содействие освоению и развитию территорий, интенсификации общественного производства, решению социальных проблем населения;

Основные задачи Программы:

- определение в качестве важнейшего приоритета соблюдения интересов пользователей автомобильных дорог, сокращение времени доставки грузов и пассажиров;
- повышение ответственности за сохранность автомобильных дорог и их транспортно-эксплуатационное состояние, в т.ч. и для пропуска по ним тяжеловесных грузов по наиболее рациональным маршрутам;
- содействие модернизации транспортной системы страны путем строительства и повышения технического уровня автомобильных дорог, обеспечения проезда к важнейшим транспортным узлам, морским портам, железнодорожным станциям, аэропортам, терминалам и другим объектам транспортной инфраструктуры;
- приоритетное финансирование модернизации и развития опорной дорожной сети, ремонта и содержания дорог;
- совершенствование и развитие сети местных автомобильных дорог для связи населенных пунктов с дорожной сетью общего пользования, решения социальных проблем сельского населения;
- приведение в нормативное состояние и развитие участков улично – дорожной сети городов, используемых для концентрации и пропуска транзитных транспортных потоков;

- повышение эффективности системы государственного управления автомобильным дорогами на федеральном и региональном уровне, а также использования аккумулируемых в Федеральном бюджете средств пользователей дорог, направляемых на развитие и совершенствование дорожной сети;
- повышение ответственности территориальных органов управления за решение задач по развитию автодорожной сети при одновременном совершенствовании координации деятельности федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами;
- совершенствование методов перспективного и оперативного планирования на основе анализа транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог с учетом обеспечения стабильного финансирования и соблюдения инвестиционных приоритетов;
- повышение качества дорожных работ на основе внедрения новейших достижений научно-технического прогресса, опережающего развитие отечественного дорожного машиностроения и дорожно-строительной индустрии, в т.ч. с привлечением к этой проблеме предприятий оборонной промышленности;
- снижение отрицательных воздействий на окружающую природную среду и повышение безопасности дорожного движения.
- создание новых рабочих мест в дорожном секторе, смежных отраслях экономики и сфере дорожного сервиса;
- развитие рынка дорожных работ, повышение качественного уровня конкуренции за счет совершенствования конкурсной системы предоставления подрядов.

Важнейшие целевые показатели

В результате реализации Программы протяжение сети автомобильных дорог общего пользования возрастет до 670 тыс.км или в 1,1 раза. Снизится количество ДТП на 10-15%, в том числе по сопутствующим дорожным условиям - на 20-30% на 1 млн. зарегистрированных автомобилей.

Протяжение автомобильных дорог с капитальным типом покрытия достигнет 428 тыс.км, с переходным типом покрытием – 212 тыс.км.

Протяжение автодорог, имеющих 4 полосы движения и более увеличится с 4,3 до 8 тыс.км или почти в 2 раза, что позволит резко уменьшить вероятность образования транспортных заторов на автомобильных дорогах.

Пропускная способность наиболее загруженных участков на важнейших межрегиональных и международных маршрутах возрастет в 1,5 – 3 раза, а в среднем по сети на 10 – 12 %.

Уровень загрузки дорог, характеризующий соответствие

	технического уровня дорожной сети интенсивности движения на ней, в среднем по сети приблизится к величине 0,4 - 0,6, оптимальному по условиям удобства, безопасности и экономичности перевозок. Около 7 - 8 тысяч сельских населенных пунктов получат постоянную круглогодичную связь с районными центрами и опорной дорожной сетью по дорогам с твердым покрытием.
Объемы финансирования Программы	Объемы для финансирования Программы составят 2160 млрд.руб., в том числе 818 млрд.руб. в период 2002-2005 г.г., из них: за счет Федерального бюджета – 940,1 млрд.руб., за счет бюджетов субъектов Российской Федерации – 1188,9 млрд.руб., за счет внебюджетных источников – 31,0 млрд.руб., в том числе в период 2002-2005 г.г. соответственно – 335,2 млрд.руб., 471,7 млрд.руб. и 11,1 млрд.руб.
Система управления реализацией Программы	Управление Программой осуществляется Государственной службой дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации. Оперативное руководство выполнением Программы выполняется Дирекцией по реализации Программы.
Система контроля за исполнением Программы	Контрольные функции выполняет Государственный заказчик Программы. Ежегодные и ежеквартальные отчеты о выполнении мероприятий и показателей Программы представляются в соответствии с установленным порядком. Оценка выполнения Программы осуществляется ежегодно и по завершении Программы по плановым и фактически достигнутым результатам

2. СОДЕРЖАНИЕ ПРОБЛЕМЫ И ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ЕЕ РЕШЕНИЯ ПРОГРАММНЫМИ МЕТОДАМИ

Сеть автомобильных дорог - важнейший элемент экономики России. Ее эффективное функционирование и устойчивое развитие являются необходимым условием перехода к экономическому росту, обеспечения целостности и национальной безопасности страны, повышения уровня и улучшения условий жизни населения.

Автомобильные дороги являются важнейшей составляющей транспортной инфраструктуры. На долю автотранспорта приходится 75% объемов перевозок грузов и 73% внегородских пассажирских перевозок.

Парк автотранспортных средств увеличивается на 7-10% в год. Кроме традиционных перевозок на расстояние до 300 км, в последнее время получили развитие перевозки на дальние расстояния.

Дорожная сеть страны в настоящее время не в полной мере соответствует политическим, социальным, экономическим потребностям общества.

Значительная часть автомобильных дорог на подходах к крупным городам исчерпала свою пропускную способность и работает в режиме перегрузки.

Происходящая децентрализация экономики привела к появлению новых транспортных связей регионов между собой, а также с зарубежными связями, реализация которых не требует вынужденного, по причине сложившейся конфигурации сети, заезда в Москву и другие крупные города. Конфигурация автодорожной сети во многом несовершенна и имеет ярко выраженную радиальную структуру. Недостаточна возможность выбора альтернативного маршрута проезда, а во многих районах такой возможности практически нет. Это приводит к перепробегам автотранспорта и перегрузке транспортных узлов близ крупных городов.

За последние 20 лет число населенных пунктов сократилось с 200 тыс. до 148 тыс. или более чем на четверть. Главная причина - отсутствие подъездных автодорог. С исчезновением населенных пунктов забрасываются или резко теряют продуктивность прилегающие сельхозугодья, что является одной из причин деградации агропромышленного комплекса.

В районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориях, занимающих 60% территории, находится лишь 15,5% автодорог. Плотность дорог с твердым покрытием здесь в 15 раз ниже, чем в целом по России.

Низкий технический уровень дорог обуславливает высокий размер транспортной составляющей в себестоимости продукции. Себестоимость перевозок в 1,5 раза, а расход горючего на 30% превышают аналогичные показатели развитых зарубежных стран.

Ежегодно 2 тыс.чел. погибают и 9 тыс.чел. получают ранения в ДТП, которым сопутствовали плохие дорожные условия.

В последнее время развитие дорог осуществлялось в соответствии с Программой совершенствования и развития автомобильных дорог Российской Федерации "Дороги России" на период 1995-2000 г.г., утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации 1 декабря 1994 г. Важность проблемы подтверждена повышением ее статуса в соответствии с Указом Президента Российской Федерации "О президентской программе "Дороги России" от 6 декабря 1995 г. № 1220. Кроме того, Указами Президента Российской Федерации от 23 апреля 1997 г. № 403 "О дорожной реформе", от 27 июня 1998 г. № 727 "О придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования" и № 728 "О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации" определен ряд направлений дальнейшего развития дорожной сети.

Принятие и реализация Президентской программы "Дороги России" сыграли ключевую роль в решении задачи сохранения существующей сети автомобильных дорог и модернизации отдельных наиболее важных ее звеньев в прошедший период.

Несмотря на то, что в связи с принятием ряда законодательных актов, вызвавших сокращение налогооблагаемой базы финансирования автомобильных дорог, отсутствием предусмотренных Программой бюджетных ассигнований, отвлечением по инициативе органов законодательной власти средств дорожных фондов на иные неотложные государственные нужды, фактический объем финансирования составил в ценах 2001 г. 884 млрд. руб. при планируемой величине 1850 млрд.руб. (около 48%), следует признать, что свою главную задачу Программа "Дороги России" выполнила, обеспечив наиболее рациональное распределение имеющихся ресурсов в стратегическом плане.

За период реализации президентской программы "Дороги России" в 1995-2000 гг. удалось не только сохранить существующую сеть автомобильных дорог общего пользования, но и приступить к модернизации ряда важнейших магистралей в составе Панъевропейских международных транспортных коридоров (Москва - граница Республики Беларусь, Москва - Санкт-Петербург, Москва - Нижний Новгород), связать дорожную сеть на Европейской части страны и Урале с сетью дорог Сибири (Омск - Новосибирск), продолжить решение аналогичной задачи по обеспечению автодорожной связи с Дальневосточным регионом путем ускорения строительства автодороги Чита-Хабаровск.

Был введен в эксплуатацию целый ряд крупных дорожных объектов, в том числе участки автомобильных дорог Чита - Хабаровск, Омск - Новосибирск, Красноярск - Иркутск, Алтай - Кузбасс. Реконструированы участки автомобильных дорог Москва - граница Республики Беларусь, Москва - Санкт-Петербург, Москва – Воронеж - Ростов и другие. Введены в эксплуатацию крупнейшие мосты: через реку Амур у г. Хабаровска протяженностью 2800 п.м, через реку Обь у г. Сургута - 2100 п.м, через реку Волга у г. Саратова - 2351 п.м, через реку Ока у г. Калуги - 564 п.м; через ущелье Чемитоквадже в Краснодарском крае - 576 п.м и многие другие крупнейшие объекты, которые ни в чем не уступают лучшим мировым аналогам.

Впервые за последние 30 лет в стране наметился устойчивый рост протяженности автомобильных дорог общего пользования. Протяженность дорожной сети страны за этот период увеличилась с 519 тыс.км до 584 тыс.км, в том числе федеральных автомобильных дорог с 41 тыс.км до 46,3 тыс.км. За эти годы было построено и реконструировано 33,9 тыс.км дорог, в том числе 18 тыс.км новых дорог, отремонтировано 183,2 тыс.км дорог и 290 км мостов, в сеть дорог общего пользования было принято 47 тыс.км автодорог, находящихся в ведении сельхозпроизводителей. По показателю обеспеченности автодорогами на душу населения среди государств СНГ Российская Федерация переместилась с шестого на четвертое место, хотя Россия продолжает уступать по этому показателю развитым зарубежным странам в 3 – 10 раз.

Около 4 тысяч населенных пунктов, в которых проживает более 5 млн. человек, получили постоянную связь с внешним миром по дорогам с твердым покрытием.

Снизилась аварийность на автомобильных дорогах. Общее число дорожно-транспортных происшествий за этот период сократилось на 4,5%, в том числе по причинам сопутствующих дорожных условий на 6,2%.

Результаты этой программы нельзя оценивать только по построенным и отремонтированным километрам автодорог и мостов. Кроме чисто транспортной функции автомобильные дороги обеспечивают при отсутствии других транспортных коммуникаций жизнедеятельность более чем 100 тысяч населенных пунктов из 148 тысяч населенных пунктов на территории России. Программа "Дороги России" стимулировала развитие целого ряда отраслей промышленности в регионах, содействовала созданию новых рабочих мест и решению социальных проблем, освоению и развитию новых территорий.

Кроме дорожных организаций в ее реализации принимали участие предприятия промышленности строительных материалов, дорожного машиностроения, нефтепереработки, транспорта и ряда других отраслей, обеспечивающих поставку и транспортировку продукции для выполнения дорожных работ. Всего за этот период в дорожном хозяйстве и смежных областях было создано около 200 тыс. рабочих мест.

Высокая эффективность дорожных проектов при сроках окупаемости инвестиций 3-7 лет для магистральных автодорог и 6-10 лет для других объектов территориальной дорожной сети свидетельствует о высокой их значимости для экономики регионов и России в целом.

За период реализации программы "Дороги России" интегральный мультипликативный эффект, включающий внетранспортный эффект, в различных отраслях экономики и в социальной сфере превысил 400 млрд.рублей.

Создание сети автомобильных дорог, адекватной потребностям пользователей и национальной экономики, представляет собой долгосрочную задачу, направления и приоритеты решения которой выходили за рамки программного периода Программы "Дороги России". Они в полной мере определяются перспективами экономического и социального развития государства на каждом этапе. Президентская программа "Дороги России" не ставила цели единовременного решения всех проблем обеспечения дорожного обслуживания, но являлась первым необходимым этапом преодоления накопившегося за десятилетия отставания в развитии автодорог в стране. Задача создания дорожной сети, соответствующей перспективному развитию страны, является для России по-прежнему крайне актуальной.

Сегодня Дальний Восток, Чукотка, Северные районы Якутии, Красноярского края, Томской области и целого ряда других регионов России оторваны от единой дорожной сети страны. Причем ни железные дороги, ни авиация, если они имеются в этих регионах, никогда не заменят самый массовый и доступный автомобильный транспорт. Жизнедеятельность огромных территорий страны продолжает обеспечиваться за счет Северного завоза грузов, ежегодные расходы на который значительно превышают инвестиции на дорожное строительство в этих регионах. Отсутствие автодорог создает условия для изоляции и оторванности целого ряда территорий страны, снижая обороноспособность государства и создавая угрозу его экономической безопасности и территориальной целостности, что особенно проявляется в регионах, граничащих с Китаем и Финляндией.

В то же время до 20% от общей протяженности этой сети автодорог работает в режиме перегрузки. Протяженность участков на подходах к крупным городам, которые, исходя из интенсивности движения, по техническому уровню должны соответствовать многополосным дорогам I категории, составляет 8 тыс.км при фактической протяженности дорог I категории 4,3 тыс.км. До 30% от общей протяженности этих дорог имеют покрытие, несущая способность которого не соответствует осевым нагрузкам современных транспортных средств. Многие соседние регионы вообще не имеют автодорожной связи между собой по кратчайшим маршрутам, и автотранспорт вынужден следовать с перепробегом, достигающим на ряде направлений 500-1000 км.

Также существуют проблемы и с пропуском транзитного движения по улично-дорожной сети городов. Сейчас около 1000 городов, по которым следует транзит, вынуждены за свои средства восстанавливать ущерб, наносимый покрытиям дорог, служащим для пропуска транзитного движения.

Темпы развития автомобильных дорог страны отстают от возрастающей потребности в автомобильных перевозках и темпов роста автомобилизации, которая должна служить определяющим фактором для перспектив развития автомобильных дорог. В течение последних десяти лет количество автомобилей увеличилось с 50 до 120 единиц на 1000 жителей, к 2010 году оно составит 250 - 270 единиц на 1000 жителей, что сопоставимо с показателями ряда европейских государств. Интенсивность движения за последние пять лет в среднем на дорожной сети страны возросла на 5%, на основных автомагистралях рост интенсивности движения составил 26,2%.

Дефицит пропускной способности автодорог крайне негативно влияет на экономику страны, обеспечение межрегиональных и международных связей. Из-за бурного роста интенсивности движения снижение скоростей до 15 – 30 км/час, частые заторы на дорогах, особенно на подходах к большим городам, стали обычным явлением, что увеличивает

стоимость перевозок, снижает конкурентоспособность отечественных товаров и увеличивает их цены на внутреннем и внешнем рынке.

Вместе с тем именно на эти автодороги, протяженность которых составляет менее 10% от протяженности дорожной сети страны, приходится до 65% грузооборота автомобильного транспорта страны.

Тем не менее, в последние годы на развитие и ремонт этих важнейших для экономики страны автодорог выделялось ежегодно не более 25% средств бюджета дорожных фондов. Поэтому темпы развития основных автодорог, обеспечивающих межрегиональные и международные связи, были недостаточными.

Несмотря на существенное улучшение состояния дорожной сети и сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, на автомобильных дорогах страны сохраняется высокий уровень аварийности и высокий уровень тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, чему в значительной степени способствует перегруженность основных автодорог.

Наряду с задачами развития и поддержания сети автомобильных дорог, требуют своего решения проблемы формирования законодательной и нормативно-технической базы дорожного хозяйства, обеспечения сохранности автодорог, развития дорожного машиностроения и индустрии дорожно – строительных материалов, совершенствования управления, планирования, финансирования дорожного хозяйства.

Решение полного комплекса задач, стоящих перед дорожным хозяйством Российской Федерации в предстоящий период, требует активного участия, совместных усилий, точной координации действий органов законодательной и исполнительной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, предприятий и организаций на основе программных методов.

Настоящая Национальная программа совершенствования и развития сети автомобильных дорог Российской Федерации на период до 2010 г. ("Дороги России XXI века") представляет новый этап создания сети автомобильных дорог, соответствующей задачам развития страны на предстоящий период, определенным Программой Правительства Российской Федерации социально – экономического развития страны на среднесрочную перспективу. Она учитывает и развивает опыт, накопленный при реализации Президентской программы "Дороги России", предусматривает комплексный подход к решению проблемы с переходом от практики выполнения работ на отдельных участках дорог и сооружениях к маршрутному развитию автодорожных направлений и крупных звеньев сети с учетом очередности, усилением внимания к завершению формирования основной скелетной сети автодорог, связывающей экономические районы, развитию основных автодорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи, учету факторов обороноспособности и экономической безопасности при формировании приоритетов, увязке сроков строительства дорожных объектов со сроками строительства других объектов транспортной инфраструктуры и, прежде всего, морских портов. Настоящая Программа составлена на основе региональных программ совершенствования дорожной сети, разработанных в 2000 году в разрезе Федеральных округов Российской Федерации, основные положения которых согласованы субъектами Российской Федерации.

3. ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ, СРОКИ И ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

В соответствии с Программой социально – экономического развития страны Российской Федерации предусмотрено уделять особое внимание опережающему развитию транспортного комплекса как фактора, играющего ключевую роль в снижении транспортных издержек в экономике, а также в обеспечении социальной стабильности и международной экономической интеграции.

Основной целью настоящей Программы является создание условий для улучшения социально – экономического положения страны и освоения новых территорий, укрепления обороноспособности и экономической безопасности государства, повышения конкурентоспособности отечественных товаров за счет снижения транспортных издержек при перевозках автомобильным транспортом и поэтапного развития автомобильных дорог в соответствии с темпами автомобилизации страны. Выполнение основной цели Программы будет осуществляться путем проведения согласованной государственной дорожной политики, направленной на:

- содействие обеспечению территориальной транспортной доступности на уровне, гарантирующем экономическую целостность государства и социальную стабильность, освоению и развитию территорий, интенсификации общественного производства, решению социальных проблем населения, экономической и политической интеграции страны, развитию федеральных принципов государственного устройства;
- создание условий для обеспечения конституционных прав граждан на свободу передвижения, определение в качестве важнейшего приоритета соблюдение интересов пользователей автомобильных дорог;
- содействие обеспечению оптимальных транспортных условий для внешней торговли;
- усиление координации в развитии транспортной инфраструктуры, содействие интеграции транспортных и производственно - распределительных процессов, созданию мультимодальных перевозочных систем и систем товарораспределения, основанных на принципах логистики;
- обеспечение стратегических и оборонных интересов Российского государства, экономической безопасности страны;
- снижение отрицательных воздействий на окружающую природную среду и повышение безопасности дорожного движения на уровне, обеспечивающем устойчивую работу транспорта.

Основными задачами по реализации государственной дорожной политики настоящей Программой предусмотрены:

- приоритетное финансирование совершенствования и модернизации и развития опорной дорожной сети, ремонта и содержания дорог;
- совершенствование и развитие сети местных автомобильных дорог для связи населенных пунктов с дорожной сетью общего пользования, решения социальных проблем сельского населения;
- совершенствование системы управления дорожным хозяйством на федеральном и региональном уровне;
- повышение ответственности территориальных органов управления за решение задач по развитию автодорожной сети при одновременном совершенствовании координации деятельности федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами;
- совершенствование методов перспективного и оперативного планирования на основе анализа транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог с учетом обеспечения стабильного финансирования и соблюдения инвестиционных приоритетов;
- повышение качества дорожных работ на основе внедрения новейших достижений научно-технического прогресса, опережающего развитие отечественного дорожного

машиностроения и дорожно-строительной индустрии, в т.ч. с привлечением к этой проблеме предприятий оборонной промышленности;

- совершенствование рынка дорожных работ, повышение качественного уровня конкуренции за счет более широкого внедрения конкурсной системы предоставления подрядов.

Настоящая Программа развивает и конкретизирует положения Государственной концепции создания и развития автомобильных дорог в Российской Федерации, одобренной Правительством Российской Федерации постановлением от 17.04.99г. № 438, а также Программы Правительства Российской Федерации на среднесрочную перспективу в части развития автомобильных дорог, в которой развитие дорожной сети отнесено к приоритетным направлениям развития экономики.

Первоочередные мероприятия Программы учитывают задачу, поставленную в Послании Президента Российской Федерации Федеральному собранию Российской Федерации на 2001 год в части необходимости создания доступной и развитой транспортной инфраструктуры, обеспечивающей снижение экономических и социальных рисков и защиту национальных приоритетов при интеграции в мировую систему на основе повышения экономического прагматизма, эффективного взаимодействия между уровнями власти центра и субъектов Федерации, устранения недостатков нормативно – правовой базы. Решение предусмотренных Программой задач в пределах рассматриваемого периода с учетом прогнозируемых финансовых возможностей будет достигаться реализацией оптимальной инвестиционной политики, концентрации финансовых и иных ресурсов на приоритетных направлениях развития дорожной сети и проектах, обеспечивающих наибольший мультипликативный эффект от инвестиций. По мере улучшения транспортно - эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог и сооружений на них предусмотрено совершенствовать воспроизводственную структуру инвестиций в автомобильные дороги с переходом к увеличению доли средств, направляемых на строительство, реконструкцию и модернизацию автомобильных дорог.

В результате выполнения мероприятий и программных проектов, предусмотренных настоящей Программой будет достигнут прирост сети автомобильных дорог общего пользования к 2010 году в 1,1 раза. Протяженность сети дорог общего пользования к 2010 году достигнет 670 тыс. км, в том числе протяженность федеральных дорог составит 50 тыс. км, территориальных – 620 тыс. км. Протяжение автомобильных дорог с капитальным типом покрытия достигнет 428 тыс.км, с переходным типом покрытием – 212 тыс.км. Протяжение автодорог, имеющих 4 полосы движения и более увеличится с 4,3 до 8 тыс.км или почти в 2 раза, что позволит резко уменьшить вероятность образования транспортных заторов на автомобильных дорогах.

Пропускная способность наиболее загруженных участков на важнейших межрегиональных и международных маршрутах возрастет в 1,5 – 3 раза, а в среднем по сети на 10 – 12 %. Уровень загрузки дорог, характеризующий соответствие технического уровня дорожной сети интенсивности движения на ней, в среднем по сети приблизится к величине 0,4 - 0,6, оптимальному по условиям удобства, безопасности и экономичности перевозок. Повышение транспортно – эксплуатационного состояния автомобильных дорог позволит существенно снизить размер транспортной составляющей в себестоимости продукции и цене товаров. Количество ДТП снизится на 10-15%, в том числе по сопутствующим дорожным условиям - на 20-30%. Будет продолжен перевод в сеть дорог общего пользования части ведомственных дорог. Около 7 - 8 тысяч сельских населенных пунктов получат постоянную круглогодичную связь с районными центрами и опорной дорожной сетью по дорогам с твердым покрытием.

Программа рассчитана до 2010г. Реализация Программы осуществляется в 2 этапа:

На первом этапе в 2002 - 2005 годах будут выполняться работы по поддержанию дорожной сети, уменьшению отставания по срокам ремонтов дорог с одновременным повышением технического уровня и пропускной способности дорог. Продолжится

реализация наиболее эффективных инвестиционных проектов в районах наиболее перегруженных движением Московского, Санкт-Петербургского и других дорожных узлов, строительство объектов, обеспечивающих геополитические интересы и безопасность государства.

На втором этапе в 2006 - 2010 годах планируется ликвидировать отставание по срокам ремонтов на сети федеральных дорог и сократить его на сети территориальных дорог. Будут значительно увеличены объемы работ по реконструкции существующих автодорог, особенно на подходах к крупным городам. Продолжатся работы на участках, входящих в состав федеральных и основных территориальных дорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи.

Национальная программа совершенствования и развития сети автомобильных дорог Российской Федерации на период до 2010 г. ("Дороги России XXI века") представляет очередной этап создания современной сети автомобильных дорог Российской Федерации. Она развивает опыт, накопленный при реализации Президентской программы "Дороги России", учитывает новые задачи социально – экономической политики государства и связанное с их реализацией изменение приоритетов дорожной политики. Важными особенностями настоящей Программы являются ее тесная взаимоувязанность с федеральной целевой программой "Модернизация транспортной системы России", разработка которой находится в стадии завершения, а также принцип формирования от низовой сети автодорог к региональным и межрегиональным автомагистралям с выходом на международные транспортные коридоры. Настоящая Программа составлена на основе региональных программ совершенствования дорожной сети, разработанных в 2000 году в разрезе Федеральных округов Российской Федерации, основные положения которых согласованы субъектами Российской Федерации. Программа предусматривает комплексный подход к решению проблемы с переходом от практики выполнения работ на отдельных участках дорог и сооружениях к маршрутному развитию автодорожных направлений и крупных звеньев сети с учетом очередности, усилением внимания к завершению формирования основной скелетной сети автодорог, связывающей экономические районы, развитию основных автодорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи, учету факторов обороноспособности и экономической безопасности при формировании приоритетов, увязке сроков строительства дорожных объектов со сроками строительства других объектов транспортной инфраструктуры и, прежде всего, морских портов, аэропортов и железнодорожных станций. В силу финансовых ограничений с учетом приоритетности общих задач и потребностей экономического и социального развития, выполнение полного комплекса задач создания автодорожной сети страны, адекватной развивающимся потребностям дорожного обслуживания населения и экономики страны выходит за пределы предусмотренного Программой периода. В последующие годы будет продолжаться наращивание общей протяженности дорожной сети с твердым покрытием, минимальная потребность которой составляет 1,5 млн. км, соединение населенных пунктов с сетью дорог общего пользования подъездами, обеспечивающими круглогодичную всепогодную связь. Сеть многополосных и скоростных дорог все еще будет требовать существенного развития, а трассы автодорожных направлений, обеспечивающих пропуск транспортных потоков в обход перегруженных движением автодорожных узлов крупнейших центров Российской Федерации и обслуживающих транспортно-экономические связи развивающихся и отдаленных регионов России с опорной сетью автомобильных дорог будут требовать формирования и рационализации прохождения. существенная доля участков, входящих в состав федеральных и основных территориальных дорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи будет требовать повышения технических и транспортно – эксплуатационных характеристик. Эти, а также новые задачи, которые будут возникать по мере экономического и социального развития страны, намечено решать на последующих этапах реализации дорожных программ.

Основные технико-экономические и целевые показатели Программы и достигаемые результаты представлены ниже в таблицах 1 и 2.

Для достижения поставленных перед Программой целей будут осуществлены меры по развитию сети автомобильных дорог общего пользования, приведенные в таблице 3.

Таблица 1

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РОССИИ НА ПЕРИОД ДО 2010г. В ЦЕНАХ 2001 ГОДА

Наименование показателей	Годы							
	2000 г. справочно	2002 г.	2003г.	2004 г.	2005 г.	2002 - 2005 г.г.	2006 - 2010 г.г.	2002 – 2010 г г.
I. Федеральные автомобильные дороги								
Строительство и реконструкция автомобильных дорог								
тыс.км	1,0	0,8	0,8	1,0	1,2	3,8	7,2	11,0
млрд.руб.	32,9	27,7	27,7	29,0	30,3	114,7	217,1	331,8
Ремонт и содержание автомобильных дорог								
тыс.км	3,7	3,5	3,5	4,0	5,6	16,6	31,4	48,0
млрд.руб	11,0	19,9	19,9	26,5	37,1	103,4	208,1	311,5
II. Территориальные автомобильные дороги								
Строительство и реконструкция автомобильных дорог								
тыс.км	5,9	5,5	5,5	6,0	6,5	23,5	37,5	61,0
Млрд.руб.	50,9	76,8	76,8	84,8	87,8	326,2	477,1	803,3
Ремонт и содержание автомобильных дорог								
тыс.км	26,5	24,0	25,0	26,0	28,0	103,0	165,0	268,0
Млрд.руб.	36,1	61,3	61,3	63,8	68,8	255,2	409,0	664,2
III. Расходы по другим программным проектам								
Итого, млрд.руб	76,4	4,2	4,2	4,8	5,0	18,2	30,4	48,6
Всего по Программе, млрд.руб	**207,3**	**190,0**	**190,0**	**209,0**	**229,0**	**818,0**	**1342,0**	**2160,0**

Таблица 2

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОГРАММЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РОССИИ НА ПЕРИОД ДО 2010 г. В ЦЕНАХ 2001 ГОДА

Показатели	2000 г.	2005 г.	2010 г
Протяжение автомобильных дорог общего пользования, тыс.км	584,4	620	670
в том числе:			
с капитальным типом покрытия	360,6	390	428
с переходным типом покрытия	171,8	185	212
грунтовые	52,0	45	30
Протяжение федеральных автомобильных дорог, тыс.км	46,3	47	50
в том числе:			
с капитальным типом покрытия	42,3	44	48
с переходным типом покрытия	3,7	2,8	2
грунтовые	0,3	0,2	-
Протяжение территориальных автомобильных дорог, тыс.км	538,1	573	620
в том числе:			
с капитальным типом покрытия	318,3	346	380
с переходным типом покрытия	168,1	182,2	210
грунтовые	51,7	44,8	30
Протяжение многополосных автомобильных дорог, тыс.км	4,3	5,7	8.0

Таблица 3

РЕЗУЛЬТАТЫ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОГРАММЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ И РЕМОНТУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Виды и объемы работ	Всего	В том числе	
		2002- 2005 гг.	2006 - 2010 гг.
Строительство и реконструкция автомобильных дорог, тыс.км	72,0	27,3	44,7
в том числе:			
- федерального значения, тыс.км	11,0	3,8	7,2
- территориального значения, тыс.км	61,0	23,5	37,5
Ремонт автомобильных дорог, тыс.км	316,0	119,6	196,4
в том числе:			
- федерального значения, тыс.км	48,0	16,6	31,4
- территориального значения, тыс.км	268,0	103,0	165,0

Достижение целей и задач Программы обеспечивается реализацией 12 программных проектов:

- программный проект "Строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог", основной целью которого является выполнение приоритетных задач по построению опорной дорожной сети для содействия гармоничному развитию транспортной системы страны, обеспечения связи между крупнейшими региональными центрами Российской Федерации, а также развития транспортно-экономических связей

развивающихся и отдаленных регионов России, решения социальных проблем населения районов Крайнего Севера и Дальнего Востока, обеспечения стратегических и оборонных интересов государства, создания целостного геополитического и единого транспортного пространства межгосударственного союза Российской Федерации и Республики Беларусь, а также государств СНГ;

- программный проект "Строительство и реконструкция территориальных автомобильных дорог", целью которого является обеспечение транспортного обслуживания населения и содействие решению социальных задач на основе формирования единой сети автомобильных дорог, обеспечения связи населенных пунктов с опорной дорожной сетью, повышения технического уровня наиболее перегруженных участков, строительства участков на границах административных единиц, завершения приемки ведомственных дорог, связывающих населенные пункты, в сеть дорог общего пользования;
- программный проект "Ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог", основной целью которого является обеспечение необходимого транспортно – эксплуатационного состояния федеральной дорожной сети, эффективности обслуживания пользователей в условиях резкого повышения интенсивности движения и увеличения доли тяжелых автомобилей в общем транспортном потоке и связанном с этими факторами ускоренном старении автомобильных дорог;
- программный проект "Ремонт и содержание территориальных автомобильных дорог", основной целью которого является выполнение приоритетных задач по обеспечению необходимого транспортно – эксплуатационного состояния дорожной сети субъектов Российской Федерации на основе резкого сокращения отставания по срокам ремонтов и обеспечения полного комплекса круглогодичных работ на всей сети дорог;
- программный проект "Модернизация производственной базы" с основной целью создания современной производственной базы предприятий дорожного хозяйства и ее оснащения, обеспечивающих устойчивую работу автомобильных дорог и их развитие, улучшение условий труда на дорожных работах на основе развития и поддержки отечественного дорожного машиностроения и индустрии производства дорожно – строительных материалов, конструкций и изделий;
- программный проект "Повышение безопасности дорожного движения и развитие дорожного сервиса", основными целями которого являются существенное снижение уровня аварийности на автомобильных дорогах, улучшение качества обслуживания пользователей дорог, обеспечение сохранности автомобильных дорог и сооружений на них;
- программный проект "Снижение отрицательного воздействия на окружающую среду" имеющий целью обеспечить принятие неотложных мер по существенному снижению воздействия дорожной составляющей транспортно - дорожного комплекса на окружающую природную среду в условиях нарастающей автомобилизации страны;
- программный проект "Научно-техническое обеспечение", основными целями которого являются создание научной основы развития сети автомобильных дорог, повышения надежности и долговечности дорожных конструкций, а также качества дорожных работ, создание новых материалов, технологий, машин и механизмов, обеспечивающих импортозамещение, энерго- и ресурсосбережение, совершенствование системы стандартов и нормативно-технических документов в области дорожного хозяйства, сохранение и умножение научного потенциала отрасли;
- программный проект "Подготовка кадров" с целью создания кадровой основы выполнения Программы, обеспечения дорожного хозяйства рабочими и специалистами, профессиональные качества которых будут удовлетворять современным требованиям с учетом предусмотренного активного внедрения новых технологий, материалов, методов работы, содействие решению проблемы трудоустройства лиц, высвобожденных в других отраслях экономики;

- программный проект "Информационное обеспечение", основной целью которого является формирование и поддержание системы оперативного информационного обеспечения органов управления, организаций и предприятий дорожного хозяйства;
- программный проект "Правовое обеспечение" с основной целью совершенствования правовых, организационных и финансово - экономических основ дорожной деятельности, правовых основ обеспечения сохранности, высокой работоспособности и надежности автомобильных дорог общего пользования;
- программный проект "Управление дорожным хозяйством", основной целью которого является обеспечение эффективного управления автомобильными дорогами на основе совершенствования структуры предприятий дорожного хозяйства, управления имущественным комплексом, совершенствования землепользования в дорожном хозяйстве.

4. СИСТЕМА ПРОГРАММНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

Программный проект "Строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог"

Достижение основных целей программных мероприятий программного проекта "Строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог", будет обеспечено концентрацией финансовых и иных ресурсов для осуществления приоритетных инвестиционных проектов, обеспечивающих наибольший мультипликативный эффект от инвестиций в целях:

- формирования и развития сети многополосных и скоростных дорог для обеспечения связи между крупнейшими региональными центрами Российской Федерации в составе российских и международных транспортных коридоров и их интеграции в Европейскую и Азиатскую сеть международных автомобильных дорог, развития автомобильных дорог, способствующих созданию единого транспортного пространства межгосударственного союза Российской Федерации и Республики Беларусь, а также государств СНГ с целью развития кооперации в их экономической деятельности, развития автомобильных дорог в приграничных районах с обустройством транспортных выходов за границу;
- содействия гармоничному развитию транспортной системы страны путем обеспечения проезда к важнейшим транспортным узлам, морским портам, аэропортам, железнодорожным станциям, терминалам и другим объектам транспортной инфраструктуры;
- развития традиционных автодорожных направлений, повышения пропускной способности и технического уровня сушествующих дорог путем их модернизации для повышения уровня обслуживания пользователей дорог, ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции наиболее загруженных участков автомагистралей, в первую очередь на подходах к крупнейшим городам, строительства обходов населенных пунктов в целях выноса из них транзитных потоков;
- формирования новых автодорожных направлений, обеспечивающих соединение с единой дорожной сетью страны тех регионов России, которые в настоящее время не имеющих такой связи, пропуска транспортных потоков в обход перегруженных движением автодорожных узлов крупнейших центров Российской Федерации, создания опорной сети дорог в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока в целях содействия решению социальных проблем проживающего в них населения, обеспечения устойчивого функционирования экономики этих регионов и решения проблем завоза грузов на Север;
- развития автомобильных дорог, обеспечивающих стратегические и оборонные интересы государства;
- развития и благоустройства автомобильных дорог в рекреационных зонах высокоурбанизированных районов центра России, а также крупных рекреационных зонах федерального значения на побережье Черного, Азовского и Каспийского морей, в Кавказских Минеральных водах, в районе озер Селигер, Байкал и т.д.

Основными задачами построения опорной сети автомобильных дорог будут:

- обеспечение возможности доступа для всех субъектов Российской Федерации к дорожной сети страны, к выходам на внутренние и внешние рынки;
- экономическая эффективность функционирования дорожной сети;
- учет при формировании автодорожных маршрутов геополитической ситуации и исторически сложившихся или кратчайших направлений, обеспечивающих максимальную эффективность межрегиональных и международных перевозок;

- максимальное содействие развитию интермодальных перевозок с использованием различных видов транспорта, обеспечение проезда к транспортным коммуникациям, узлам и терминалам магистральных видов транспорта.

Формирование перечней объектов для реализации этих задач предусмотрено осуществлять по критерию максимума совокупного экономического эффекта от развития дорожной сети и срока окупаемости объекта не более 6-7 лет с учетом обеспечения геополитических, стратегических и оборонных интересов государства. Основополагающим принципом совершенствования инвестиционной политики по модернизации и развитию опорной дорожной сети страны будет переход от практики выполнения работ на отдельных участках дорог и сооружениях к маршрутному развитию автодорожных коридоров и их крупных отрезков с учетом очередности развития сети и повышения технического уровня дорог и их полного развития. Перечень основных автодорожных коридоров, разработанный на основе маршрутов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации "О государственной концепции создания и развития сети автомобильных дорог в Российской Федерации" от 17 апреля 1999 года №438, приведен в таблице 4.

В соответствии с задачами, установленными Программой социально - экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу в 2002 - 2004 годах приоритетными будут проекты, имеющие наибольшую общественную эффективность от инвестиций и направленные на создание единой опорной сети автомобильных дорог, обеспечивающей подъезды к крупнейшим городам и крупным транспортным узлам, морским портам, железнодорожным станциям, а также развитие международных транспортных коридоров и объединенной транспортной системы Союза Беларуси и России. Значительная часть предусмотренных Программой объектов строительства и реконструкции дорог входит в состав международных транспортных коридоров, в основу которых положены установленные на второй Общеевропейской конференции по транспорту международные транспортные (критские) коридоры №№ 1, 2 и 9. Для более полного учета геополитических и экономических интересов России направления указанных МТК на территории страны дополнены рядом новых, в том числе евроазиатских международных транспортных соединений, расширяющих зоны действия коридоров и повышающих их эффективность вследствие более полного охвата международных и внутренних корреспонденций. Указанные выше основные автодорожные коридоры увязаны по направлению с международными транспортными коридорами и дополняют их.

Помимо основных критериев, включение объектов в Подпрограмму предусматривает следующую приоритетность объектов по направлениям использования инвестиций:

- переходящие объекты незавершенного строительства и реконструкции;
- вновь начинаемые объекты, ввод которых может обеспечить максимальную общественную эффективность выделенных средств;
- объекты, ввод которых направлен на формирование новых автодорожных направлений и развитие традиционных транспортных коридоров, обеспечивающих международные и межрегиональные транспортные связи;
- объекты, ввод которых призван обеспечить повышение безопасности дорожного движения;
- объекты, ввод которых направлен на улучшение экологической ситуации в регионе.

Значительная часть объектов в той или иной мере объединяет указанные направления. В результате выполнения Подпрограммы будут осуществлены объемы работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования в период до 2010 года, сведенные в таблицу 5.

Перечень основных автодорожных коридоров Российской Федерации

(на основе маршрутов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации "О Государственной концепции создания и развития сети автомобильных дорог в Российской Федерации" от 17 апреля 1999 г. № 438)

Широтные (Запад-Восток)

Северный коридор	Северный маршрут	Санкт-Петербург – Лодейное Поле – Вытегра – Медвежьегорск – Пудож – Каргополь – Котлас – Сыктывкар (– Воркута – Салехард) – Кудымкар – Пермь (– Прокшино)
	Южный маршрут	Санкт-Петербург – Вологда Москва – Ярославль – Кострома → Шарья – Киров – Пермь – Екатеринбург
Центральный коридор	Северный маршрут	Граница Белоруссии (из Минска) – Смоленск – Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань (– Ижевск – Пермь) – Елабуга – Екатеринбург (– Уфа)
	Центральный маршрут	Москва – Рязань – Шацк (– Саранск – Ульяновск) – Пенза – Самара – Уфа (– Екатеринбург) – Челябинск – Курган – Ишим граница Казахстана (на Уральск) граница Казахстана (на Кустанай) граница Казахстана (на Петропавловск)
	Южный маршрут	Граница Украины (из Киева) – Курск – Воронеж – Саратов – граница Казахстана (на Уральск)
Южный коридор	Северный маршрут ("Волго-Донской")	Граница Украины (из Луганска) – Каменск-Шахтинский – Ростов-на-Дону – Волгоград
	Центральный маршрут	Граница Украины (из Донецка) – Ростов-на-Дону – Буденовск – Кочубей (– Минеральные Воды)
	Южный маршрут	Граница Украины (из Мариуполя) – Таганрог – Ростов-на-Дону – Минеральные Воды – Нальчик – Беслан – Грозный – Махачкала Владикавказ – граница Грузии (на Тбилиси) Алагир – граница Грузии (на Тбилиси)
Урал – Сибирь	Северный маршрут	Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск – Кемерово
	Южный маршрут	Екатеринбург – Тюмень – Ишим – Омск – Новосибирск – Кемерово Черлак – граница Казахстана (на Павлодар) Барнаул – Ташанта – граница Монголии (на Цагаанхуур)
Сибирь – Дальний Восток		Кемерово – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Свободный – Хабаровск (– Ванино – Находка) – Владивосток Кызыл – граница Монголии (на Улангай) Кяхта – граница Монголии (на Улан-Батор) Забайкальск – граница Китая (на Маньчжурию) Благовещенск – граница Китая (на Хэйхе)

Меридиональные (Север-Юг)		
Западный коридор	Западный маршрут ("Рокадный")	Граница Финляндии (из Хельсинки) - Санкт-Петербург – Псков – Смоленск – Брянск – Орел – граница Белоруссии (на Витебск)
	Центральный маршрут	Мурманск – Беломорск – Медвежьегорск – Петрозаводск – Санкт-Петербург – Великий Новгород – Тверь – Москва – Калуга – Брянск – граница Украины (на Киев)
	Восточный маршрут	Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница Украины (на Харьков)
Центральный коридор	Западный маршрут	Архангельск – Вологда – Ярославль – Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск / Сочи
	Восточный маршрут	Москва – Тамбов – Волгоград – Астрахань – Махачкала – граница Азербайджана (на Баку) / граница Казахстана (на Атырау)
Северо-Запад – Поволжье – Юг	Западный маршрут	Архангельск – Котлас – Шарья – Нижний Новгород – Шацк – Тамбов – Воронеж – Белгород
	Восточный маршрут	Сыктывкар – Киров – Йошкар-Ола – Чебоксары – Ульяновск – Саратов – Волгоград
Сибирский коридор		Салехард – Надым – Новый Уренгой – Сургут – Тюмень
Дальневосточный коридор ("Северный завоз")		Невер – Якутск – Магадан

Калининградский автодорожный узел	граница Польши (из Эльблонга) - Калининград - Гвардейск - Черняховск - Нестеров - граница Литвы (на Вильнюс) / Советск - граница Литвы (на Шауляй)

Таблица 5

ОБЪЕМЫ РАБОТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Показатели	Период						
	2002	2003	2004	2005	2002-2005	2006-2010	2002-2010
Объемы работ по строительству и реконструкции федеральных дорог:							
в тыс.км	0,8	0,8	1,0	1,2	3,8	7,2	11,0
в млрд. руб.	27,7	27,7	29,0	30,3	114,7	217,1	331,8

Программным проектом "Строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог" предусмотрено развитие важнейших дорог страны, обеспечивающих транспортные связи со столицей Российской Федерации и федеральных округов и крупнейших городов между собой и обслуживающих, несмотря на относительно небольшое протяжение, более половины грузовых и пассажирских внегородских автотранспортных перевозок. Подпрограмма предусматривает до 2010 г. строительство и реконструкцию 11 тыс. км автодорог. Существенное внимание в программный период будет уделяться строительству автомобильных дорог в Азиатской части России. Перечень важнейших инвестиционных проектов, предусмотренных Подпрограммой, - в таблице 7. В составе указанного перечня приведен ряд автодорожных маршрутов, включающих отдельные территориальные дороги, которые после завершения формирования маршрута и приведения их в нормативное состояние, соответствующее их новому функциональному значению, предусматривается перевести в сеть федеральных автомобильных дорог. Схема размещения важнейших объектов развития автомобильных дорог опорной сети страны приведена в приложении.

Величина необходимых инвестиций из бюджетных источников определена в размере 331,8 млрд.руб.

При развитии сети федеральных автомобильных дорог главное внимание предусмотрено уделять созданию многополосных автомагистралей, которые будут служить основой автодорожной сети. В результате протяжение дорог I категории увеличится к 2010г. до 8 тыс. км или почти в 2 раза. Возрастет протяжение дорог II категории.

К 2010 г. почти все федеральные дороги будут иметь капитальное покрытие, обеспечивающее пропуск современных транспортных нагрузок с высокими скоростями. Протяжение федеральных автодорог с переходным типом покрытия сократится в 1,9 раза. Общее протяжение федеральных автодорог к 2010 г. возрастет до 50 тыс.км за счет перевода в их число наиболее загруженных территориальных дорог и создания новых направлений.

В Центральном регионе, кроме реконструкции головных участков выходящих из Москвы магистральных дорог "Холмогоры", "Беларусь", "Волга", "Урал", "Россия" будут модернизированы с уширением до 4-х полос движения федеральные магистрали в составе Панъевропейских транспортных коридоров № 2 и № 9, завершена реконструкция от Москвы до Воронежа с устройством 4-х полосной проезжей части магистрали "Дон", обеспечивающей выход к крупнейшей в России курортной зоне, морским портам на побережье Черного и Азовского морей. Будут построены мостовые переходы через Волгу у г.Кинешма и на обходе г. Ярославля, завершено формирование межрегионального маршрута Москва-Екатеринбург, в составе которого будет построен ряд объектов, в том числе обход г.Костромы с мостом через Волгу. Также будет завершено строительство и реконструкция участков дорог на маршруте Урень – Шарья – Никольск - Котлас, позволяющем пропускать транзитные потоки в обход перегруженных движением магистралей Московского региона, и участки маршрута граница Украины – Курск – Воронеж – Саратов - Уральск, обеспечивающего кратчайший выход из Центральной Европы в Среднюю Азию, что будет

содействовать укреплению экономических интересов страны в этом регионе и переключению на эти дороги международных перевозок, которые сейчас осуществляются по альтернативным путям, проложенным вне пределов Российской Федерации.

В Северо-Западном регионе будет построена кольцевая автомобильная дорога г.Санкт-Петербурга, включая участок по дамбе комплекса защитных сооружений города от наводнений, построены и реконструированы подъезды к сооружаемым и модернизируемым портам в Финском заливе на территории Ленинградской области. Это позволит повысить эффективность работы портов в северной части Финского залива и обеспечить автодорожный проезд к стратегически важному порту Кронштадт. Кроме объектов на территории Ленинградской области, будут построены объекты в составе Северного дорожного коридора России по направлениям Север-Запад-Урал: Санкт-Петербург – Вологда – Киров – Пермь - Екатеринбург, Санкт-Петербург – Архангельск – Котлас – Сыктывкар – Кудымкар - Пермь с использованием вводимого в 2001 году мостового перехода через Северную Двину у г.Котласа. Крупными объектами на указанных маршрутах являются участки дорог на территории Карелии, Архангельской и Вологодской областей, а также мостовой переход через Кольский залив у г.Мурманска на международном маршруте к Скандинавским государствам. Будут также выполнены работы по повышению технического уровня участков рокадной магистрали вдоль западной границы России на территории Ленинградской и Псковской областей со строительством обходов городов Гатчина и Псков.

В Южном регионе, кроме работ на федеральных дорогах "Дон" и "Кавказ", которые вместе с магистралью "Каспий" входят в состав транспортного коридора Север-Юг и трансконтинентальных Евроазиатских маршрутов, будет продолжено строительство других важнейших федеральных дорог, обеспечивающих перераспределение и пропуск межрегиональных и международных автомобильных потоков по кратчайшим маршрутам к портам на Черном и Азовском морях и в Закавказье. Многие из этих объектов имеют важное стратегическое и оборонное значение. Среди крупнейших объектов участки автомобильных дорог Минеральные Воды - Кочубей, Беслан – Владикавказ – граница Грузии, Майкоп - Туапсе с тоннелем на Шаумянском перевале, обход г.Сочи, а также мостовой переход через Волгу у г.Волгограда.

В Приволжском регионе будет завершено строительство участков дорог в составе межрегионального маршрута Москва-Екатеринбург на территории Кировской и Пермской областей, введен мостовой переход через Волгу у г.Ульяновска в транспортном коридоре Центр – Поволжье - Урал. Среди других крупных объектов - мостовой переход через Каму у г.Пермь, вторая очередь мостового перехода через Волгу у г.Саратова.

В Уральском регионе будет введен в строй автодорожный обход Казахстана, построены и реконструированы отдельные участки на формируемых маршрутах Тюмень – Сургут - Н.Уренгой - Салехард и Пермь - Ханты-Мансийск – Сургут - Томск, что позволит осуществлять северный завоз в этот регион автотранспортом по дорогам круглогодичного действия.

В Сибирском регионе главной задачей будет завершение формирования основного транспортного коридора Восток - Запад, который имеет важное геополитическое и стратегическое значение для нашей страны. Крупнейшими объектами здесь являются строительство обходов городов Новосибирск, Красноярск, Абакан, Ишим, а также реконструкция участков дорог с низким техническим уровнем в составе межрегиональных маршрутов, обеспечивающих международные перевозки. Продолжится строительство дорог в районах нового освоения на севере Иркутской области, Эвенкийском АО и других территориях зоны севера, будут реконструированы участки дорог на подходах к государственной границе в южной части региона.

В Дальневосточном регионе, кроме важнейшей стройки страны — магистрали Чита - Хабаровск будет осуществляться строительство автодорог, обеспечивающих подъезд к Дальневосточным портам, северный завоз в Якутию, Магаданскую область и другие

северные территории региона, других важнейших дорог, обеспечивающих функционирование экономики региона и решение социальных проблем населения.

На Чукотке начнется строительство автомобильной дороги Билибино - Помолом с выходом в дальнейшем на Магадан, которая свяжет эту изолированную территорию с опорной сетью дорог страны. Эта автомобильная дорога будет иметь как экономическое, так и стратегическое значение и обеспечит нормальную жизнедеятельность региона.

Данная дорожная программа характеризуется значительным интегральным мультипликативным эффектом, включающим внетранспортный эффект в отраслях народного хозяйства из-за улучшения дорожных условий. Сроки окупаемости инвестиций составят 5-8 лет для объектов в составе межрегиональных коридоров и 6-10 лет - для прочих объектов территориальной дорожной сети, что свидетельствует о высокой их значимости для регионов и России в целом.

Реализация данной Подпрограммы работ до 2010 года будет являться важным этапом на пути создания в Российской Федерации современной дорожной сети, адекватной имеющимся в развитых странах Запада.

Выполнение напряженных заданий настоящей Подпрограммы по развитию сети автомобильных дорог, обеспечение качества дорожных работ, надежности и долговечности сооружений, оптимизация расходования средств в значительной степени будут зависеть от принятых инженерных решений. Подпрограммой предусматриваются меры по совершенствованию проектно - сметного дела в отрасли в направлениях совершенствования методологии проектирования дорожных объектов, обновления нормативной базы проектирования, повышения уровня культуры рынка проектных работ. Совершенствование системы проектирования будет учитывать необходимость сокращения сроков инвестиционного цикла за счет оптимизации стадийности и состава проектов, сокращения объемов проектно – сметной документации, повышения эффективности и ускорения процедур экспертизы и согласования проектов, совершенствования системы конкурсов и торгов с разработкой ускоренных процедур для ремонта небольших участков автомобильных дорог и мостов. При разработке проектов, их экспертизе и утверждении особое внимание предусмотрено уделять учету интересов пользователей дорог, применению новейших достижений науки и техники в области дорожного строительства, ресурсосберегающих технологий, рациональному использованию земель, правильности установления придорожных полос, обеспечению безопасности движения и экологической безопасности.

Основными задачами совершенствования рынка проектных работ рассматриваются повышение технического уровня проектов путем привлечения на конкурсной основе для выполнения работ и услуг организаций, способных обеспечить высокое качество проектов, надежность и долговечность конструкций, повышение ответственности проектных организаций за качество и сроки выполнения работ, стимулирование внедрения современных методов проектно - изыскательских работ, оборудования, способного обеспечить высокое качество и оперативность инженерных изысканий, обоснованность проектных решений, наглядность и информативность документации.

Будет оказываться поддержка усилий проектных организаций по совершенствованию их организационной и технической базы, развитию малых проектных организаций, осуществляющих проектирование для ремонта небольших участков автомобильных дорог и мостов.

Основные показатели по программному проекту представлены в таблице 6.

Таблица 6

ПРОГРАММНЫЙ ПРОЕКТ " СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ"

Перечень мероприятий	Расходы по периодам, млрд. рублей				Ожидаемые конечные результаты
	2002 – 2005г.г.	в т.ч. 2002г.	2006 – 2010г.г	Итого 2002 – 2010г.г.	
1. Строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог, всего в том числе:	114,4	27,6	216,8	331,2	- Обеспечение равных условий субъектам Российской Федерации в обеспечении внегородских перевозок грузов и пассажиров - Обеспечение транспортных связей на территории Федеральных округов
Федеральный бюджет	114,4	27,6	216,8	331,2	
тыс. км	3,8	0,8	7,2	11,0	
2. Оборудование части автомобильных дорог для платной эксплуатации на паритетной основе, всего в том числе:	0,3	0,1	0,3	0,6	- Создание системы платных дорог в целях удовлетворения потребностей в современном уровне обслуживания пользователей, отработка механизмов создания платных дорожных объектов
Федеральный бюджет	0,1	0,1	0,2	0,3	
внебюджетные источники	0,2	-	0,1	0,3	
Итого в том числе:	114,7	27,1	217,1	331,8	
капитальные вложения, в том числе по источникам финансирования:	114,7	27,7	217,1	331,8	
Федеральный бюджет	114,5	27,7	217,0	331,5	
внебюджетные источники, из них	0,2	-	0,1	0,3	
привлеченные средства	0,2	-	0,1	0,3	

Таблица 7

ВАЖНЕЙШИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ПОДПРОГРАММЫ

Строительство и реконструкция головного участка автодороги "Беларусь" от границы с Республикой Беларусь до Москвы	
Состав и объем работ	Реконструкция головного участка автодороги от км. 16 до км. 68 с устройством 6 – 8 полосной проезжей части
Назначение	Реконструкция загруженного головного участка магистрали, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (TSA основное направление)
Общая стоимость. млн. рублей	7690
Сроки реализации проекта	2006 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	5
Строительство и реконструкция головного участка автодороги "Волга" Москва – Нижний Новгород	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция головного участка автодороги Москва – Нижний Новгород с устройством 6 – 8 полосной проезжей части. 38 км
Назначение	Реконструкция загруженного головного участка магистрали, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (TSA основное направление)
Общая стоимость. млн рублей	3780
Сроки реализации проекта	2006 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	5
Строительство и реконструкция головного участка автодороги "Холмогоры" Москва – Архангельск	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция автодороги Москва – Архангельск на головном участке МКАД - Мытищи, Мытищи – Пушкино с устройством 6 – 8 полосной проезжей части, 31 км
Назначение	Повышение пропускной способности автодороги и безопасности движения, входит в состав МТК "Север - Юг" (ответвление NSA3)
Общая стоимость, млн. руб.	5960
Сроки реализации проекта	2004 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости	6 лет
Строительство и реконструкция головного участка автодороги "Россия" Москва – Санкт-Петербург	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция головного участка автодороги "Россия" Москва – Санкт-Петербург по параметрам I категории с устройством 6 – 8 полосной проезжей части, 71 км
Назначение	Строительство автодороги по новому направлению в обход городов Солнечногорск и Клин в целях обеспечения нормативных условий и повышения безопасности движения на головном участке магистрали, входит в состав МТК "Север - Юг" (основное направление NSA)

Общая стоимость, млн. руб.	11200
Источники финансирования	Федеральный бюджет
Сроки реализации проекта	2006 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	6
Строительство и реконструкция головного участка автодороги "Урал" Москва – Челябинск	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция головного участка Бронницы – Коломна автодороги Москва – Челябинск с обходом Бронниц, Непецино, Коломны (II очередь), по нормативам I категории, 42 км
Назначение	Развитие автодорожного маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения
Общая стоимость, млн. рублей	2470
Сроки реализации проекта	2002 – 2008 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	5
Реконструкция Рублево – Успенского шоссе	
Состав и объем работ	Реконструкция Рублево – Успенского шоссе, 29 км
Назначение	Развитие автодорожного маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения
Общая стоимость, млн. рублей	10030
Сроки реализации проекта	2005 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	10
Модернизация автодороги "Беларусь" граница Республики Беларусь – Москва	
Состав и объем работ	Модернизация автодороги граница Республики Беларусь – Москва с устройством 4-х полосной проезжей части, 75 км
Назначение	Развитие маршрута с устройством на всем протяжении 4-х полосной проезжей части, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (TSA основное направление).
Общая стоимость, млн. рублей	2540
Сроки реализации проекта	2002 - 2004 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	3
Модернизация и строительство автодороги "Волга" Москва – Нижний Новгород	
Состав и объем работ	Модернизация автодороги Москва – Нижний Новгород с устройством 4-х полосной проезжей части (102 км) и строительство обхода Владимира по нормативам I категории
Назначение	Реконструкция загруженного головного участка магистрали, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (TSA основное направление)..
Общая стоимость, млн. рублей	2950
Источники финансирования	Федеральный бюджет
Сроки реализации проекта	2002 – 2005 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	4
Модернизация автодороги "Украина" Москва – Калуга – Брянск – граница Украины	

Состав и объем работ	Модернизация автодороги "Украина" Москва – Калуга – Брянск – граница Украины, с доведением проезжей части до 4-х полос движения на участке Москва – Брянск, 134 км.
Назначение	Развитие маршрута, улучшение условий движения, стимулирование перевозок по направлению, входит в состав Паневропейского коридора №9 (PE9 основное направление).
Общая стоимость, млн. рублей	1720
Сроки реализации проекта	2002 – 2006 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	5
Модернизация автодороги "Россия" Москва – Санкт-Петербург	
Состав и объем работ	Модернизация автодороги "Россия" Москва – Санкт-Петербург по параметрам I категории с устройством 4-х полосной проезжей части, 428 км
Назначение	Развитие маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Север - Юг" (NSA основное направление).
Общая стоимость, млн. рублей	7960 млн. руб.
Сроки реализации проекта	2002 – 2005 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	5
Реконструкция и модернизация Московского малого кольца	
Состав и объем работ	Реконструкция и модернизация Московского малого кольца - 99 км, I категория
Назначение	Обеспечение связи между автодорожными коридорами, разгрузка Московского транспортного узла от транзитного движения. Обеспечение автодорожных связей Московской области и соседних регионов.
Общая стоимость, млн. рублей	7230
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	5
Реконструкция и модернизация Московского большого кольца	
Состав и объем работ	Реконструкция и модернизация Московского большого кольца - 22 км, II категория
Назначение	Обеспечение связи между транспортными коридорами, разгрузка Московского транспортного узла от транзитного движения. Обеспечение автодорожных связей Московской области и соседних регионов.
Общая стоимость, млн. рублей	702
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	6
Строительство восточного участка кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга	
Состав и объем работ	Строительство восточного участка кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга, 57 км, I категория
Назначение	Развитие маршрута, вывод транзитного транспорта из

	города, входит в состав МТК "Север - Юг" (NSA основное направление).
Общая стоимость, млн. рублей	16845
Сроки реализации проекта	2002 – 2003 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	7
Строительство западного участка кольцевой автомобильной дороги Санкт-Петербурга	
Состав и объем работ	Строительство западного участка кольцевой автомобильной дороги Санкт-Петербурга, включая участок по комплексу защитных сооружений от наводнений, I категория, 60 км
Назначение	Вывод из города транзитного транспорта, а также части пригородных и внутригородских потоков по связям с западными районами города, входит в состав МТК "Север - Юг" (NSA основное направление).
Общая стоимость, млн. рублей	12800
Сроки реализации проекта	2004 – 2008 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	7
Строительство, реконструкция и модернизация автотранспортных подходов к кольцевой автомобильной дороге в г. Санкт-Петербурге	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автотранспортных подходов к кольцевой автомобильной дороге в г. Санкт-Петербурге, 40 км
Назначение	Обеспечение подъезда к кольцевой автомобильной дороге, разгрузка уличного движения, улучшение условий движения, повышение пропускной способности и безопасности движения, улучшение экологической ситуации
Общая стоимость, млн. рублей	2915
Сроки реализации проекта	2002 – 2003 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	6
Реконструкция и модернизация автомобильной дороги "Скандинавия" Санкт-Петербург - граница Финляндии с обходом г. Выборга	
Состав и объем работ	Реконструкция и модернизация автомобильной дороги "Скандинавия" Санкт-Петербург - граница Финляндии со строительством обхода г. Выборга, 102 км, I-III категория
Назначение	Развитие автодорожного коридора, обеспечивающего выходы в Скандинавию, увеличение пропускной способности, улучшение условий движения и экологической ситуации, вывод транзитного движения транспорта из города, входит в состав МТК "Север - Юг" (NSA основное направление).
Общая стоимость, млн. рублей	2200
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	5
Модернизация подъездов к строящимся и реконструируемым портам в Ленинградской области	
Состав и объем работ	Модернизация подъездов к строящимся и

	реконструируемым портам в Ленинградской области, 144 км
Назначение	Развитие маршрута, улучшение условий движения, стимулирование перевозок по направлению.
Общая стоимость, млн. рублей	1671
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	7
Строительство и реконструкция автодороги "Дон" на участке Москва – Воронеж	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция автодороги Москва – Воронеж по нормативам I категории с 4-х полосной проезжей частью, 139 км.
Назначение	Обеспечение скоростного сообщения с Южным регионом России, входит в состав МТК "Север - Юг" (ответвление NSA2).
Общая стоимость, млн. рублей	9350
Сроки реализации проекта	2002 – 2005 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	5
Строительство, реконструкция и модернизация автодороги "Холмогоры" Москва – Архангельск	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автодороги Москва – Архангельск с обходами Северодвинск, Вологда, Вельск, Переславль – Залесский по нормативам II категории, 242 км.
Назначение	Развитие автодорожного маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Север - Юг" (ответвление NSA3)
Общая стоимость, млн. рублей	2630
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	5
Строительство, реконструкция и модернизация автодороги "Каспий" Москва – Тамбов – Волгоград – Астрахань и автодороги Астрахань – Махачкала	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автодороги "Каспий" Москва – Тамбов – Волгоград – Астрахань и автодороги Астрахань – Махачкала, 515 км
Назначение	Развитие транспортного коридора, ликвидация грунтового разрыва, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Север - Юг" (основное направление NSA с ответвлением NSA10).
Общая стоимость, млн. рублей	4760
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	4
Строительство, реконструкция и модернизация автодороги "Урал" Москва – Самара – Уфа – Челябинск	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автодороги Москва – Самара – Уфа – Челябинск с 4-х полосной проезжей частью с подъездами к Саранску, Оренбургу, обходами Уфы и Челябинска, 445 км

Назначение	Развитие автодорожного маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (TSA с ответвлениями TSA2 и TSA10)
Общая стоимость, млн. рублей	8180
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	4
Строительство, реконструкция и модернизация автодороги "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница Украины	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автодороги "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница Украины, 160 км
Назначение	Развитие транспортного коридора, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав Паневропейского коридора №9 (PE9A с ответвлением PE9A1)
Общая стоимость, млн. рублей	3200
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	4
Строительство обхода г. Ярославль на автодороге "Холмогоры" с мостовым переходом через р. Волга	
Состав и объем работ	Строительство обхода г. Ярославль с мостовым переходом через р. Волгу с 4-х полосной проезжей частью, 24 км, 730 п.м.
Назначение	Разгрузка центральной части города, повышение безопасности движения и сокращение отрицательного воздействия на окружающую среду, входит в состав МТК "Север - Юг" (NSA с ответвлением NSA3)
Общая стоимость, млн. рублей	4020
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	4
Строительство обхода г. Костромы на автодороге Ярославль – Кострома - Киров	
Состав и объем работ	Строительство обхода г. Костромы на автодороге Ярославль – Кострома – Киров (I очередь) по нормативам I - II категории, 38 км.
Назначение	Развитие автодорожного маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения
Общая стоимость, млн. рублей	1830
Сроки реализации проекта	2005 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснования инвестиций
Срок окупаемости, лет	6
Строительство, реконструкция и модернизация автодороги граница Украины – Курск – Воронеж – Саратов – граница Казахстана	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автодороги граница Украины – Курск – Воронеж – Саратов – граница Казахстана, 317 км
Назначение	Развитие транспортного коридора с обеспечением международных перевозок по направлению запад –

	восток, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (TSA с ответвлениями TSA2 и TSA6)
Общая стоимость, млн. рублей	2260
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	6
Модернизация автодороги Санкт-Петербург-Псков – Смоленск - Брянск	
Состав и объем работ	Модернизация автодороги Санкт-Петербург - Псков – Смоленск - Брянск со строительством обходов городов Гатчина, Луга, Псков; I-II категория, 246 км.
Назначение	Развитие автодорожного маршрута, улучшение условий движения, экология, вывод транзитного движения транспорта из городов, входит в состав Паневропейского коридора №9 (PE9A с ответвлением PE9A2).
Общая стоимость, млн. рублей	3720
Сроки реализации проекта	2003 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	6
Строительство автомобильной дороги Дорожное – Госграница	
Состав и объем работ	Завершение строительства участка автомобильной дороги Дорожное – Госграница , 40 км, II категории
Назначение	Развитие международного маршрута, обеспечение внешнеторговых и транзитных перевозок, входит в состав Паневропейского коридора №1 (PE1A)
Общая стоимость, млн. рублей	305
Сроки реализации проекта	2002 – 2004 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	5
Строительство участков автомобильной дороги Калининград – Черняховск - Нестеров	
Состав и объем работ	Окончание строительства обхода г. Гвардейска, реконструкция головного участка, строительство обходов г. Черняховска и п. Чернышевское
Назначение	Развитие транспортного коридора, улучшение условий движения и экологии, входит в состав Паневропейского коридора №9 (PE9A с ответвлением PE9A4)
Общая стоимость, млн. рублей	2027
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	5
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги "Кола" Санкт-Петербург - Мурманск и строительство мостового перехода через Кольский залив	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги "Кола" Санкт-Петербург - Мурманск по параметрам II категории (145 км) и строительство мостового перехода через Кольский залив у г. Мурманска (1613 пог. м)
Назначение	Обеспечение бесперебойного движения транспорта и связи с морскими портами Заполярья, входит в состав МТК "Север - Юг" (NSA с ответвлением NSA1)
Общая стоимость, млн. рублей	2820

Сроки реализации проекта	2002-2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	6
Реконструкция и строительство участков автодорожного маршрута Санкт-Петербург – Вологда – Киров – Пермь - Екатеринбург	
Состав и объем работ	«Реконструкция и строительство участков автодорожного маршрута Санкт-Петербург-Вологда-Киров-Пермь-Екатеринбург», II-III категории, 47 км
Назначение	Развитие маршрута, улучшение условий движения, стимулирование перевозок по направлению, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA с ответвлением TSA1)
Общая стоимость, млн. рублей	800
Сроки реализации проекта	2002 – 2005 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	6
Строительство и реконструкция участков автодороги на маршруте Санкт- Петербург - Медвежьегорск - Каргополь - Сыктывкар - Кудымкар - Пермь с подъездом к Воркуте, Нарьян-Мару, Салехарду	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция участков автодороги на маршруте Санкт-Петербург – Медвежьегорск – Каргополь - Сыктывкар - Кудымкар - Пермь с подъездом к Воркуте, Нарьян-Мару, Салехарду, по параметрам III категории, 1400 км
Назначение	Обеспечение прямого бесперебойного сообщения с северными регионами и выходом на опорную сеть страны
Общая стоимость, млн. рублей	9980
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	7
Строительство, реконструкция и модернизация автодороги Урень – Шарья – Никольск - Котлас	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автодороги Урень – Шарья – Никольск – Котлас по параметрам III категории, 90 км
Назначение	Обеспечение прямого автомобильного сообщения между северными регионами и выходом на опорную сеть страны
Общая стоимость, млн. рублей	820
Сроки реализации проекта	2002 – 205 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	6
Строительство и реконструкция автодороги "Дон" на участке Воронеж – Ростов на Дону – Новороссийск /Сочи	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция автодороги по нормативам I категории с 4-х полостной проезжей частью, 302 км.
Назначение	Обеспечение скоростного сообщения с Южным регионом России и портами и курортной зоной Азово-Черноморского побережья, входит в состав МТК "Север - Юг" (ответвление NSA2)
Общая стоимость, млн. рублей	14580

Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	7
Строительство обхода г. Сочи	
Состав и объем работ	Строительство обхода г. Сочи по нормативам II категорий, 18 км, 4,5 тыс. пог. м.
Назначение	Развитие маршрута, разгрузка дорожно-уличной сети города, улучшение условий движения и сокращение отрицательного воздействия на окружающую среду, входит в состав МТК "Север - Юг" (ответвление NSA2)
Общая стоимость, млн. рублей	3650
Сроки реализации проекта	2002 – 2006 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	7
Строительство и реконструкция автодороги Майкоп - Туапсе с тоннелем на Шаумяновском перевале	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция автодороги Майкоп - Туапсе с тоннелем на Шаумяновском перевале по нормативам III категории, 40 км.
Назначение	Развитие маршрута, разгрузка дорожно-уличной сети города, улучшение условий движения и сокращение отрицательного воздействия на окружающую среду
Общая стоимость, млн. рублей	1729
Сроки реализации проекта	2002 – 2008 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	7
Реконструкция и строительство автодороги Адлер – Красная поляна	
Состав и объем работ	Реконструкция и строительство автодороги Адлер – Красная поляна по нормативам I - II категории, 7 км.
Назначение	Развитие маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения
Общая стоимость, млн. рублей	2460
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	10
Реконструкция автомобильной дороги "Кавказ" Павловская — Минеральные Воды – Кочубей/Махачкала	
Состав и объем работ	Реконструкция автомобильной дороги "Кавказ" Павловская — Минеральные Воды – Кочубей/ Махачкала, до нормативов I – II категорий, 359 км
Назначение	Развитие маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Север - Юг" (ответвления NSA8 и NSA6)
Общая стоимость, млн. рублей	4910
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	5
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Беслан – Владикавказ – граница Грузии (через Крестовый перевал)	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Беслан – Владикавказ – граница

	Грузии (через Крестовый перевал) по нормативам I – II категорий, 74 км
Назначение	Обеспечение круглогодичного автодорожного сообщения со странами Закавказья и Ближнего Востока, входит в состав МТК "Север - Юг" (ответвлением NSA8)
Общая стоимость, млн. рублей	1050
Сроки реализации проекта	2004 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	7
Строительство и реконструкция автодороги Карджин - Алагир – Н. Зарамаг – граница Грузии	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция автодороги Карджин – Алагир – Н.Зарамаг – граница Грузии по Рокскому перевалу через главный Кавказский хребет с устройством противолавинных галерей и тоннелей, 68 км
Назначение	Обеспечение круглосуточного автодорожного сообщения с Закавказьем и Ближним Востоком
Общая стоимость, млн. рублей	2420
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	7
Реконструкция автомобильной дороги Чебоксары – Йошкар–Ола – Киров – Сыктывкар	
Состав и объем работ	Реконструкция автомобильной дороги Чебоксары-Йошкар-Ола-Киров-Сыктывкар – 118 км, I-II категории
Назначение	Развитие автодорожного маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения, обеспечение северного завоза грузов
Общая стоимость, млн. рублей	1570
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	7
Строительство обхода г. Ижевска	
Состав и объем работ	Строительство обхода г.Ижевск – 37 км, II категория
Назначение	Повышение пропускной способности маршрута, вывод движения транспорта из города, улучшение экологии, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	241
Сроки реализации проекта	2002 – 2004 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	5
Строительство обходов городов Краснокамска и Перми с мостовым переходом через реку Кама на автодороге Санкт-Петербург – Киров – Пермь - Екатеринбург	
Состав и объем работ	Строительство обходов городов Краснокамска и Перми с мостовым переходом через реку Кама на автодороге Санкт-Петербург – Киров – Пермь – Екатеринбург, I-II категория, 34 км, 1740 п.м
Назначение	Развитие транспортного коридора, повышение пропускной способности и безопасности движения, вывод движения транспорта из городов, входит в состав МТК "Транссиб"

	(ответвление TSA1).
Общая стоимость, млн. рублей	4100
Сроки реализации проекта	2002 – 2004 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	8
Строительство мостового перехода через реку Кама на автомобильной дороге Казань-Оренбург у с. Сорочьи Горы	
Состав и объем работ	Строительство мостового перехода через реку Кама на автомобильной дороге Казань-Оренбург у с.Сорочьи Горы – 2600 пог. м, подходы 11,4 км.
Назначение	Развитие маршрута, обеспечение бесперебойного движения транспорта и связи с Казахстаном
Общая стоимость, млн. рублей	7200
Сроки реализации проекта	2002 – 2004 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	6
Строительство обхода г. Нижнего Новгорода	
Состав и объем работ	Строительство обхода г. Нижнего Новгорода по параметрам I категории, 45 км,
Назначение	Улучшение условий движения, экологии, вывод транзитного транспорта из города, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	3335
Сроки реализации проекта	2006 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	6
Реконструкция и модернизация автомобильной дороги Сызрань – Саратов - Волгоград	
Состав и объем работ	Реконструкция и модернизация автомобильной дороги Сызрань – Саратов – Волгоград с обходами городов Саратова и Сызрани, 141 км
Назначение	Развитие маршрута, обеспечение бесперебойного пропуска транзитного автотранспорта с южных регионов в Центр и Поволжье, входит в состав МТК "Транссиб" (ответвления TSA2, TSA4).
Общая стоимость, млн. рублей	1680
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	7
Строительство мостового перехода через реку Волга у г. Ульяновска	
Состав и объем работ	Строительство мостового перехода через реку Волга у г. Ульяновска – 12 км с подходами
Назначение	Обеспечение круглогодичного движения, улучшение движения транспорта
Общая стоимость, млн. рублей	1875
Сроки реализации проекта	2002 – 2003 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	7
Строительство II очереди мостового перехода через реку Волга у с. Пристанное	
Состав и объем работ	Строительство II очереди мостового перехода через реку Волга у с. Пристанное 4156 п. м
Назначение	Обеспечение бесперебойного движения по транспортному

	коридору, улучшение условий движения
Общая стоимость, млн. рублей	1640
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Строительство мостового перехода через р. Волгу в г. Волгограде	
Состав и объем работ	Строительство мостового перехода через р. Волгу в г. Волгограде, 9.12 км
Назначение	Перераспределение транзитных транспортных потоков и обеспечение бесперебойной связи с Заволжскими районами
Общая стоимость, млн. рублей	5970
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	6
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Казань – Уфа	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Казань–Уфа, II-III категории, 93 км
Назначение	Повышение пропускной способности маршрута и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA с ответвлением TSA10)
Общая стоимость, млн. рублей	920
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	5
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Екатеринбург – Тюмень – Ишим – Омск	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Екатеринбург – Тюмень – Ишим – Омск, 290 км
Назначение	Повышение пропускной способности маршрута и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	3780
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	4
Строительство и реконструкция автомобильной дороги Макушино - Ишим	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция автомобильной дороги Макушино – Ишим по нормативам III категории, 129 км
Назначение	Автодорожный обход Казахстана, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (ответвление TSA10)
Общая стоимость, млн. рублей	1780
Сроки реализации проекта	2002 – 2005 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	6
Строительство и реконструкция автомобильной дороги Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция автомобильной дороги Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск –

	Сургут – Нижневартовск – Томск на участке Ивдель – Ханты-Мансийск по нормативам III категории, 330 км
Назначение	Формирование автодорожного маршрута, соединяющего Западносибирский регион с Уралом
Общая стоимость, млн. рублей	3850
Сроки реализации проекта	2004 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	8
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильных дорог на маршруте Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация участков маршрута Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард общим протяжением 124 км
Назначение	Обеспечение прямого автомобильного сообщения между северными территориями ЯНАО, ХМАО Тюменской области с выходом на опорную дорожную сеть страны
Общая стоимость, млн. рублей	2900
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций, инженерные проекты
Срок окупаемости, лет	8-9
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги "Байкал" Челябинск – Омск – Новосибирск	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Челябинск – Омск – Новосибирск, 204 км
Назначение	Развитие транспортного коридора, обеспечивающего перевозки в евроазиатских сообщениях, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление с ответвлением TSA10)
Общая стоимость, млн. рублей	2980
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	5
Строительство обхода г. Новосибирска	
Состав и объем работ	Строительство обхода г. Новосибирска, I-II категория, 70 км
Назначение	Повышение пропускной способности, вывод транзитного транспорта из города, повышение безопасности движения и улучшение экологической обстановки, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	3100
Сроки реализации проекта	2002 – 2005 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	6
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Новосибирск – Бийск – граница Монголии	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Новосибирск – Бийск – граница Монголии с подъездами к Барнаулу и Горно-Алтайску, 412 км

Назначение	Развитие маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения
Общая стоимость, млн. рублей	4070
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	6
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги "Байкал" Новосибирск – Иркутск – Чита	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Новосибирск – Иркутск - Чита, 310 км
Назначение	Развитие транспортного коридора, обеспечивающего перевозки в евроазиатских сообщениях, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	3520
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	5
Строительство I очереди глубокого обхода г. Красноярска с мостом через р. Енисей на автодороге Новосибирск – Иркутск	
Состав и объем работ	Строительство I очереди глубокого обхода г. Красноярска с мостом через р. Енисей на автодороге Новосибирск – Иркутск по нормативам I – II категории, 31 км, 750 пог м
Назначение	Вынесение из города транзитного потока, повышение безопасности движение, снижения отрицательного воздействия на окружающую среду, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	1340
Сроки реализации проекта	2005 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	6
Строительство мостового перехода через р. Ангару в г. Иркутске	
Состав и объем работ	Строительство мостового перехода через р. Ангару в г. Иркутске с устройством 4 – 6 полос движения, 3,8 км
Назначение	Улучшение условий пропуска транзитного движения и связи северных и южных районов города, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	3210
Сроки реализации проекта	2002 – 2005 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	8
Реконструкция и строительство автомобильной дороги "Енисей" Красноярск – Абакан – Кызыл – Эрзин – граница Монголии	
Состав и объем работ	Реконструкция и строительство автомобильной дороги Красноярск – Абакан – Кызыл – Эрзин – граница Монголии, II-III категория, 108 км
Назначение	Развитие автодорожного маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения
Общая стоимость, млн. рублей	1230
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.

Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	7
Реконструкция и модернизация автомобильной дороги Улан-Удэ – Кяхта – граница Монголии	
Состав и объем работ	Реконструкция и модернизация автомобильной дороги Улан-Удэ – Кяхта – граница Монголии по параметрам II – III технической категории, 124,8 км
Назначение	Развитие автодорожного сообщения на Монголию, повышение безопасности дорожного движения, входит в состав МТК "Транссиб" (ответвление TSA16)
Общая стоимость, млн. рублей	1130
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	7
Реконструкция и модернизация автомобильной дороги Чита – Забайкальск - граница Китая	
Состав и объем работ	Реконструкция и модернизация автомобильной дороги Чита – Забайкальск – граница Китая по параметрам II – III категории, 205 км
Назначение	Развитие маршрута, обеспечивающего выходы в Китай, повышение безопасности дорожного движения, входит в состав МТК "Транссиб" (ответвление TSA18)
Общая стоимость, млн. рублей	2034
Сроки реализации проекта	2003 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	7
Строительство автомобильной дороги "Амур" Чита – Хабаровск	
Состав и объем работ	Дорога строится по нормативам III категории на первой стадии с гравийным покрытием. Для обеспечения сквозного проезда по маршруту необходимо построить 338 км (6 млрд. руб.), построить 753 км дороги взамен существующих местных проездов (12 млрд. руб.), реконструировать 250 км участков с низким техническим уровнем (2 млрд. руб.) и устроить асфальтобетонное покрытие на протяжении 1630 км (12 млрд. руб.).
Назначение	Ввод магистрали обеспечит автодорожную связь западных регионов России с Дальним Востоком, придаст импульс развитию региона, будет способствовать росту товарообмена между прилегающими краями и областями, развитию торговли с Китаем, Монголией и другими странами АТР, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	32000
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление Задел по проектной документации – на 240 км стройки
Срок окупаемости, лет	7
Строительство мостового перехода у г. Благовещенска	
Состав и объем работ	Строительство мостового перехода у г. Благовещенска, 3,2 км
Назначение	Обеспечение прямого автомобильного сообщения с

	Китаем и странами АТР
Общая стоимость, млн. рублей	4600
Сроки реализации проекта	2002 – 2006 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	7
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Большой Невер – Якутск - Магадан	
Состав и объем работ	Модернизация автомобильной дороги Большой Невер – Якутск – Магадан (351 км), со строительством участка Якутск – Магадан с целью ликвидации грунтового разрыва по параметрам III-IV категории (130 км)
Назначение	Обеспечение "северного завоза" грузов в отдаленные районы Якутии и Магаданской области. Выход на опорную сеть автомобильных дорог страны
Общая стоимость, млн. рублей	2830
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	10
Реконструкция и модернизация автомобильной дороги "Уссури" Хабаровск – Владивосток	
Состав и объем работ	Реконструкция и модернизация автомобильной дороги "Уссури" Хабаровск – Владивосток по нормативам II категории, 95 км
Назначение	Развитие маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	980
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	5
Строительство автомобильной дороги "Восток" Хабаровск - Находка	
Состав и объем работ	Строительство автомобильной дороги Хабаровск - Находка по параметрам III категории, 204 км
Назначение	Обеспечение сквозного проезда по маршруту, проложенному в глубинных районах региона
Общая стоимость, млн. рублей	3900 млн. руб.
Сроки реализации проекта	2002
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	7
Строительство автомобильной дороги Лидога – Ванино	
Состав и объем работ	Строительство автомобильной дороги Лидога – Ванино по нормативам III категории, 306 км
Назначение	Обеспечение круглогодичного автомобильного сообщения с портами Ванино и Советская Гавань для связи с Сахалином и странами АТР, входит в состав МТК "Транссиб" (ответвление TSA15)
Общая стоимость, млн. рублей	3540
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	10

Строительство автомобильной дороги Билибино – Комсомольский с мостом через р. Паляваам	
Состав и объем работ	Строительство автомобильной дороги Билибино – Комсомольский с мостом через р. Паляваам по параметрам V категории, 237 км
Назначение	Обеспечение круглогодичного сообщения центральных и западных районов Чукотки с морским портом.
Общая стоимость, млн. рублей	850
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	12

Программный проект "Строительство и реконструкция территориальных автомобильных дорог"

Основной задачей программного проекта "Строительство и реконструкция территориальных автомобильных дорог" является концентрация финансовых и иных ресурсов для осуществления приоритетных инвестиционных проектов в целях:

- повышения технического уровня наиболее перегруженных участков со строительством обходов населенных пунктов на сети территориальных дорог, обеспечивающих связи соседних регионов по кратчайшему направлению, а также группы административных районов с региональными центрами;
- повышения технического уровня, а также формирования единой сети путем строительства участков на границах административных единиц на дорогах, связывающих административные районы с центрами регионов и между собой;
- повышения транспортно – эксплуатационного состояния в городах участков улично – дорожной сети, используемых для пропуска транзитного транспорта, следующего во внутри – и межрегиональном сообщениях;
- обеспечения устойчивой связью при минимальных затратах возможно большей части сельского населения дорогами, служащими подъездами к сельским населенным пунктам.

На сети автомобильных дорог субъектов Российской Федерации Программой намечено к 2010 г. увеличить протяжение дорог I категории, II и III категорий. Удельный вес дорог высших категорий составит 20% против 18,3% в настоящее время. Значительное намечаемое увеличение объемов работ на территориальной сети дорог будет сопровождаться переводом в сеть дорог общего пользования части ведомственных дорог. Протяжение сети за счет перевода части ведомственных дорог и строительства новых автомобильных дорог возрастет до 620 тыс.км.

Программой предусматривается продолжить формирование сети, строительство новых хордовых и соединительных дорог, дополняющих сложившуюся радиальную структуру сети, с целью ликвидации перепробега транспортных средств и обеспечения связей между административными районами по кратчайшим маршрутам.

В увязке с федеральной целевой программой «Социальное развитие села до 2010 года» будет продолжаться развитие сети автодорог с твердым покрытием в сельской местности, обеспечивающей связь населенных пунктов с опорной сетью дорог, административными и культурными центрами, а также строительство новых территориальных автодорог общего пользования, связывающих сельские населенные пункты между собой протяженностью около 14,0 тыс. км. Программой предусматривается завершение по согласованию с Минсельхозом России приемки ведомственных дорог, связывающих сельские населенные пункты, в сеть дорог общего пользования ориентировочной протяженностью 53,2 тыс.км с предварительным приведением их в нормативное техническое состояние.

При формировании сетей автодорог субъектов Российской Федерации в первую очередь должна учитываться социальная функция дорог. Совершенствование территориальной сети дорог должно также способствовать решению проблем устойчивого функционирования и развития агропромышленного комплекса.

Объемы работ по строительству и реконструкции территориальных автомобильных дорог, предусмотренные Программой, приведены в таблице 8.

Таблица 8

ОБЪЕМЫ РАБОТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Показатели	2002г.	2003г.	2004г.	2005г.	2002-2005гг.	2006-2010гг.	2002-2010гг.
тыс.км	5,5	5,5	6,0	6,5	23,5	37,5	61,0
млрд. руб.	76.8	76,8	84,8	87,8	326,2	477,1	803,3

Всего на сети территориальных автодорог до 2010 г. необходимо построить 61 тыс.км дорог при расходах 803,3 млрд.руб. Основные показатели по программному проекту представлены в таблице 9.

Таблица 9

ПРОГРАММНЫЙ ПРОЕКТ " СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ"

Перечень мероприятий	Расходы по периодам, млрд. рублей				Ожидаемые конечные результаты
	2002 – 2005г.г.	в т.ч. 2002г.	2006 – 2010г.г	Итого 2002 – 2010г.г.	
1. Строительство и реконструкция территориальных автомобильных дорог, всего в том числе:	326,2	76,8	477,1	803,3	- Обеспечение транспортных связей между соседними регионами
тыс. км	23,5	5,5	37,5	61,0	- Обеспечение связей административных районов с региональными центрами и между собой - Подъезды к городам, поселкам и сельским населенным пунктам
Итого в том числе:	326,2	76,8	477,1	803,3	
капитальные вложения, в том числе по источникам финансирования:	326,2	76,8	477,1	803,3	
Федеральный бюджет	105,1	25,3	161,8	266,9	
Бюджеты субъектов Российской Федерации	221,1	51,5	215,3	536,4	

Программный проект "Ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог"

Одной из важнейших задач обеспечения долговечности и надежности автомобильных дорог и сооружений на них, повышения безопасности движения и экологической безопасности объектов, эффективности обслуживания пользователей, оптимизации расходования средств, выделяемых на нужды дорожного хозяйства, является выполнение комплекса работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Решение проблемы сохранения и повышения транспортно – эксплуатационного состояния автомобильных дорог в условиях их ускоренного старения при резком повышении интенсивности движения и повышении доли тяжелых автомобилей в общем транспортном потоке предусмотрено посредством изменения стратегии осуществления этих видов дорожной деятельности. Предусмотрено осуществить переход от имевшей место в прошлые годы практики ремонта отдельных небольших участков дорог и сооружений на них к технологии маршрутного ремонта существенных по протяжению участков на основе диагностики их транспортно – эксплуатационного состояния с использованием современных автоматизированных методов прогнозирования состояния дорог и планирования ремонтных работ. В Программу включены также работы по приведению в нормативное состояние в городах участков улично – дорожной сети, используемых для пропуска транзитных транспортных потоков, следующих в межрегиональном и международном сообщениях. Ремонтные работы будут предусматривать весь комплекс работ по восстановлению дорожных элементов и сооружений с применением разработанных прогрессивных технологий и материалов.

Особое значение будет уделяться модернизации посредством капитальных ремонтов автомобильных дорог, которые по размерам обслуживаемого движения не требуют реконструкции с переводом в более высокую категорию, но ввиду увеличения интенсивности движения транспорта в период ее эксплуатации и значительного увеличения в составе транспортного потока доли тяжелых автомобилей, требуют проведения работ по усилению и уширению дорожной одежды и ремонту мостов для обеспечения пропуска современных нагрузок, совершенствованию системы водоотвода, перестройки отдельных участков для обеспечения нормативных требований, устройству дорожной разметки, ограждений, другого инженерного обустройства дороги.

Содержание федеральных автомобильных дорог в соответствии с программным проектом предусматривает проведение полного комплекса круглогодичных работ на всей сети федеральных автомобильных дорог в соответствии с действующими нормативными документами. В программный период необходимо создать устойчивую и эффективную государственную систему содержания дорог, способную обеспечить уход и сохранность сооружений при оптимальном расходовании выделенных средств и материально – технических ресурсов.

Программой предусмотрено расширить создание и использование систем мониторинга транспортного потока на дорогах с применением современных информационных технологий, интеллектуальных систем и баз данных, устройство пунктов учета интенсивности и состава движения, весового контроля; данные мониторинга будут поступать и обрабатываться в целях планирования ремонта и содержания дорог специально создаваемыми центрами управления. Учитывая наличие на большей части территории Российской Федерации продолжительного и сурового зимнего периода особое внимание намечено уделять зимнему содержанию автомобильных дорог. Для оперативного принятия мер по борьбе с зимней скользкостью и снежными заносами на основных магистральных федеральных автомобильных дорогах, расположенных в регионах с суровыми зимними условиями, обеспечения экономии и рационального использования средств и противогололедных материалов будет внедрена система оповещения и прогнозирования метеоусловий. Работа будет осуществляться в тесном контакте с службами Росгидромета.

Расширится применение системы подвижной производственно – технологической и аварийно – вызывной связи. Для устранения снежных заносов, уменьшению распространения вредных выбросов от автомобилей и улучшения эстетических качеств дорог, которые активно влияют на уменьшение утомляемости водителей и способствуют снижению аварийности на дорогах, будут активизированы работы по озеленению автомобильных дорог.

За период 2002-2010 годов на ремонт и содержание федеральных дорог предполагается израсходовать 311,5 млрд. рублей, в том числе 231,5 млрд. рублей на ремонт и 80,0 млрд. рублей на содержание.

В период 2002-2005 годов для реализации Программы предусматривается отремонтировать 16,6 тыс.км с объемом финансирования 68,4 млрд. рублей. На проведение работ по содержанию федеральных дорог потребуется 35,0 млрд. рублей.

В период 2006-2010 годов Программой предлагается отремонтировать 31,4 тыс.км федеральных автомобильных дорог при объеме финансирования 163,4 млрд. рублей; на проведение работ по содержанию федеральных дорог в этот период предусмотрено потребуется 45 млрд. рублей.

В результате предлагаемых усилий к 2010 г. будет ликвидировано отставание по срокам ремонтов на сети федеральных дорог.

Более детально программный проект представлен в таблице 10.

Таблица 10

ПРОГРАММНЫЙ ПРОЕКТ "РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ"

Перечень мероприятий	Расходы по периодам, млрд. рублей				Ожидаемые конечные результаты
	2002 – 2005г г.	в т.ч. 2002г.	2006 – 2010г.г	Итого 2002 – 2010г.г.	
1. Ремонт федеральных автомобильных дорог, всего					Замена и ремонт изношенных покрытий, в том числе с расширением проезжей части и проведение других работ с целью восстановления балансовой стоимости автомобильных дорог
тыс. км	16,6	3,5	31,4	48,0	
млрд. рублей	68,4	12,8	163,1	231,5	
в том числе:					
капитальный ремонт					
тыс км	3,0	0,5	7,4	10,4	
млрд рублей, в том числе	37,2	6,5	90,0	127,2	
капитальные вложения	37,2	6,5	90,0	127,2	
ремонт					Устройство поверхностной обработки, восстановление изношенных слоев дорожных покрытий
тыс. км	17,2	4,0	20,4	37,6	
млрд рублей	31,2	6,3	73,1	104,3	
Итого расходы на прочие нужды	31,2	6,3	73,1	104,3	
2. Содержание федеральных автомобильных дорог, всего	35,0	7,1	45,0	80,0	Проведение круглогодичных работ с целью сохранения транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, повышение сохранности автомобильных дорог
Итого расходы на прочие нужды	35,0	7,1	45,0	80,0	
Итого в том числе:	103,4	19,9	208,1	311,5	
Федеральный бюджет в том числе:	103,4	19,9	208,1	311,5	
капитальные вложения	37,2	6,5	90,0	127,2	
расходы на прочие нужды	66,2	13,4	118,1	184,3	

Программный проект "Ремонт и содержание территориальных автомобильных дорог"

Решение задачи сохранения и повышения транспортно – эксплуатационного состояния территориальных автомобильных дорог предусмотрено посредством изменения стратегии осуществления этих видов дорожной деятельности. Будет существенно расширено применение на важнейших территориальных дорогах технологии маршрутного ремонта и модернизации дорог посредством выполнения капитального ремонта с использованием современных автоматизированных методов прогнозирования состояния дорог и планирования ремонтных работ. Программой предусмотрены также работы по приведению в нормативное состояние в городах участков улично – дорожной сети, используемых для пропуска транзитных транспортных потоков, следующих во внутри – и межрегиональном сообщении. Ремонтные работы будут предусматривать весь комплекс работ по восстановлению дорожных элементов и сооружений с применением разработанных прогрессивных технологий и материалов.

Содержание территориальных автомобильных дорог в соответствии с программным проектом предусматривает проведение полного комплекса круглогодичных работ на всей сети дорог в соответствии с действующими нормативными документами. В программный период необходимо осуществить комплекс мер по обеспечению функционирования устойчивой и эффективной системы содержания дорог, способной обеспечить уход и сохранность сооружений при оптимальном расходовании выделенных средств и материально – технических ресурсов.

Учитывая наличие на большей части территории Российской Федерации продолжительного и сурового зимнего периода особое внимание намечено уделять зимнему содержанию автомобильных дорог. Для оперативного принятия мер по борьбе с зимней скользкостью и снежными заносами в регионах с суровыми зимними условиями, обеспечения экономии и рационального использования средств и противогололедных материалов, будет расширено применение систем оповещения и прогнозирования метеоусловий. Работа будет осуществляться в тесном контакте с службами Росгидромета. Для устранения снежных заносов, уменьшению распространения вредных выбросов от автомобилей и улучшения эстетических качеств дорог, которые активно влияют на уменьшение утомляемости водителей и способствуют снижению аварийности на дорогах, будут активизированы работы по озеленению автомобильных дорог.

За период 2002-2010 годов на ремонт и содержание территориальных дорог предусмотрено финансирование в объеме 664,8 млрд.рублей, в том числе 399,0 млрд.рублей на ремонт и 265,8 млрд.рублей на содержание.

В период 2002-2005 годов предусматривается отремонтировать 103,0 тыс.км территориальных автомобильных дорог. Расходы на ремонт составят 153,5 млрд.рублей, на проведение работ по содержанию территориальных дорог – 102,0 млрд.рублей.

В период 2006-2010 годов предлагается отремонтировать 165,0 тыс.км территориальных дорог. Расходы на ремонт составят 245,5 млрд. рублей, на проведение работ по содержанию территориальных дорог 163,8 млрд рублей.

Выполнение мероприятий программного проекта позволит, несмотря на увеличение протяжения сети, резко сократить к 2010 г. отставание по срокам ремонтов на сети территориальных дорог. Детально мероприятия программного проекта представлены в таблице 11.

Таблица 11

ПРОГРАММНЫЙ ПРОЕКТ "РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ"

Перечень мероприятий	Расходы по периодам, млрд. рублей				Ожидаемые конечные результаты
	2002 – 2005г.г.	в т.ч. 2002г.	2006 – 2010г.г	Итого 2002 – 2010г.г.	
1. Ремонт территориальных автомобильных дорог, всего					Замена и ремонт изношенных покрытий, в том числе с расширением проезжей части и проведение других работ с целью восстановления балансовой стоимости автомобильных дорог
тыс. км	103,0	24,0	165,0	268,0	
млрд. рублей	153,5	37,4	245,5	399,0	
в том числе по источникам финансирования:					
Федеральный бюджет	4,6	1,1	7,1	11,7	
бюджеты субъектов Российской Федерации	148,9	36,3	238,4	387,3	
из них:					
капитальный ремонт					
тыс. км	21,0	5,0	33,5	54,5	
млрд. рублей	70,3	17,4	112,4	182,7	
Итого капитальные вложения:	70,3	17,4	112,4	182,7	
в том числе по источникам финансирования:					
Федеральный бюджет	2,2	0,5	3,5	5,7	
бюджеты субъектов Российской Федерации	68,1	16,9	108,9	177,0	
ремонт					
тыс. км	82,0	19,0	131,5	213,5	
млрд. рублей	83,2	20,0	133,1	216,3	
Итого расходы на прочие нужды, в том числе по источникам финансирования:	101,7	23,5	163,1	264,8	Устройство поверхностной обработки, восстановление изношенных слоев дорожных покрытий
Федеральный бюджет	2,4	0,6	3,6	6,0	
бюджеты субъектов Российской Федерации	80,8	19,4	129,5	210,3	
2. Содержание территориальных автодорог, всего в том числе:	102,0	24,0	163,8	265,8	Проведение работ круглогодичных работ с целью сохранения транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, повышения сохранности автомобильных дорог
бюджеты субъектов Российской Федерации, в том числе по источникам финансирования.	102,0	24,0	163,8	265,8	
расходы на прочие нужды	102,0	24,0	163,8	265,8	
Итого в том числе:	255,5	61,4	409,3	664,8	
Федеральный бюджет	4,6	1,1	7,1	11,7	

средства бюджетов субъектов Российской Федерации, из них:	250,9	60,3	402,2	653,1	
Капитальные вложения	70,3	17,4	112,4	182,7	
Расходы на прочие нужды	185,2	44,0	296,9	482,1	

Программный проект "Модернизация производственной базы"

Основной задачей программного проекта "Модернизация производственной базы дорожного хозяйства" является создание современной материально – технической основы устойчивой работы автомобильных дорог и их развития, снижения стоимости дорожных работ за счет повышения надежности применяемых машин и оборудования, сокращения сроков строительства и т.д. Проект определяет меры по совершенствованию производственной базы организаций государственной службы содержания автомобильных дорог и их техническому оснащению до табельной потребности, развитие отечественного дорожного машиностроения и индустрии производства дорожно – строительных материалов, конструкций и изделий. Предусматриваются меры по стимулированию и поддержке предприятий дорожного хозяйства в их усилиях по развитию собственной производственной базы.

Для решения задач Программы предусмотрено:

- сокращение номенклатуры техники на основе расширения применения базовых шасси со сменными рабочими органами и сменных рабочих органов к традиционным машинам;
- повышение уровня использования машин на основе улучшения мобильности линейных и базообразующих машин и оборудования;
- сокращение потребного количества техники на основе повышения единичной мощности и производительности машин и оборудования,
- повышение технического уровня машин и оборудования, в том числе с применением гибких приводов, высокоточных систем управления и контроля, компьютеризации, обеспечение их конкурентоспособности на отечественном и мировом рынке.
- обеспечение требований безопасности, экологичности и эргономичности техники на основе сертификации с созданием отраслевого сертификационного центра;
- формирование специализированных машинно - технологических комплексов с целью обеспечения соответствия организаций техническим возможностям новой высокопроизводительной техники;
- проведение централизованных конкурсных закупок техники для содержания автомобильных дорог на основе единой технической политики при выборе технологий, материалов и конструктивных решений с учетом перспективной структуры дорог по категориям, климатических условий, расположения строящихся объектов, технического уровня и стоимости машин и оборудования;
- совершенствование механизма лизинга в направлении внедрения новых дорожных технологий и современной техники;
- организация сервисного обеспечения (технического обслуживания и ремонта) техники, закупленной и находящейся в дорожных хозяйствах, путем создания региональных производственно - технологических центров дорожной техники, машин и оборудования с целью обеспечения их работоспособности и снижения вынужденных простоев в техническом обслуживании и ремонте.

Оснащение современных производственных баз организаций государственной службы содержания магистральных автомобильных дорог, предприятий дорожного хозяйства будет осуществляться на возмездной и безвозмездной основе, в том числе с применением механизма лизинга.

Повышение роли лизинга позволит провести достаточно быстрое техническое перевооружение отрасли для активного внедрения новых технологий, обеспечить

предприятия и организации различных форм собственности необходимой техникой с привлечением внебюджетных средств. Будут созданы условия для максимального сближения фактических и оптимальных расходов по использованию дорожных машин, закладываемых в смету расходов на содержание, ремонт и строительство дорог. Вместе с тем, механизм лизинга дорожно – строительной техники позволит осуществить поддержку отечественных производителей техники и оборудования, обеспечит устойчивый сбыт техники под объемы Программы в условиях недостатка средств у дорожных организаций, привлечь отечественных соисполнителей для замены импортных комплектующих деталей и изделий. В основе организации сервисного обслуживания техники предусмотрен территориальный принцип с максимально возможным приближением базы технического обслуживания и ремонта техники к дорожным организациям.

Принятие Подпрограммы потребует развития производства новых типов специализированных дорожных машин, таких как установки для получения полимерно – битумных вяжущих и битумных эмульсий, холодных фрез, смесителей - укладчиков эмульсионно – минеральных смесей, комплектов оборудования для ремонта дорог и мостов, машин для осмотра и диагностики мостов, машин для устройства дорожной разметки, комбинированных машин для содержания дорог, комплектов оборудования для строительства монолитных железобетонных мостов.

Осуществление мер по развитию отечественного дорожного машиностроения будет осуществляться в тесной увязке с системой мероприятий, предусмотренной Межведомственной программой развития дорожного машиностроения России на 2001 – 2005 годы, утвержденной совместным приказом Министерства промышленности, науки и технологий Российской Федерации и Государственной службы дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации от 30 марта 2001 года №140/51-ДХ. Указанная программа детализирует направления совершенствования разработки и производства машин и оборудования для дорожного хозяйства, определяет необходимые меры по повышению конкурентоспособности производства, а также защите отечественных производителей дорожно – строительной техники

Обязательными условиями выполнения задач настоящей Программы являются повышение качества дорожно-строительных материалов и эффективное использование ограниченных финансовых ресурсов. Это требует соответствующего развития дорожно - строительной индустрии, освоения новых видов дорожно – строительных материалов и технологий, расширения производства ранее освоенных эффективных их видов. В планируемый период предусмотрено осуществление комплекса мероприятий по развитию дорожно - строительной индустрии, в том числе:

- организация производства передвижных дробильно - сортировочных установок производительностью до 300 тыс.куб.м в год различной модификации с учетом многообразия свойств разрабатываемых месторождений;
- расширение производства фракционированного щебня, в первую очередь из изверженных пород узких фракций кубовидной формы для устройства верхних слоев покрытий и слоев износа;
- освоение производства оборудования для промывки заполнителей;
- расширение производства активированного минерального порошка для высококачественного асфальтобетона, объемы производства которого в настоящее время обеспечивают потребности дорожного хозяйства на 10 - 15%, на месте производства работ силами дорожно-строительных организаций с использованием специальных установок;
- расширение круга цементных заводов, продукция которых может быть применена для дорожного строительства;
- освоение производства оснастки и оборудования для производства монолитных железобетонных конструкций;

- расширение производства эффективных деревянных мостовых конструкций в отдельных регионах страны;
- увеличение объемов индустриального производства высококачественных дорожных битумов, в том числе с применением полимерно-битумных вяжущих;
- увеличение объемов производства битумных эмульсий, применяемых для склеивания слоев асфальтобетона, приготовления эмульсионно - минеральных смесей и устройства поверхностной обработки в целях экономии вяжущего, снижения расхода энергии и зависимости дорожных работ от погоды в дождливое время, геоматериалов, включающих в себя различные виды геотекстиля, геосеток, георешеток, применяемые в земляном полотне, основании и покрытии дорожной одежды, на откосах, конусах и других местах и т.д.

Реализация мер, намеченных программным проектом "Модернизация производственной базы" будет способствовать повышению качества дорожных работ, увеличению срока службы автодорог и искусственных сооружений, улучшению условий труда на дорожных работах, снижению расходов на ремонт и содержание дорог и сооружений на 78-98 млн. рублей, в том числе за счет оптимизации финансовых затрат на закупку техники и производство работ.

Расходы на реализацию программного проекта в период 2002 – 2010 г.г. составят 14097 млн.руб., в том числе в период 2002 – 2005 г.г. – 5425 млн.руб.

Более детально программный проект представлен в таблице 12.

Таблица 12

ПРОГРАММНЫЙ ПРОЕКТ "МОДЕРНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ БАЗЫ"

Перечень мероприятий	Расходы по периодам, млн. рублей				Ожидаемые конечные результаты
	2002 – 2005г.г.	в т.ч. 2002г.	2006 – 2010г.г	Итого 2002 –2010г.г.	
1. Создание мощностей для освоения новых технологий производства дорожных работ, современных конструкций и материалов в том числе	225,0	56,5	272,0	497,0	Повышение качества дорожных работ, срока службы автодорог и искусственных сооружений, снижение затрат на ремонт и содержание дорог и сооружений на 78-98 млн. рублей
Федеральный бюджет					
Внебюджетные источники, из них	225,0	56,5	272,0	497,0	
Собственные средства	100,0	25,0	130,0	230,0	
привлеченные средства	125,0	31,5	142,0	267,0	
2. Создание и оснащение современных производственных баз дорожного хозяйства, включая государственную систему функционирования автомобильных дорог, в том числе:	3200,0	400,0	4700,0	7900,0	Повышение качества ремонта и содержания автомобильных дорог и сооружений на них в целях увеличения срока службы автодорог и искусственных сооружений
Федеральный бюджет	1700,0	400,0	1800,0	3500,0	
Внебюджетные источники, из них	1500,0		2900,0	4400,0	
Собственные средства					
Привлеченные средства	1500,0		2900,0	4400,0	
3. Создание новых и модернизация существующих региональных мощностей современных дорожно-строительных материалов, в том числе производство кубовидного щебня узких фракций, минерального порошка, полимерно – битумного вяжущего, битумных эмульсий, в том числе принадлежащих организациям государственной системы содержания дорог, в том числе	2000,0	530,0	3700,0	5700,0	Обеспечение потребности в современных дорожно – строительных материалах, конструкциях и изделиях в необходимых объемах и номенклатуре
Федеральный бюджет					
Внебюджетные источники, из них	2000,0	530,0	3700,0	5700,0	
Собственные средства	800,0	200,0	1600,0	2400,0	
Привлеченные средства	1200,0	330,0	2100,0	3300,0	
Итого по программному проекту, в том числе	5425,0	986,5	8672,0	14097,0	

Федеральный бюджет, из них	1700,0	400,0	1800,0	3500,0	
расходы на прочие нужды,	1700,0	400,0	1800,0	3500,0	
Внебюджетные источники из них	3725,5	586,5	6872,0	10597,5	
расходы на прочие нужды, в том числе	3725,5	586,5	6872,0	10597,5	
собственные средства	900,0	225,0	1730,0	2630,0	
привлеченные средства	2825,5	331,5	5142,0	7967,5	

Программный проект "Повышение безопасности дорожного движения и развитие дорожного сервиса"

Уровень аварийности на автомобильных дорогах общего пользования остается весьма высоким и составляет около 27% от общего количества дорожно – транспортных происшествий в стране. Неудовлетворительное состояние дорог является причиной 12 - 15% дорожно – транспортных происшествий.

Основными задачами Проекта в программный период будут:

- реализация системы мер по ликвидации очагов аварийности и повышению пропускной способности автомобильных дорог;
- выполнение мер по обеспечению сохранности являющихся государственной собственностью, автомобильных дорог и сооружений на них;
- улучшение качества обслуживания пользователей дорог, активно способствующего созданию безопасных условий труда водителей и снижению их утомляемости.

Мероприятия по снижению аварийности на автомобильных дорогах предусматривают совершенствование и обеспечение функционирования системы мониторинга на важнейших магистральных автомобильных дорогах, включающего техническую диагностику и оценку состояния автомобильных дорог, учет интенсивности и состав движения, наблюдение за метеоусловиями, реализацию программ ликвидации очагов аварийности, в том числе на железнодорожных переездах и пересечениях автомобильных дорог, улучшение информирования водителей, расширение применения систем оповещения и прогнозирования метеоусловий и условий движения

Снижение дорожной составляющей в общем количестве ДТП и тяжести последствий ДТП будет достигаться также за счет улучшения транспортно - эксплуатационного состояния дорог и улучшения условий движения при решении мероприятий других, в первую очередь инвестиционных, программных проектов. В связи с высокой тяжестью последствий ДТП по-прежнему актуальной является проблема аварийности на железнодорожных переездах. Программой предусмотрены мероприятия по устройству пересечений в разных уровнях на наиболее загруженных и опасных железнодорожных переездах. Будет разработана программа устройства пересечений с железными дорогами в разных уровнях и обустройства автомобильных дорог на подходах к железнодорожным переездам.

На основе обследования и разработки программ развития важнейших федеральных автомобильных дорог, будут выявлены и ликвидированы наиболее крупные очаги аварийности путем переустройства участков дорог в этих местах, за счет совершенствования организации движения уменьшится количество пересечений и примыканий автомобильных дорог в одном уровне, будут перепланированы наиболее опасные пересечения автомобильных дорог, при этом предусмотрено как устройство канализированных пересечений в одном уровне, так и строительство развязок в разных уровнях. Подпрограммой предусмотрено повышение качества инженерных обустройств на дорогах, в том числе внедрение барьерных ограждений повышенной энергоемкости, снижающих повреждаемость транспортных средств, и ограждений, разделяющих встречные транспортные потоки.

Программой предусмотрены мероприятия по повышению безопасности движения на участках дорог общего пользования, проходящих в пределах населенных пунктов. Планируется строительство и обустройство подземных и надземных пешеходных переходов в городах и населенных пунктах, освещения дорог и дорожных сооружений.

Повышение сохранности дорог, представляющих собой государственное имущество, балансовая стоимость которого составляет значительную долю всех основных фондов российской экономики, будет обеспечиваться, в первую очередь, повышением эффективности контроля, своевременным проведением работ по их ремонту в соответствии с межремонтными сроками, более комплексным содержанием автомобильных дорог, улучшением качества зимнего содержания, принятием правовых актов, направленных на повышение ответственности за нанесение ущерба дорогам.

Создание современной сети автомобильных дорог, решение проблем безопасности движения невозможно без коренного улучшения уровня обслуживания грузов и пассажиров с целью создания необходимых условий для безопасного движения по дорогам, обеспечения сохранности грузов, обеспечения условий для работы и отдыха пользователей дорог. Программой предусмотрены мероприятия по развитию дорожного сервиса, стимулированию привлечения для обслуживания участников дорожного движения небюджетных средств. Будет реализована система мер по упорядочению размещения объектов дорожного сервиса в целях обеспечения безопасности движения, снижения экологической нагрузки на придорожные полосы, улучшения обслуживания пользователей. Объекты дорожного сервиса, подлежащие строительству и эксплуатации в рамках настоящей Программы, разделены на три основные группы в зависимости от источников финансирования, форм собственности и порядка функционирования:

- Первая группа объектов - это объекты, входящие в комплекс автомобильной дороги и активно способствующие снижению утомляемости водителей и пассажиров, обеспечению оказания необходимой помощи участникам движения, повышению уровня удобства и безопасности движения, повышению долговечности автодорог, в том числе площадки для кратковременной стоянки автомобилей и отдыха участников движения, автобусные остановки, пункты весового контроля, посты ГИБДД. Количество и места расположения этих объектов будут определяться предпроектной документацией на строительство дорог. Финансирование строительства, ремонта и содержания этих объектов будет осуществляться из средств, выделяемых для развития, а также ремонта и содержания дорог, хотя, в отдельных случаях вероятно и долевое участие частных инвесторов, имеющих коммерческую заинтересованность.
- Вторая группа объектов – объекты, образующие единую систему сервисного обслуживания пассажирских перевозок, в том числе сеть автовокзалов и автостанций, пунктов медицинской помощи, как правило расположенных в населенных пунктах вблизи дорог. Строительство, ремонт и содержание объектов этой группы предусмотрено финансировать из небюджетных средств и местных бюджетов.
- Третья группа объектов - объекты платного сервиса в пределах придорожной полосы для повышения уровня комфорта для участников движения, создания условий для труда и отдыха в пути водителей и пассажиров К объектам этой группы отнесены мотели, кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты питания, грузовые терминалы. Их предусмотрено создавать в виде коммерческих предприятий, как правило, малого бизнеса, создающихся и эксплуатируемых за счет собственных средств. Развитие таких объектов дорожного сервиса будет определяться законом "спроса и предложения" и государственным регулированием в части обеспечения безопасного функционирования предприятий и защиты прав потребителей.

Реализация мероприятий Программы позволит достичь сокращения количества ДТП, связанных с неудовлетворительными дорожными условиями. Только в период 2001 – 2005 годов общее снижение числа погибших в дорожно – транспортных происшествиях может составить 15-20% на 1 млн. зарегистрированных автомобилей.

Расходы на реализацию программного проекта в период 2002 – 2010 г.г. составят 19972 млн.руб., в том числе в период 2002 – 2005 г.г. – 7069 млн.руб.
Более детально мероприятия программного проекта представлены в таблице 13.

Таблица 13

ПРОГРАММНЫЙ ПРОЕКТ "ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА"

Перечень мероприятий	Расходы по периодам, млн. рублей				Ожидаемые конечные результаты
	2002 – 2005г.г.	в т.ч. 2002г.	2006 – 2010г.г	Итого 2002 – 2010г.г.	
1. Реализация мероприятий по обеспечению безопасности движения на федеральных и территориальных автомобильных дорогах, в том числе:	56,0	7,0	68,0	124,0	Повышение уровня безопасности движения на дорогах , общее уменьшение количества погибших в ДТП на 15-20% на 1 млн. зарегистрированных автомобилей
Федеральный бюджет	56,0	7,0	68,0	124,0	
1.1. Создание и обеспечение функционирования системы мониторинга аварийности на важнейших магистральных автомобильных дорогах	56,0	7,0	68,0	124,0	
1.2. Разработка и реализация программ ликвидации очагов аварийности на автомобильных дорогах, в том числе на железнодорожных переездах и пересечениях автомобильных дорог (затраты по мероприятию учтены в программных проектах «Строительство и реконструкция автомобильных дорог» и «Ремонт и содержание автомобильных дорог»)	(2500,0)	(550,0)	(3500,0)	(6000,0)	
2. Обеспечение сохранности автомобильных дорог, в том числе:	133,0	32,0	205,0	338,0	Повышение надежности и долговечности дорог, снижение аварийности, уменьшение расходов на эксплуатацию дорог и транспортных средств
Федеральный бюджет	133,0	32,0	205,0	338,0	
3. Развитие дорожного сервиса, в том числе:	6880,0	2142,0	12630,0	19510,0	
Федеральный бюджет	-	-	-	-	
внебюджетные источники, из них	6880,0	2142,0	12630,0	19510,0	
привлеченные средства	6880,0	2142,0	12630,0	19510,0	
3.1. Развитие сети объектов для обслуживания массового пассажирского автотранспорта, включая автовокзалы и автостанции, а также пунктов медицинской помощи, в том числе:	180,0	42,0	330,0	510,0	
внебюджетные источники, из них	180,0	42,0	330,0	510,0	

привлеченные средства	180,0	42,0	330,0	510,0	
3.2. Развитие сети объектов для оказания дополнительных платных услуг пользователям дорог в пределах придорожной полосы, включая мотели, кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты питания, грузовые терминалы, в том числе	6700,0	2100,0	12300,0	19000,0	Повышение уровня удобства и безопасности движения, создание комфорта для участников движения
внебюджетные источники, из них	6700,0	2100,0	12300,0	19000,0	
привлеченные средства	6700,0	2100,0	12300,0	19000,0	
Итого по программному проекту, в том числе	7069,0	2181,0	12903,0	19972,0	
Федеральный бюджет, из них	189,0	39,0	273,0	462,0	
расходы на прочие нужды,	189,0	39,0	273,0	462,0	
Внебюджетные источники из них	6880,0	2142,0	12630,0	19510,0	
Привлеченные средства	6880,0	2142,0	12630,0	19510,0	

Программный проект "Снижение отрицательного воздействия на окружающую среду"

Резкий рост уровня автомобилизации в Российской Федерации обуславливает существенное повышение отрицательного влияния транспортно-дорожного комплекса на окружающую природную среду. Перегруженность дорог, снижение эксплуатационных скоростей движения, заторы многократно увеличивают объемы выбросов выхлопных газов в атмосферу, шум, загрязнение почв и водных источников. Особенно сильное воздействие создается в населенных пунктах, по которым проходят дороги, жизнь населения вблизи дорог характеризуется повышенным уровнем заболеваемости и дискомфорта. Повышение требований к безопасности движения в зимнее время приводит к увеличению загрязнения придорожных территорий химическими реагентами, используемыми для борьбы с зимней скользкостью. Велика энергоемкость строительства и содержания автомобильных дорог, что приводит к значительным объемам вредных выбросов в атмосферу. Значительную проблему представляют твердые бытовые отходы, скапливающиеся вблизи дорог, в том числе изношенные автомобильные шины и металл.

Непринятие неотложных мер по снижению воздействия транспортно – дорожного комплекса на окружающую природную среду в условиях нарастающей автомобилизации страны может привести к необратимым последствиям. Программой предусмотрены мероприятия, направленные на исключение или существенное снижение воздействия дорожной составляющей транспортно - дорожного комплекса на окружающую природную среду, в том числе:

- развитие сети автомобильных дорог и увеличение их пропускной способности, строительство обходов городов и наиболее крупных сельских поселений, улучшение состояния улично – дорожной сети, используемой для пропуска транзитного транспорта, создание условий для улучшения режима движения транспортных средств;
- комплексные мероприятия по повышению экологической безопасности существующей сети автомобильных дорог, внедрение современных инженерных средств защиты окружающей среды от вредных воздействий, применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий, шумозащитных экранов, очистных сооружений, фильтров и нейтрализаторов для очистки поверхностного стока, почв, защитных сеток, предотвращающих выход животных на проезжую часть;
- совершенствование нормативно - методической базы по вопросам охраны окружающей природной среды в дорожном хозяйстве, в том числе по оценке воздействия автодорог на окружающую среду, разработка современных методов определения экономической эффективности природоохранных мероприятий, совершенствование системы производственного экологического контроля в дорожной отрасли, последовательный переход к управлению природоохранной деятельностью в дорожном хозяйстве на основе стандартов ИСО 14000;
- разработка и внедрение новых конструкций, материалов, технологий, в частности, типовых конструкций защитных сооружений, совершенствование конструкций дорожных покрытий в направлении уменьшения шумового воздействия, снижения пыле- и гололедообразования, разработка повышенных требований к водоотводным сооружениям и конструкциям укреплений откосов для предотвращения водной эрозии, совершенствование методов оценки стеснения потоков водопропускными дорожными сооружениями, ландшафтного проектирования, совершенствование специализированного программного обеспечения для расчетов уровней загрязнений, разработка машин для сбора,

утилизации отходов и порубочных остатков с их измельчением, технологии утилизации твердых отходов, использование вторичных продуктов и отходов;

- стимулирование применения предприятиями дорожного хозяйства наиболее экологически безопасных видов топлива, возобновимых источников энергии, последовательного перевода асфальтосмесительных установок на газовое топливо и совершенствования систем очистки их выбросов;
- разработка и внедрение новых методов и способов зимнего содержания дорог, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов, широкое внедрение системы оповещения и прогнозирования метеоусловий, переход от борьбы с гололедом к его профилактике.

Реализация перечисленных мер будет осуществляться во взаимодействии с органами государственной исполнительной власти, уполномоченными в области охраны окружающей природной среды и другими заинтересованными организациями.

Программой предусмотрен мониторинг исполнения мероприятий. В период реализации Программы мониторинг будет осуществлять государственный заказчик или организации, действующие по его поручению, в тесном контакте с органами, уполномоченными в области охраны окружающей среды.

Мониторинг будет включать в себя:

- контроль заказчика, а при необходимости и независимых экспертов за полнотой и точностью включения в проектную документацию положений, утвержденных на предыдущих стадиях проектирования по мерам исключения и смягчения воздействий, компенсаций, за проектированием природоохранных мероприятий и сооружений;
- обеспечение выбора подрядной строительной организации, способной обеспечить наиболее экологически чистые технологии работ, а также осуществление предусмотренных проектом природоохранных мероприятий;
- включение в проект мероприятий по разъяснению работникам подрядной строительной организации природоохранных требований и проектных решений, а также при необходимости их обучение;
- надзор за выполнением природоохранных мероприятий, за строительством природоохранных и защитных сооружений, правильностью возмещения ущерба и выплаты компенсаций, предусмотренных проектом;
- наблюдение за своевременностью и правильностью выполнения работ по рекультивации нарушенных земель;
- анализ во время ведения строительных работ эффективности предусмотренных в проекте мероприятий, их корректировка в случае необходимости;
- наблюдение в послестроительный период за работой водоотводных, противоэрозионных и иных природоохранных сооружений, снегозащитных насаждений.

При внедрении перечисленных в программном проекте мероприятий, связанных с обеспечением экологической безопасности автомобильных дорог, технологические и транспортные выбросы вредных веществ могут быть не только стабилизированы, но и существенно сокращены. За счет внедрения очистных устройств (фильтров, нейтрализаторов), применения обеспыливающих материалов, замещения нефтяного топлива и угля природным газом и других перечисленных мероприятий к 2005 - 2006 году можно добиться стабилизации, несмотря на предусматриваемое увеличение объемов работ, объемов технологических выбросов вредных веществ в атмосферу на уровне 2001 года.

Экологический и социальный эффект от реализации Программы будет заключаться в:

- снижении на 25-30% зоны негативного влияния автомобильных дорог на население и придорожные экосистемы (по уровню шума, загрязнения воздуха, водных ресурсов и почвы) и как следствие снижении заболеваемости и

увеличении продолжительности жизни людей, проживающих на придорожных территориях, росте урожайности сельскохозяйственных культур;

- сокращении на 5-10% гибели представителей флоры и фауны в результате транспортно-дорожной деятельности;
- сокращении риска возникновения чрезвычайных экологических ситуаций, связанных с деятельностью дорожной отрасли, роста ее устойчивости в случае возникновения природных и техногенных катастроф;
- сокращении временно занимаемых для целей строительства площадей, особенно ценных сельскохозяйственных угодий, лесов первой группы, речных пойм и других земель высокого экологического потенциала;
- снижении объемов использования материальных природных ресурсов, в первую очередь в зоне влияния сооружения (грунт, минеральные материалы, древесина, почвы и т.п.);
- максимальном сохранении плодородного слоя почвы на землях, отводимых для временного использования, восстановлении нарушенных земель;
- предотвращении недопустимого загрязнения за пределами полосы отвода земель, водоемов, атмосферы транспортными и технологическими выбросами;
- предотвращении экзогенных гео- и гидродинамических явлений, изменяющих природные системы (осушение, заболачивание, эрозия, оползни и т.п.);
- исключении непосредственного уничтожения или существенных изменений условий обитания и размножения животных (в том числе птиц, рыб, земноводных и др.), изменений гидрологического или биологического режимов болот, водоемов;
- недопущении ухудшения условий проживания местного населения в зоне влияния объекта вследствие изъятия земель, сноса строений, разделения угодий, нарушения сложившейся инфраструктуры и т.п.;
- предупреждении эстетического ущерба вследствие изменения визуально воспринимаемого ландшафта, внедрения в него чужеродных элементов;
- обеспечении сохранности памятников культуры, объектов археологии.

Расходы на выполнение перечисленных программных мероприятий настоящего программного проекта учтены в соответствующих программных проектах.

Программный проект "Научно-техническое обеспечение"

Основной целью программного проекта является повышение долговечности и надежности дорог и дорожных сооружений, сокращение стоимости дорожных работ на основе развития науки и техники в дорожном хозяйстве, совершенствование нормативной базы.

Ввиду эффективности инвестиций в научно-техническую сферу дорожного хозяйства предусматривается значительное увеличение расходов на научные исследования с доведением их до уровня, принятого в мировой практике. Это позволит сохранить научный потенциал дорожного хозяйства, обеспечить в необходимом объеме выполнение фундаментальных и поисковых научных исследований, ежегодных планов НИОКР, привлечение отраслевых научных центров, вузовской науки. В результате будет сокращено, а в перспективе ликвидировано, отставание от уровня развитых зарубежных стран в применении новейших технологий, конструкций и материалов, техники, обеспечении своевременного обновления нормативно-технической базы дорожного хозяйства, оптимизированы затраты на строительство, ремонт и содержание дорог и дорожных сооружений.

Реализация основных мероприятий проекта будет направлена на решение наиболее актуальных и сложных проблем дорожного хозяйства на основе эффективного использования и дальнейшего накопления фундаментальных знаний в различных областях науки и техники, таких как физика высоких энергий, химия и реология грунтов, смесей и вяжущих, гидравлика, механика, в том числе строительная и механика сложных сред, геотехника. компьютерные и лазерные технологии, системы телекоммуникаций, включая космические и т.д. В результате будут созданы и освоены на практике принципиально новые, альтернативные существующим, высокоэффективные материалы, технологии, приборы, техника, оборудование, методы расчетов и прогнозирования работы автомобильных дорог и сооружений на них. В целом это позволит на качественно новом уровне и существенно более эффективно выполнять основные виды дорожных работ.

Для централизации научного потенциала отрасли и решения задач научно-технического прогресса будет создан "Отраслевой федеральный центр науки и высоких технологий", осуществляющий свою деятельность на основе долгосрочной целевой программы по актуальным направлениям развития науки и техники в дорожном хозяйстве.

Проект научно-технического обеспечения реализации Программы состоит из следующих четырех блоков:

- "Поисковые и фундаментальные исследования";
- "Прикладные научно- исследовательские работы";
- "Опытно-конструкторские работы";
- "Исследования и разработка стандартов и норм";

Блок "Поисковые и фундаментальные исследования" направлен на решение следующих вопросов:

- поиск и разработка решений, обеспечивающих повышение надежности и долговечности дорожных конструкций, создание принципиально новых материалов;
- поиск и разработка решений, обеспечивающих повышение надежности и долговечности конструкций искусственных сооружений,
- реализация "Межведомственной программы развития дорожного машиностроения России на 2002 – 2005 годы", разработка дорожных и мостовых машин и механизмов, обеспечивающих импортозамещение, энерго- и ресурсосбережение;
- разработка технологий, обеспечивающих приведение состояния автомобильных дорог в соответствие с современными требованиями безопасного и удобного движения автомобилей;

- совершенствование методов экономической эффективности дорожных работ, определяющих их истинное значение для экономического и социального развития общества.

Блок "Прикладные научные исследования" направлен на решение следующих вопросов:

- совершенствование системы управления дорожным хозяйством с целью повышения эффективности управленческих решений, повышения эффективности инвестиций и качества дорожных работ;
- совершенствование дорожных конструкций, технологий их устройства, используемых материалов с целью повышения долговечности и надежности конструкций, снижения их стоимости, повторное использование дорожно-строительных материалов, отходов производств и местных строительных материалов;
- повышение качества дорожно-строительных материалов, в том числе нефтяного дорожного битума и асфальтобетона, что является одним из решающих факторов повышения качества и долговечности и надежности работы дорожных покрытий;
- повышение транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог и безопасности дорожного движения;
- совершенствование и разработка нового диагностического оборудования и приборов для лабораторного контроля качества работ по строительству, ремонту и содержанию дорог и мостов;
- создание и совершенствование автоматизированных банков дорожных данных, разработка компьютерных методов планирования дорожных работ с целью повышения эффективности принимаемых решений и сокращения затрат в сфере управления;
- разработка дорожных программ, схем развития сети автомобильных дорог России, в том числе в составе международных транспортных коридоров, на отдаленную перспективу с целью поиска направлений автомобильных дорог в наибольшей степени стимулирующих социальное и экономическое развитие, обеспечивающих ее обороноспособность и экономическую безопасность, способствующих повышению эффективности средств, выделяемых на нужды дорожного строительства;
- повышение экологической безопасности автомобильных дорог, возможности увеличения их вклада в дело общего оздоровления окружающей среды.

Блок "Опытно-конструкторские работы" направлен на решение следующих вопросов:

- реализация первого этапа "Межведомственной программы развития дорожного машиностроения России на 2002 – 2005 годы", разработка дорожных и мостовых машин и механизмов, обеспечивающих импортозамещение, энерго- и ресурсосбережение, подготовка предложений на последующие этап программы;
- разработки и внедрения в дорожном хозяйстве новой техники для строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог и мостов, обеспечивающих импортозамещение, ресурсо- и энергосбережение, увеличение сроков службы сооружений, повторное использование дорожно-строительных материалов, повышение качества дорожно-строительных материалов;
- совершенствование методов и технических средств диагностики и лабораторного контроля дорожных работ.

Блок "Исследования и разработка стандартов и норм" направлен на решение следующих вопросов:

- совершенствование системы стандартизации в дорожном хозяйстве, обеспечение ее гармонизации с международной системой;
- разработка и совершенствование системы государственных стандартов на дорожно-строительные материалы;

- совершенствование нормативно-технических документов на проектирование, строительство дорог и дорожных сооружений, в том числе в особых условиях, направленных на оптимизацию принимаемых проектных решений, а также документам по организации проектно-изыскательских работ;
- развитие системы контроля качества выполнения дорожных работ, в том числе метрологического обеспечения, создание единой системы управления качеством транспортно-эксплуатационного состояния дорожных объектов на основе широкомасштабного внедрения современных технологий, введение системы сертификации сырья, материалов и технологий, иной продукции для дорожного хозяйства, стимулирование добровольной сертификации для наиболее ответственных категорий работников дорожных производственных предприятий;
- разработка новых стандартов, типовых проектных решений по вопросам содержания дорог и обеспечения безопасности дорожного движения;
- совершенствование нормативно-технической базы в части охраны окружающей среды, снижения воздействия на нее;
- совершенствование системы ценообразования и оптимизации стоимости дорожных работ, в том числе в сфере землепользования и сохранности дорог и дорожных сооружений;
- совершенствование межгосударственной нормативно-технической базы;
- разработка методических и рекомендательных документов, направленных на прогнозирование срока службы дорожных и мостовых конструкций, повышение их долговечности и надежности;
- совершенствование методов повышения безопасности дорожного движения;
- совершенствование методов контроля качества дорожных работ с учетом современной материальной базы дорожного хозяйства, применения новых дорожно-строительных материалов, современных технологий;
- совершенствование системы ценообразования проектно-изыскательских работ.

В 2002 году на выполнение необходимого объема научных исследований планируется выделение 145 млн. руб., что позволит выполнить 170 научно-исследовательских работ. За период с 2002 по 2005 г.г. необходимо выделение 601,2 млн. руб., а за период с 2002 по 2010 г.г. 1478 млн. руб.

Реализация намечаемых планов выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ позволит выйти на новый качественный уровень продукции дорожного хозяйства, окажет стимулирующее влияние на социальное и экономическое развитие нашей страны, будет способствовать повышению обороноспособности и экономической безопасности, обеспечит требуемые потребительские качества отечественных дорог и безопасность дорожного движения, будет способствовать вступлению России в ВТО.

Более детально программный проект представлен в таблице 14.

Таблица 14

ПРОГРАММНЫЙ ПРОЕКТ "НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ"

Перечень мероприятий	Расходы по периодам, млн. рублей				Ожидаемые конечные результаты
	2002 – 2005г г.	в т.ч. 2002г.	2006 – 2010г.г	2002 – 2010г.г.	
1. Поисковые и фундаментальные исследования	62,0	15,0	85,0	147,0	
1.1. Совершенствование теоретических основ и расчетных методов надежности и долговечности дорожных конструкций	14,0	3,5	17,0	31,0	Повышение уровня обоснований, состава и структуры программных мероприятий по совершенствованию и развитию сети автомобильных дорог
1.2. Совершенствование теоретических основ и расчетных методов надежности и долговечности конструкций искусственных сооружений	14,0	3,5	17,0	31,0	Повышение долговечности и надежности дорожных и мостовых сооружений и конструкций, обеспечивающих снижение затрат на их ремонт и содержание
1.3. Разработка дорожных и мостовых машин и механизмов, обеспечивающих импортозамещение, энерго- и ресурсосбережение	10,8	2,7	16,2	27,0	Снижение ресурсоемкости и повышение качества дорожных работ
1.4. Совершенствование теоретических основ эксплуатации автомобильных дорогах	11,2	2,8	16,8	28,0	Повышение долговечности дорожных покрытий и транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог
1.5. Совершенствование теоретических основ экономики дорожного хозяйства	12,0	2,5	18,0	30,0	Повышение эффективности использования средств, выделяемых на дорожные нужды
2. Прикладные научно-исследовательские работы	220,0	52,0	316,0	536,0	
2.1. Совершенствование системы управления дорожным хозяйством	4,0	1,0	6,0	10,0	Повышение эффективности управленческих решений, направленных на повышение

					эффективности инвестиций и качества дорожных работ
2.2. Совершенствование дорожных конструкций, используемых материалов и технологии устройства	50,0	11,8	72,0	122,0	Повышение долговечности и надежности дорожных конструкций при снижении их стоимости
2.3. Повышение качества нефтяного дорожного битума и асфальтобетона	17,0	4,0	24,0	41,0	Повышение долговечности и надежности дорожных одежд на основе органических вяжущих при снижении их стоимости
2.4. Повышение транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог и безопасности дорожного движения	17,0	4,0	24,0	41,0	Повышение экономичности перевозок, безопасности и комфортабельности движения
2.5. Совершенствование и разработка нового диагностического оборудования и приборов для лабораторного контроля качества работ по строительству, ремонту и содержанию дорог и мостов	33,0	7,5	47,0	80,0	Повышение долговечности и надежности дорожных сооружений и конструкций
2.6. Совершенствование машин и механизмов для строительства и ремонта дорожных и мостовых конструкций, обеспечивающее импортозамещение, ресурсо- и энергосбережение	34,0	8,0	50,0	84,0	Снижение ресурсоемкости и повышение качества дорожных работ
2.7. Создание и совершенствование автоматизированных банков дорожных данных, разработка компьютерных методов автоматизированного планирования дорожных работ	33,0	7,8	47,0	80,0	Сокращение затрат в результате оптимизации принимаемых решений на основе собираемой информации на основе
2.8. Разработка программ и схем развития сети автомобильных дорог России, в том числе в составе международных транспортных коридоров, на отдаленную перспективу	14,0	3,5	20,0	34,0	Корректировка дорожных работ с учетом изменения эффективности объектов в результате ввода объектов в эксплуатацию
2.9. Повышение экологической безопасности дорожного хозяйства и снижение отрицательного воздействия автомобильных дорог, дорожных сооружения и дорожных работ на экосистему	18,0	4,4	26,0	44,0	Обеспечение экологической безопасности дорожного хозяйства и снижение его отрицательного действия на

					экосистемы
3. Опытно-конструкторские работы	128,0	32,0	192,0	320,0	
3.1. Создание современной техники для строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог и мостов, обеспечивающей импортозамещение, энерго- и ресурсосбережение	104,0	26,0	156,0	260,0	Повышение качества, снижение доли ручного труда и себестоимости при производстве дорожных работ
3.2. Совершенствование методов и средств диагностики и лабораторного контроля дорожных работ	24,0	6,0	36,0	60,0	Повышение эффективности управленческих решений, направленных на повышение транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог и мостов
4. Исследования разработка стандартов и норм	191,2	46,0	283,8	475,0	
4.1. Разработка и совершенствование системы государственных стандартов для развития дорожной сети и проектирования дорог и мостов	10,0	2,3	15,0	25,0	Унификация и оптимизация нормируемых параметров в соответствии с современными требованиями
4.2. Разработка и совершенствование системы государственных стандартов на дорожно-строительные материалы	10,0	2,3	15,0	25,0	Повышение надежности и долговечности дорожных конструкций
4.3. Совершенствование норм на проектирование, строительство дорог и дорожных сооружений, в том числе в особых условиях, организацию проектно-изыскательских работ	17,2	4,3	25,8	43,0	Оптимизация норм проектирования, строительства дорог и дорожных сооружений, организации проектно-изыскательских работ
4.4. Совершенствование системы контроля качества при проектировании и строительстве дорог и дорожных сооружений	11,6	2,9	17,4	29,0	Повышение транспортно-эксплуатационных качеств и долговечности автомобильных дорог
4.5. Совершенствование норм регламентирующих содержание дорог и безопасность дорожного движения	14,4	3,6	21,6	36,0	Повышение транспортно-эксплуатационных качеств дорог и безопасности движения
4.6. Совершенствование нормативно-технической базы по	12,0	3,0	18,0	30,0	Актуализация требований

вопросам экологической безопасности					экологической безопасности автомобильных дорог и дорожных работ
4.7. Совершенствование системы ценообразования и оптимизации стоимости дорожных работ	11,6	2,9	17,4	29,0	Повышение эффективности управления Инвестициями
4.8. Совершенствование межгосударственной нормативно-технической базы	8,0	1,8	12,0	20,0	Гармонизация и унификация отечественных норм с международными требованиями, как страна-участник МСД
4.9. Разработка методов прогнозирования срока службы дорожных и мостовых конструкций	38,0	8,7	55,0	93,0	Повышение эффективности управленческих решений, направленных на повышение эффективности инвестиций и качества дорожных работ
4.10. Совершенствование методов повышения безопасности дорожного движения	14,0	3,5	21,0	35,0	Повышение безопасности дорожного движения
4.11. Совершенствование методов лабораторных испытаний	22,4	5,6	33,6	56,0	Повышение качества дорожных работ
4.12. Совершенствование системы ценообразования проектно-изыскательских работ	11,0	2,7	16,0	27,0	Оптимизация стоимости проектно-изыскательских работ
4.13. Развитие системы ценообразования в сфере землепользования и сохранности дорог и дорожных сооружений	11,0	2,4	16,0	27,0	Повышение эффективности использования средств, выделяемых на дорожные нужды при изъятии земель для дорожного строительства и снижение затрат на ремонт
Итого в том числе:	601,2	145,0	876,8	1478,0	
Федеральный бюджет, из них	601,2	145,0	876,8	1478,0	
Расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР)	601,2	145,0	876,8	1478,0	

Программный проект "Подготовка кадров"

Основной целью программного проекта "Подготовка кадров" является обеспечение дорожного хозяйства рабочими и специалистами, профессиональные качества которых будут удовлетворять требованиям выполнения Программы с учетом предусмотренного активного внедрения новых технологий, материалов, методов работы. Проект предусматривает, что пополнение численности работающих в дорожном хозяйстве будет в значительной степени осуществляться за счет лиц, высвобожденных в других отраслях экономики и требующих профессионального обучения. Для удовлетворения потребности в квалифицированных кадрах программным проектом предусмотрена реализация следующих задач:

- подготовка специалистов и рабочих с учетом потребностей Программы;
- содействие освоению работниками современных методов работы и управления;
- содействие внедрению новых эффективных машин и технологий;
- обеспечение конкурентоспособности отечественных предприятий.

Предусматривается подготовка кадров высшего звена на базе действующих специализированных высших учебных заведений автодорожного профиля и факультетах других ВУЗов. Подготовка кадров среднего звена будет осуществляться на базе действующих в отрасли колледжей и техникумов, имеющих в соответствии с Законом Российской Федерации "Об образовании" лицензии на право ведения образовательной деятельности и прошедших государственную аттестацию, а рабочих кадров дорожно - эксплуатационных предприятий общей численностью более 22 тысяч человек - на базе опорных учебно - производственных центров. Будет осуществлена подготовка специалистов федеральных и территориальных органов управления дорожным хозяйством современным методам управления закупками для государственных нужд. Переподготовка и повышение квалификации работников предприятий дорожного хозяйства будет осуществляться за счет средств предприятий.

Одновременно Программой предусматривается стимулирование добровольной сертификации для наиболее ответственных категорий работников дорожных производственных предприятий, а также реализация мер по поднятию престижа работников дорожного хозяйства, в том числе мерами материального и морального поощрения.

Реализация мероприятий, предусмотренных программным проектом "Подготовка кадров", позволит удовлетворить потребность отрасли в квалифицированных специалистах, будет способствовать решению социальной задачи трудоустройства временно нетрудоустроенных лиц, достичь экономии средств, выделяемых на дорожные работы, до 10% в связи с повышением качества проведения подрядных торгов.

Расходы на реализацию программного проекта составят в период 2002 – 2010 г.г. 1241 млн.руб., в том числе в период 2002 – 2005 г.г. – 555млн.руб.

Более детально программный проект представлен в таблице 15.

Таблица 15

ПРОГРАММНЫЙ ПРОЕКТ "ПОДГОТОВКА КАДРОВ"

Перечень мероприятий	Расходы по периодам, млн. рублей				Ожидаемые конечные результаты
	2002 – 2005г г.	в т.ч. 2002г.	2006 – 2010г.г	Итого 2002 – 2010г.г.	
1. Подготовка рабочих, бригадиров и кадров среднего звена для дорожного хозяйства	112,0	28,0	136,0	248,0	Обеспечение дорожного хозяйства кадрами, готовыми для работы с новой техникой, технологиями, материалами, удовлетворение потребности отрасли в специалистах по требуемым направлениям
2. Переподготовка кадров высшего звена на базе специализированных высших учебных заведений и автодорожных факультетов ВУЗов России	224,0	56,0	270,0	494,0	
3. Переподготовка и повышение квалификации работников государственных дорожно – эксплуатационных предприятий	112,0	28,0	136,0	248,0	
4. Подготовка специалистов федеральных и территориальных органов управления дорожным хозяйством по курсу "Управление государственными закупками"	5,5	1,5	9,5	15,0	Экономия средств, выделяемых на дорожные работы, до 10% в связи с улучшением проведения закупок
5. Подготовка управленческих кадров для организаций дорожного хозяйства	5,5	1,5	9,5	15,0	Формирование кадрового состава для управления отраслью
6. Создание и совершенствование системы подготовки кадров для лиц, привлекаемых из других отраслей экономики, беженцев, шахтеров и т.д.	80,0	20,0	100,0	180,0	Обеспечение дорожного хозяйства кадрами, содействие решению социальной задачи трудоустройства временно нетрудоустроенных лиц
7. Совершенствование материально – технической базы учреждений по подготовке и переподготовке кадров дорожного хозяйства	16,0	4,0	25,0	41,0	Обеспечение переподготовки рабочих и специалистов работе с новой техникой, технологиями, дорожно – строительными материалами
Итого по программному проекту, в том числе	555,0	139,0	686,0	1241,0	
Федеральный бюджет, из них	505,0	125,0	616,0	1121,0	
расходы на прочие нужды	505,0	125,0	616,0	1121,0	
внебюджетные источники, из них	50,0	14,0	70,0	120,0	
привлеченные средства	50,0	14,0	70,0	120,0	

Программный проект "Информационное обеспечение"

Основной целью программного проекта является формирование и поддержание системы оперативного информационного обеспечения органов управления, организаций и предприятий дорожного хозяйства. Основными задачами системы информационного обеспечения являются:

- создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля за деятельностью дорожных организаций и предприятий, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;
- обеспечение федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, дорожных организаций по реализации программных мероприятий;
- информирование населения о ходе и итогах выполнения Программы, разъяснение ее целей и задач;
- информационная поддержка инновационной деятельности по применению прогрессивных технологий, конструкций и материалов, передового опыта в целях снижения затрат на дорожные работы.

В соответствии с программным проектом "Информационное обеспечение" на важнейших федеральных автомобильных дорогах, в первую очередь входящих в состав международных транспортных коридоров, будет осуществлено создание и развитие отраслевой системы связи и информатизации с использование современных технологий, направленной на своевременное обеспечение работников дорожно – эксплуатационных организаций и пользователей необходимой информацией о транспортно – эксплуатационном состоянии автомобильных дорог, условиях безопасности движения, метеорологических условиях, наличии и состоянии объектов дорожного сервиса и т.д. Она позволит обеспечить оперативную связь с учреждениями здравоохранения, охраны правопорядка, противопожарной службы и других, будет способствовать снижению тяжести последствий дорожно – транспортных происшествий за счет сокращения времени спасения и эвакуации пострадавших, оказания им оперативной медицинской помощи. Система предусматривает развитие автоматизированных центров управления производством в организациях, осуществляющих содержание федеральных автомобильных дорог. Проект включает создание и поддержку отраслевых информационных баз данных, мониторинг тенденций развития автодорожного комплекса.

Предусмотрены меры по обмену опытом, сбору и распространению информации о новых дорожных технологиях, организации выставок, конференций, семинаров, издание и распространение информационной периодической и нормативно-технической литературы, атласов и справочников для нужд дорожного хозяйства и пользователей автомобильными дорогами.

Расходы на реализацию программного проекта в период 2002 – 2010 г.г. составят 7501 млн.руб., в том числе за период 2002 – 2005 г.г. – 2526 млн.руб.

Более детально программный проект представлен в таблице 16.

Таблица 16

ПРОГРАММНЫЙ ПРОЕКТ "ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ"

Перечень мероприятий	Расходы по периодам, млн рублей				Ожидаемые конечные результаты
	2002 – 2005г.г.	в т.ч 2002г	2006 – 2010г.г	Итого 2002 – 2010г.г.	
1. Развитие системы связи и информатизации на важнейших федеральных автомобильных дорогах	2400	350,0	4800,0	7200,0	Своевременное обеспечение пользователей, работников дорожно – эксплуатационных организаций необходимой информацией, снижение количества фатальных исходов в дорожно – транспортных происшествиях
2. Совершенствование и поддержание информационных баз данных и геоинформационных систем, информационное сотрудничество, мониторинг тенденций развития автодорожного комплекса с использованием программных информационных технологий	**30,0**	**5,0**	**45,0**	**75,0**	Повышение производительности и качества труда работников дорожного хозяйства всех уровней за счет их своевременного обеспечения необходимой качественной информацией, долговечности и надежности сооружений за счет применения современных материалов и технологий, информирование общественности об итогах и эффективности реализации Программы
3 Организация обмена передовым опытом, сбор и распространение информации о новых технологиях, издание и распространение отраслевой нормативно-методической литературы, издание атласов автомобильных дорог	56,0	14,0	70,0	126,0	
4. Создание единой информационной среды для реализации Программы, организация и участие в выставках, конференциях, семинарах, поддержание работы WEB-сайтов органов управления автомобильными дорогами	40,0	10,0	60,0	100,0	
Итого по программному проекту, в том числе	2526,0	379,0	4975,0	7501,0	
Федеральный бюджет, из них	2501,0	376,0	4945,0	7446,0	
расходы на прочие нужды	2501,0	376,0	4945,0	7446,0	
внебюджетные источники, из них	25,0	3,0	30,0	55,0	
привлеченные средства	25,0	3,0	30,0	55,0	

Программный проект "Правовое обеспечение"

Действующее законодательство Российской Федерации в сфере автомобильных дорог и дорожной деятельности не в полной мере учитывает особенности автомобильных дорог общего пользования как имущественного комплекса, взаимоотношения субъектов права в процессе создания и эксплуатации дорожной сети для обеспечения конституционных прав граждан на свободу передвижения, безопасность и охрану здоровья, экономического и социального развития страны, а также в интересах пользователей дорог.

Целью Программного проекта "Правовое обеспечение" является формирование адекватной нормативной правовой базы, направленной на обеспечение законных интересов пользователей автомобильных дорог, которая в рамках развивающихся рыночных отношений обеспечит правовое закрепление особенностей правового статуса автомобильных дорог как имущественного комплекса, находящегося в государственной собственности, и как объекта публичного пользования, обеспечит правовое регулирование вопросов установления прав и обязанностей пользователей и владельцев автомобильных дорог, сохранности автомобильных дорог, формирования единой сети автомобильных дорог, повышения эффективности расходования денежных средств на нужды дорожного хозяйства, привлечения в дорожное хозяйство внебюджетных инвестиций. Помимо развития нормативной правовой базы дорожного хозяйства Программный проект "Правовое обеспечение" имеет целью обеспечение правоприменительной деятельности при реализации программы.

Для достижения указанных целей Программный проект "Правовое обеспечение" состоит из следующих двух блоков:

- нормативное правовое обеспечение;
- обеспечение правоприменительной деятельности.

Для реализации задач нормативного правового обеспечения Проект предусматривает разработку правовых актов, учитывающих, что деятельность дорожного хозяйства в Российской Федерации в значительной степени зависит от четкого слаженного функционирования в режиме единого комплекса дорожной сети, звенья которой имеют различную принадлежность и формы собственности от государственных автомобильных дорог общего пользования до ведомственных и частных подъездов к объектам, жилью, сельскохозяйственным угодьям, а также предприятиям и учреждениям. Основными задачами совершенствования системы нормативного правового обеспечения определены:

- установление правовых основ дорожной деятельности, компетенции органов государственной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, а также прав и обязанностей организаций и граждан, участвующих в такой деятельности, обеспечивающих создание и развитие предусмотренной настоящей Программой сети автомобильных дорог общего пользования;
- признание создания и развития межрегиональной опорной сети автомобильных дорог в Российской Федерации приоритетной стратегической общенациональной задачей с обязанностью субъектов Российской Федерации оказывать конкретную поддержку развитию опорной сети дорог, установление основ межбюджетных отношений в области финансирования дорожного хозяйства;
- установление правовых основ регулирования имущественного комплекса автомобильных дорог как объекта публичного пользования;
- правовое регулирование вопросов землепользования в области автомобильных дорог;
- установление правовых основ привлечения негосударственных инвестиций в дорожное хозяйство (платные автомобильные дороги, концессии в дорожном хозяйстве);
- разработка принципов взаимоотношений автомобильных дорог с другими видами путей сообщения и владельцами инженерных коммуникаций;

– установление правил обеспечения сохранности, правил пользования автомобильными дорогами общего пользования.

На первом этапе реализации проекта предусмотрено развитие нормативной правовой базы по приведенным ниже направлениям.

В первую очередь это участие в доработке и принятии системообразующего Федерального закона "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности".

В целях совершенствования системы финансирования автомобильных дорог необходимо дальнейшая проработка налогового законодательства с развитием связанных с использованием автотранспортных средств налоговых источников, которое не должно приводить к свертыванию дорожных программ и обеспечивать долгосрочное стабильное финансирование автомобильных дорог.

Программой предусмотрено совершенствование земельного законодательства в направлениях определения правового режима земель дорожного хозяйства, порядка резервирования земель для перспективного развития дорог и изъятия их для государственных нужд. Условием решения указанных вопросов является прежде всего принятие основных законов в области земельных отношений, прежде всего Земельного кодекса.

Будет разработан ряд законодательных актов, регулирующих вопросы привлечения негосударственных инвестиций в дорожное хозяйство, в том числе предусматривается принятие Федеральных законов "О платных автомобильных дорогах" и "О концессиях в дорожном хозяйстве".

Особое внимание предполагается уделить разработке нормативных правовых актов, обеспечивающих сохранность автомобильных дорог за счет регламентации организации проезда транспортных средств, осуществляющих перевозку сверхтяжелых и крупногабаритных грузов.

Учитывая, что в дорожном хозяйстве России в основном сформировался и функционирует рынок дорожных работ, на котором действуют многочисленные независимые предприятия различных форм собственности, предполагается предусмотреть внедрение действенной системы обеспечения интересов государства, пользователей дорог и населения с предоставлением федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему управление дорожным хозяйством, необходимых полномочий, позволяющих усилить его влияние на деятельность федеральных государственных унитарных предприятий дорожного хозяйства, в том числе в вопросах управления, распоряжения и закрепления имущества. Намечено разработать ряд нормативных правовых актов, регулирующих управление имущественным комплексом автомобильных дорог, автомобильных дорог общего пользования и имущества, необходимого для их эксплуатации с предоставлением органу федеральной исполнительной власти, осуществляющему управление автомобильными дорогами полномочий по передаче федерального имущества на праве оперативного управления и хозяйственного ведения, подчиненным им организациям.

Вместе с тем, необходимо обеспечить равноправный доступ на рынок подрядных работ любым предприятиям независимо от форм собственности на конкурсной основе, для чего будет продолжено проведение антимонопольной политики. В процессе реализации Программы будет существенно повышена роль договоров с применением норм гражданского законодательства о работах и поставках для государственных нужд. Дальнейшее развитие получит система конкурсов и торгов, в том числе с применением предварительной квалификации исполнителей, что позволит значительно усилить ответственность сторон договоров за результаты деятельности, долговечность и эксплуатационную надежность дорожных сооружений.

Задачи обеспечения правоприменительной деятельности в дорожном хозяйстве будут решаться на основе обобщения судебно – арбитражной практики в области защиты государственной собственности дорожного комплекса, изъятия земель для автомобильных

дорог, компенсационных выплат при отводе земель для государственных нужд, возмещением ущерба от дорожно – транспортных происшествий по сопутствующим дорожным условиям, исполнения договорных отношений со стороны подрядных организаций и т.д. Судебно – арбитражная деятельность будет осуществляться с проведением необходимых специализированных экспертиз. Выполнение намеченных Проектом мероприятий по совершенствованию правоприменительной деятельности позволит обеспечить оперативное внесение изменений и дополнений в нормативную правовую базу, а также улучшить подготовку и обоснование позиции в судебных заседаниях, избежать существенных неоправданных издержек государства по принятым судебным решениям.

Для обеспечения выполнения программного проекта "Правовое обеспечение" предусмотрено финансирование в течение программного периода в размере 219,9 млн. рублей.

Более детально программный проект представлен в таблице 17.

Таблица 17

ПРОГРАММНЫЙ ПРОЕКТ "ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ"

Перечень мероприятий	Расходы по периодам, млн. рублей				Ожидаемые конечные результаты
	2002 – 2005г.г.	в т.ч. 2002г.	2006 – 2010г.г	Итого 2002 – 2010г.г.	
1. Нормативное правовое обеспечение, всего, в том числе	42,8	10	82,1	124,9	
1.1. Разработка предложений по совершенствованию земельного законодательства	8,2	1,9	15,6	23,8	Определение земель автомобильных дорог, их правового режима, определение порядка резервирования
1.2. Разработка правовых актов по коммерческому использованию и развитию платных автомобильных дорог	11,1	2,6	21,3	32,4	Привлечение других видов источников для финансирования дорожных нужд
1.3. Разработка правовых актов в части осуществления перевозки сверхтяжеловесных и крупногабаритных грузов	9,4	2,2	18,1	27,5	Обеспечение сохранности автомобильных дорог и сооружений на них
1.4. Разработка правовых актов, регулирующих управление имущественным комплексом автомобильных дорог	14,1	3,3	27,1	41,2	Создание правого поля в сфере управления имущественным комплексом автомобильных дорог
2. Обеспечение правоприменительной деятельности	45,0	10,0	50,0	95,0	Повышение качества подготовки и обоснования позиции в судебных заседаниях, исключение существенных неоправданных издержек государства по принятым судебным решениям
Итого по программному проекту, в том числе	87,8	20,0	132,1	219,9	
Федеральный бюджет, из них	87,8	20,0	132,1	219,9	
расходы на прочие нужды	87,8	20,0	132,1	219,9	

Программный проект "Управление дорожным хозяйством"

Основной целью программного проекта является обеспечение эффективности управления автомобильными дорогами для повышения уровня качества услуг, предоставляемых пользователям дорог и дорожных работ. Основными задачами совершенствования системы управления в программный период будут:

- совершенствование системы планирования дорожной деятельности;
- совершенствование организационной структуры дорожного хозяйства;
- совершенствование управления имущественным комплексом дорожного хозяйства, необходимым для обеспечения функционирования автомобильных дорог и повышения их транспортно -эксплуатационного состояния;
- совершенствование землепользования в дорожном хозяйстве.

Совершенствование планирования дорожной деятельности, которое рассматривается в Подпрограмме как начальный этап процесса управления, будет осуществляться в направлении формирования системы долгосрочного и среднесрочного планирования на основе как минимум двух- трехгодичных программ работ в увязке с развитием единой транспортной системы Российской Федерации. В целях повышения надежности управления федеральными автомобильными дорогами будет завершено создание эффективной двухуровневой системы управления, включающей:

- федеральный орган государственной исполнительной власти, осуществляющий исполнительные, разрешительные, контрольные и другие функции в области дорожного хозяйства;
- региональные органы, представляющие собой государственные организации, подчиненные федеральному органу, за которым закреплены в установленном порядке на праве оперативного управления федеральные автомобильные дороги, проходящие по территории региона.

Будет завершено реформирование государственных унитарных предприятий в соответствии с Концепцией управления государственным имуществом и приватизации в Российской Федерации, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 09.09.99 №1024 с созданием на их базе специализированных предприятий государственной службы содержания автомобильных дорог.

Совершенствование системы управления сетью федеральных и территориальных автомобильных дорог предусмотрено осуществлять с применением единого подхода, основанного на недопущении совмещения функций государственного управления с функциями хозяйствующих субъектов, в том числе с функциями и правами органов государственного надзора.

Учитывая, что сеть автомобильных дорог Российской Федерации представляет собой взаимосвязанный комплекс, призванный обеспечивать бесперебойное и безопасное дорожное обслуживание населения и экономики, а также стратегические интересы страны вне зависимости от принадлежности дорог, координация развития сети автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации имеет принципиально важное значение. Осуществление единой государственной дорожной политики имеет также важнейшее значение для укрепления российской государственности и будет способствовать формированию новых взаимоотношений субъектов Российской Федерации и федерального центра, основанных на федеральных принципах. Проектом предусмотрено дальнейшее развитие взаимодействия регионов и центра, основанного на заинтересованности в согласованном развитии дорог федерального и территориального значения.

Развитие контроля в дорожном хозяйстве будет осуществляться на федеральном и территориальном уровне в направлении совершенствования механизмов проверки целевого и эффективного использования ресурсов и государственного имущества, необходимых для функционирования дорожного хозяйства, договорной работы, действенности подрядных

конкурсов и торгов на дорожные работы, реализации бухгалтерской политики, проверки системы учета и бухгалтерской отчетности в организациях, контроля за ценообразованием, а также соблюдением действующих нормативных документов и утвержденной проектно-сметной документации при дорожных работах, совершенствовании аудиторских проверок. Деятельность отраслевого контроля будет осуществляться в постоянном и эффективном взаимодействии с органами государственного контроля. Организационная структура отраслевого контроля предусматривает создание специализированных подразделений как в центре, так и в регионах.

Основными направлениями совершенствования управления имущественным комплексом дорожного хозяйства, балансовая стоимость которого составляет значительную долю всех основных фондов российской экономики, в программный период будут:

- осуществление инвентаризации имущества, реализация системы учета имущественных объектов, оформление прав на них, ведение реестров федеральных автомобильных дорог, имущества дорожных организаций;
- оптимизация количества объектов государственного управления, в том числе в части освобождения от имущества, не имеющего отношения к обеспечению функционирования организаций дорожного хозяйства;
- регулирование отношений собственности, связанных с передачей имущества дорожного хозяйства, включая автомобильные дороги общего пользования, в том числе разграничение собственности, приватизация, безвозмездная и возмездная передача имущества и т.д.;
- обеспечение эффективного использования и сохранности государственного имущества дорожного хозяйства, повышение эффективности деятельности дорожных организаций;
- привлечение дополнительных доходов в бюджет от использования имущества дорожного хозяйства.

В области совершенствования землепользования в дорожном хозяйстве предусмотрено выполнение мер, направленных на обеспечение перспективного развития автомобильных дорог, исключение потерь средств бюджета, связанных с неоправданными расходами на отвод земель для строительства автомобильных дорог, а также на увеличение неналоговых поступлений за счет рационального использования земель полос отвода и придорожных полос федеральных автомобильных дорог.

Будет осуществлен комплекс работ по созданию отраслевого земельного кадастра, установлению и обозначению границ земельных участков полос отвода и придорожных полос, проведению инвентаризации земель и регистрации прав на них.

Для обеспечения перспективного строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования будет осуществляться резервирование земель с переходом к формированию фонда резервируемых земель.

Расходы на реализацию программного проекта в период 2002 – 2010 г.г. составят 3983 млн.руб., в том числе в период 2002 – 2005 г.г. – 1883 млн.руб.

Более детально программный проект представлен в таблице 18.

Таблица 18

ПРОГРАММНЫЙ ПРОЕКТ "СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ

Перечень мероприятий	Расходы по периодам, млн. рублей				Ожидаемые конечные результаты
	2002 – 2005г.г.	в т ч. 2002г.	2006 – 2010г.г	Итого 2002 – 2010г.г.	
1. Создание и функционирование управления автомобильными дорогами	493,0	118,0	610,0	1103,0	
1.1. Создание и функционирование эффективной системы управления автомобильными дорогами	300,0	70,0	370,0	670,0	Обеспечение деятельности дорожного хозяйства
1.2. Организация торгов на выполнение работ и услуг в дорожном хозяйстве	40,0	10,0	60,0	100,0	Обеспечение оптимального расходования средств, выделенных на дорожное хозяйство
1.3. Обеспечение взаимодействия федерального органа управления автомобильными дорогами с федеральными органами исполнительной власти по реализации мер, влияющих на функционирование дорожного хозяйства, безопасность движения, экологическую безопасность автомобильных дорог	20,0	5,0	25,0	45,0	Обеспечение реализации совместных программ мер, влияющих на функционирование дорожного хозяйства, безопасность движения, экологическую безопасность автомобильных дорог
1.4. Обеспечение взаимодействия федерального органа управления автомобильными дорогами с органами управления автомобильными дорогами субъектов Российской Федерации по реализации мер, влияющих на совместное функционирование автомобильных дорог общего пользования различного функционального назначения	28,0	7,0	30,0	58,0	Создание условий для обеспечения единства экономического пространства, повышения эффективности транспортного обслуживания путем обеспечения единства дорожной сети Российской Федерации
1.5. Совершенствование мобилизационной подготовки дорожного хозяйства	10,0	2,5	13,0	23,0	Обеспечение содержания в готовности материальных ресурсов, предназначенных для действий в условиях чрезвычайных ситуаций
1.6. Развитие международных связей, обеспечение координации деятельности органов управления автомобильными дорогами Российской Федерации с международными дорожно – транспортными организациями, государствами СНГ	10,0	2,5	12,0	22,0	Обеспечение эффективной интеграции автомобильных дорог Российской Федерации в международные транспортные системы Европейского сообщества, азиатского региона, государств

					СНГ
1.7. Совершенствование охраны труда, техники безопасности, мер социальной защиты работников дорожного хозяйства	85,0	21,0	100,0	185,0	Обеспечение выполнения законодательства Российской Федерации в области охраны труда, обеспечение условий работы подразделений, действующих в условиях отрыва от постоянного места жительства, снижение текучести кадров, повышение стабильности работы отрасли
2. Совершенствование управления имущественным комплексом, в том числе обеспечение инвентаризации, учета и ведения реестров имущества организаций дорожного хозяйства	800,0	200,0	1000,0	1800,0	Усиление контроля за эффективностью использования имуществом и техническим состоянием федеральных дорог
3. Совершенствование землепользования:	590,0	83,0	490,0	1080,0	Упорядочение земельных отношений, создание условий для перспективного развития автомобильных дорог, оптимизация расходования бюджетных средств. Обеспечение эффективного использования придорожных полос и повышения качества дорожного сервиса
3.1. Создание информационных массивов данных для обеспечения резервирования земель для развития автомобильных дорог	80,0	3,0	40,0	120,0	
3.2. Формирование фонда резервируемых земель для перспективного развития автомобильных дорог:	200,0	50,0	300,0	500,0	
3.3. Создание кадастра земель дорожного хозяйства	310,0	30,0	150,0	460,0	
Итого по программному проекту, в том числе	1883,0	401,0	2100,0	3983,0	
Федеральный бюджет из них	1883,0	401,0	2100,0	3983,0	
Расходы на прочие нужды	1883,0	401,0	2100,0	3983,0	

5. РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОГРАММЫ

Потребность в финансовых, материальных и трудовых ресурсах для реализации Программы складываются из ресурсов, потребных для строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог и сооружений на них, а также прочих мероприятий.

Современное состояние рынка не требует специальных мер по формированию государственных заказов на материально-технические ресурсы необходимые для реализации Программы, удовлетворение потребностей в них будет определяться через объемы финансирования дорожных работ. В ходе реализации Программы будет широко применяться конкурсная система закупок материалов и оборудования на основе отбора наиболее выгодных предложений.

Реализация Программы потребует привлечения значительных дополнительных трудовых ресурсов. Общая численность работников, занятых в реализации Программы, будет увеличиваться и к 2010 году только за счет численности работающих в дорожных организациях, возрастет на 160 тыс. человек, таблица 19.

Таблица 19

ПОТРЕБНОСТЬ В ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ТРУДОВЫХ РЕСУРСАХ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ, ТЫС. ЧЕЛОВЕК

Показатель	Период, годы						
	2002	2003	2004	2005	2002-2005	2006-2010	2002-2010
Потребность в трудовых ресурсах	16	17	18	19	70	90	160

В соответствии с общими требованиями, предъявляемыми к программным документам, предусматривается распределение средств по следующим основным направлениям:

- капитальные вложения;
- расходы на НИОКР;
- расходы на прочие нужды.

Финансирование Программы предусматривается за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников. Общий объем средств необходимых для реализации Программы приводится в таблице 20.

Основные мероприятия программы предусмотрено финансировать за счет средств федерального и территориальных бюджетов, при этом основную часть финансовых ресурсов будут составлять капитальные вложения.

Внебюджетные источники в виде средств предприятий и частных инвесторов будут направляться на строительство и эксплуатацию платных автомобильных дорог, развитие объектов дорожного сервиса, модернизацию производств предприятий дорожного хозяйства и смежных отраслей.

Предложенные объемы финансирования программы определены исходя из минимальной потребности в средствах, необходимых для содержания и ремонта действующей сети автомобильных дорог, а также обеспечения их развития исходя из необходимости достижения основных программных показателей.

Потребность в финансовых ресурсах, необходимых для поддержания в работоспособном состоянии действующей сети автомобильных дорог в соответствии с нормативами составляет 1,05 трлн. рублей и включает расходы на ремонт и содержание автомобильных дорог. При этом, ежегодные расходы на ремонт и содержание автомобильных дорог должны составлять не менее 110 млрд.рублей. В противном случае,

как показали результаты исследований, в последующие годы расходы на восстановление повышенного износа автомобильных дорог будут существенно возрастать.

Таблица 20

ОБЩАЯ ПОТРЕБНОСТЬ В ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСАХ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ В ЦЕНАХ 2001 ГОДА, МЛРД. РУБ.

Источники финансирования	Период, годы						
	2002	2003	2004	2005	2002-2005	2006-2010	2002-2010
Федеральный бюджет	75,6	75,7	85,1	98,8	335,2	604,9	940,1
В том числе							
Субвенций и дотаций	26,4	26,4	26,8	29,1	109,7	168,9	278,6
Бюджеты субъектов Российской Федерации*	111,7	111,6	121,1	127,3	471,7	717,2	1188,9
Внебюджетные источники	2,7	2,7	2,8	2,9	11,1	19,9	31,0
Всего	190,0	190,0	209,0	229,0	818,0	1342,0	2160,0

Примечание: *цифры уточняются при формировании бюджетов субъектов Российской Федерации на очередной финансовый год.

Предлагаемый Программой объем финансирования обоснован исходя из минимальной потребности в средствах, необходимых для поддержания в работоспособном состоянии действующей сети автомобильных дорог и обеспечения их развития с учетом прогнозируемого роста автомобильного парка и автомобильных перевозок в стране, что потребует увеличения протяженности дорожной сети на 10%, в том числе - увеличения протяженности многополосных автомагистралей на 3,7 тысяч километров.

При этих показателях будет возможно обеспечить в минимально необходимых объемах возрастающие социально – экономические потребности в автомобильных перевозках с учетом жестких бюджетных ограничений и позволит избежать в рассматриваемый период введения государственных административных и экологических ограничений на использование и приобретение автотранспорта.

Обеспечение финансирования Программы будет сопровождаться реформированием системы финансирования дорожного хозяйства, начатым одновременно с реформированием налоговой системы в стране.

В ближайшие два года будет отменен неэффективный налог на пользователей автомобильных дорог (налог с оборота).

Выпадающие доходы бюджетов будут должны компенсироваться за счет увеличения ставок действующих дорожных налогов с владельцев транспортных средств, а также введения налогов, взимаемых непосредственно с пользователей автомобильных дорог, в том числе при приобретении ими горюче – смазочных материалов.

Дальнейшее совершенствование системы финансирования автомобильных дорог будет основываться на современном мировом опыте и учитывать предполагаемое вступление России в ВТО, гармонизацию в этой связи с другими странами дорожных сборов, которые будут взиматься не только с отечественных, но и с иностранных автоперевозчиков. Это позволит несколько снизить налоговое бремя на отечественных налогоплательщиков.

Одновременно Программой предусматривается совершенствование системы межбюджетных отношений, основанное на четком разделении прав и ответственности на федеральном и региональном уровнях, и предполагающее, что финансирование федеральных автомобильных дорог будет осуществляться из федерального бюджета, а территориальных - из бюджетов субъектов Российской Федерации. С учетом различия в уровне социально-экономического развития и собственной бюджетной обеспеченности, в отдельных субъектах

Российской Федерации для поддержания сети территориальных автомобильных дорог в работоспособном состоянии и обеспечении, в необходимых случаях, их развития, программой предусматривается субсидирование и дотирование этих территорий.

Кроме того, для реализации субъектами Российской Федерации наиболее крупных дорожных проектов, имеющих межрегиональное значение, предусматривается долевое участие средствами федерального бюджета в финансировании таких объектов.

Дальнейшее совершенствование системы межбюджетных отношений в части финансирования дорожного хозяйства будет основываться на повышении требований к бюджетополучателям в части повышения эффективности средств собственных дорожных бюджетов и средств, выделяемых из Федерального бюджета, обеспечения прозрачности этих средств и контроля за их целевым и эффективным использованием.

Одновременно, совершенствование системы финансирования дорожных работ предусматривает последовательное привлечение частного сектора к финансированию дорожного строительства на основе механизма частных концессий.

На втором этапе реализации Программы предусматривается приступить к совершенствованию механизма взимания дорожных сборов с использованием информационных и спутниковых систем, предусматривающих оплату дорожных сборов исходя из типа и грузоподъемности транспортных средств и их фактического пробега по автодороге (система Shadow Tools). Расходы Федерального бюджета на реализацию Программы приведены ниже в таблице 21.

Таблица 21

РАСХОДЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОГРАММЫ В ЦЕНАХ 2001 ГОДА, МЛРД.РУБ.

Категории расходов	Период, годы						
	2002	2003	2004	2005	2002-2005	2006-2010	2002-2010
Капитальные вложения, в т. ч.:	60,0	59,9	66,2	72.9	259,0	472,3	731,3
Федеральные автомобильные дороги. из них	34,2	34,1	39,0	44,4	151,9	306,8	458,7
Строительство и реконструкция	27,6	27,6	28,9	30,3	114,4	216,8	331,2
Ремонт	6,5	6,5	10,1	14,1	37,2	90,0	127,2
Территориальные автомобильные дороги, из них	25,8	25,8	27,2	28,5	107,3	165,3	272,6
Строительство и реконструкция	25,3	25,3	26,6	27,9	105.1	161,8	266,9
Ремонт	0,5	0,5	0,6	0,6	2.2	3,5	5,7
Расходы на прочие нужды, в т. ч.:	15.6	15,8	18,9	25,9	76,2	132,6	208,8
Федеральные автомобильные дороги, из них	15,0	15,2	13,3	25,3	73,8	128,0	202,2
содержание и текущий ремонт	13,4	13,4	16,4	23,0	66,2	118,1	184.3
Территориальные автомобильные дороги	0,6	0.6	0,6	0,6	2,4	3,6	6,0
НИОКР	0,145	0,145	0,15	0.16	0,6	0,9	1,5

Основную часть расходов Федерального бюджета составляют капитальные вложения, направляемые на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт автомобильных дорог (77,8%), в т.ч. 35,2% на строительство и реконструкцию федеральных дорог.

Основную долю прочих расходов (94%) составляют расходы на содержание и текущий ремонт автомобильных дорог, в том числе 88 % на содержание и текущий ремонт федеральных дорог.

Кроме того, в состав прочих расходов включены затраты на приобретение дорожно-эксплуатационной техники, необходимой для содержания федеральных автомобильных дорог, расходы на управление дорожным хозяйством, обеспечение мероприятий по безопасности дорожного движения и обеспечение сохранности автомобильных дорог, информационное обеспечение, развитие нормативно-правовой базы и другие нужды, в соответствии с предусмотренными программой мероприятиями.

Прочие расходы из Федерального бюджета субъектам Российской Федерации направляются на содержание и текущий ремонт территориальных автомобильных дорог в тех регионах, в которых средств собственных дорожных бюджетов будет недостаточно для поддержания в работоспособном состоянии действующей сети территориальных автомобильных дорог.

Объемы финансирования программы в разрезе федеральных округов приведены в таблице 22.

Таблица 22

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОГРАММЫ В РАЗРЕЗЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГОВ В ЦЕНАХ 2001 ГОДА, МЛРД.РУБ.

Наименование федерального округа	Федеральные автодороги	Территориальные автодороги	Всего
Центральный	238.0	288,2	526,2
Северо – Западный	68,0	236.0	304,0
Южный	54,0	126,0	180.0
Приволжский	84.0	238.0	322.0
Уральский	56,0	173,0	229,0
Сибирский	87,0	301,0	388,0
Дальневосточный	56,0	105,0	161,0

Общая величина расходов на выполнение инвестиционных проектов Программы составит 1445 млрд.руб. в ценах 2001 года, в том числе на строительство и реконструкцию федеральных автодорог 331,8 млрд.руб., на строительство и реконструкцию территориальных автодорог 803,3 млрд.руб. Финансирование работ по строительству и реконструкции федеральных автодорог будет осуществляться из средств Федерального бюджета. Финансирование работ по строительству и реконструкции территориальных автодорог будет осуществляться как из средств бюджетов субъектов Российской Федерации, так и Федерального бюджета. Финансирование расходов по переводу части федеральных автодорог в платную эксплуатацию рекомендуется осуществлять из внебюджетных источников - привлеченных средств инвесторов с участием Федерального бюджета. На выполнение работ по капитальному ремонту федеральных и территориальных дорог расходы составят 309,9 млрд. рублей, в том числе на капитальный ремонт федеральных автомобильных дорог расходы составят 127,2 млрд. рублей, на капитальный ремонт территориальных дорог – 182,7 млрд. рублей. Финансирование работ по капитальному ремонту федеральных автомобильных дорог предусматривается из средств Федерального бюджета. Финансирование работ по капитальному ремонту территориальных дорог предусматривается осуществлять преимущественно из средств бюджетов субъектов Российской Федерации.

В целом капитальные вложения по источникам финансирования распределяются следующим образом:

- Федеральный бюджет – 731,3 млрд.руб.;
- бюджеты субъектов Российской Федерации – 713,4 млрд.руб.;
- внебюджетные источники – 0,3 млрд. рублей;

из которых привлеченные источники составят 0,3 млрд.руб.

Наибольшее количество Программных проектов содержит виды деятельности и необходимые для этого ресурсы по статье расходов на прочие нужды. Эти расходы необходимы для поддержания в работоспособном состоянии за счет проведения работ по ремонту и содержанию существующей сети дорог, а также для проведения мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, развитию сервиса, улучшению информационного и правового обеспечения, совершенствования системы управления дорожным хозяйством. Общая величина расходов на прочие нужды по Программным проектам определена в размере 715,6 млрд.руб., в том числе на 2002 год – 61,6 млрд.руб.

Из средств Федерального бюджета будут финансироваться работы по ремонту и содержанию федеральных автодорог и большинство других расходов. Из бюджетов субъектов Российской Федерации будут финансироваться работы по ремонту и содержанию территориальных дорог. За счет внебюджетных источников предусмотрено финансировать часть расходов на развитие дорожного сервиса, подготовку кадров, информационное обеспечение.

Распределение расходов по источникам финансирования составит:

- Федеральный бюджет – 208,8 млрд.руб.
- Бюджеты субъектов Российской Федерации – 475,5 млрд.руб.

Внебюджетные источники – 30,7 млрд.руб.

6. МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

Механизмы реализации Программы предусматривают практическое использование рычагов государственной экономической, финансовой и бюджетной политики в области дорожного хозяйства при рациональном сочетании федеральных, региональных и отраслевых интересов.

Финансирование мероприятий, предусмотренных Программой будет осуществляться в основном за счет государственной поддержки из средств Федерального бюджета, а также бюджетов субъектов Российской Федерации. Предусматривается также привлечение внебюджетных источников преимущественно для развития системы платных автомобильных дорог, создания и эксплуатации объектов дорожного сервиса. Для развития производственной базы предприятий дорожного хозяйства, дорожного машиностроения и производства дорожно – строительных материалов, конструкций и изделий будут использоваться также собственные средства предприятий.

Программой предусмотрено финансирование из Федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации:

- капитальных вложений, в первую очередь на реконструкцию и строительство автомобильных дорог и дорожных сооружений;
- расходов на проведение научных исследований и инновационных научно-технических проектов, связанных с реализацией Программы и имеющих общегосударственное и общеотраслевое значение;
- текущих расходов на реализацию программных мероприятий.

Для осуществления строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования субъектов Российской Федерации с учетом необходимости выравнивания дорожной сети по регионам, проведения штатных мероприятий по обеспечению сохранности этих автомобильных дорог и организации дорожного движения на них, приведения в нормативное состояние проезжей части улично-дорожной сети для проезда транзитного транспорта, а также связывающих населенные пункты сельских автомобильных дорог для приемки их в сеть автомобильных дорог общего пользования Программой предусмотрена финансовая помощь Федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в форме субвенций и субсидий, условия предоставления которых будут предусматривать заключение договоров, соглашений и меморандумов между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации с федеральным органом исполнительной власти, на который возложено управление автомобильными дорогами, разработку целевых региональных инвестиционных программ совершенствования и развития территориальных автомобильных дорог субъектов Российской Федерации, проведения в установленном порядке подрядных торгов и конкурсов.

Для развития предприятий дорожного машиностроения и производства дорожно – строительных материалов, конструкций и изделий, которые имеют чрезвычайно важное значение для выполнения Программы, а также для решения задач экономического и социального развития страны, предполагается использовать бюджетные кредиты, предоставляемые при условии возвратности и возмездности юридическим лицам, не являющимся государственным или муниципальным унитарным предприятием или учреждением на основании договора, заключенного в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации.

Финансирование работ по Программе и ее отдельным проектам за счет средств Федерального бюджета осуществляется целевым назначением через государственного заказчика - Министерство транспорта Российской Федерации. Ежегодные объемы финансирования программы основываются на приведенных. выше показателях и будут уточняться при формировании бюджета на очередной финансовый год, при этом необходимо будет обеспечить проведение скоординированной политики бюджетного планирования на

федеральном и территориальном уровне с переходом как минимум на двухгодичное планирование бюджетных показателей по финансированию автодорог на основе системы среднесрочного планирования на двух уровнях государственной власти.

Финансирование реализации Программы в предусмотренных объемах обеспечивается путем совершенствования системы финансирования дорожного хозяйства за счет увеличения сумм, уплачиваемых пользователями дорог, в виде акцизов на горюче – смазочные материалы и налога на владельцев транспортных средств. Размеры акциза должны отражать меру использования потребительских качеств дороги транспортными средствами различных типов.

7. ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ПРОГРАММОЙ И КОНТРОЛЬ ЗА ХОДОМ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ

Государственным заказчиком Программы является Министерство транспорта Российской Федерации. Государственный заказчик Программы с учетом финансовых средств, выделяемых на ее реализацию из различных источников, и предварительных результатов выполнения уточняет мероприятия Программы, промежуточные сроки их реализации и объемы финансирования. Государственный заказчик осуществляет свои функции во взаимодействии с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Организация оперативного управления Программой и контроля за ходом ее выполнения возлагаются на Государственную службу дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации.

Текущее управление Программой осуществляется дирекцией, непосредственно подчиненной Государственной службе дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации. Основные задачи и функции Дирекции будут включать:

- экономический анализ эффективности программных проектов и мероприятий;
- сбор оперативной отчетной информации по форме 1-бз, подготовка в установленные сроки сводных квартальных и годовых отчетов;
- подготовка соответствующего раздела годового доклада - отчета государственного заказчика о ходе реализации федеральных целевых программ и эффективности использования финансовых средств;
- подготовка предложений по финансированию Программы на очередной финансовый год
- корректировка плана реализации Программы на соответствующий год по источникам и объемам финансирования и по перечню предлагаемых к реализации программных проектов и мероприятий по результатам принятия федерального бюджета и уточнения возможных объемов финансирования из других источников;
- подготовка проекта плана реализации Программы на очередной финансовый год с оценкой соответствующих финансовых потребностей.

Текущее управление Программой в части развития территориальных автомобильных дорог будет осуществляться организациями, уполномоченными государственной исполнительной властью субъектов Российской Федерации.

Для выполнения задач по научно – техническому обеспечению реализации Программы предусмотрено создание на базе действующих научно – исследовательских организаций отраслевого федерального центра науки и высоких технологий. Выполнение мероприятий Программы организациями и предприятиями осуществляется посредством заключения государственных контрактов на конкурсной основе в соответствии с Федеральным законом "О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд".

Оценку результатов выполнения основных программных мероприятий, их эффективности предусмотрено осуществлять при активном участии Научно – технического совета Государственной службы дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации с привлечением специалистов заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций.

Государственный заказчик обеспечивает в установленном порядке представление необходимой информации о ходе работ по Программе и эффективности использования финансовых средств.

Оценку показателей Программы предусмотрено проводить ежегодно и по ее завершении по плановым и фактически достигнутым результатам. Экспертные проверки хода реализации Программы осуществляются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Управление Программой потребует перспективного взаимоувязанного пообъектного планирования дорожных проектов на федеральном и региональных уровнях и взаимодействия с Минэкономразвития России для учета системы приоритетов программы социально-экономического развития страны и обеспечения территориального развития экономики и смягчения пространственных социально-экономических диспропорций.

Совместно с Госстроем России предстоит решить вопросы совершенствования нормативно-технической базы дорожного хозяйства, совместно с Минпромнауки России - реализовать Программу развития дорожного машиностроения, с Минсвязи России - обеспечить развитие телекоммуникаций вдоль дорог, с МВД России и Минздравом России - обеспечить меры по повышению безопасности дорожного движения, совместно с Госстандартом России - принять меры по повышению качества дорожных работ. Взаимодействие с субъектами Российской Федерации будет строиться через систему соглашений и межбюджетных отношений, предусматривающих регулирование развития единой дорожной сети страны посредством механизма субвенций и дотаций.

8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ, СОЦИАЛЬНО – ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

Экономический эффект расходов на реализацию Программы образуется в результате проведения работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог. В расчетах принимается , что развитие дорожной сети начинается с нового рубежа и чистый доход от расходов предыдущего периода не учитывается. В связи с этим чистая выгода первых лет имеет отрицательное значение.

Расчеты экономической эффективности выполнены в соответствии с "Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов", утвержденными Минэкономики России, Минфином России, Госстроем России №ВК 477 от 21.06.99г. с применением экономико – математической модели HDM ("Highway Design Model"), разработанной Всемирным банком реконструкции и развития и адаптированной к условиям России.

Произведенными расчетами определена общественная экономическая эффективность и бюджетная составляющая дисконтированного чистого дохода.

За период 2002-2010 г.г. прогнозируемая величина средств, потребных для финансирования Программы, составит 2160 млрд.руб..

В результате выполнения рекомендуемых объемов работ протяжение сети автодорог общего пользования возрастет до 670 тыс.км (в 1,1 раза), в том числе федеральных автомобильных дорог до 50 тыс.км (в 1,1 раза), территориальных - до 620 тыс.км (в 1,1 раза).

За период 2002-2010 г.г. будет построено и реконструировано 72 тыс.км автодорог, что составляет 10% их общего протяжения, в том числе 11 тыс.км федеральных дорог (21%) и 61 тыс.км территориальных (10%).

По федеральным автодорогам к 2010 году будет ликвидирован, а по территориальным значительно сокращен разрыв между фактическими и требуемыми расходами на ремонт дорог, и в дальнейшем их ремонт и содержание будут выполняться в соответствии с межремонтными сроками, что обеспечит сохранность существующей сети дорог и соответствие их транспортно - эксплуатационных показателей соответствующим нормативам.

Уровень развития и техническое состояние дорожной сети оказывает значительное влияние на социально-экономическое развитие страны, воздействуя как на макроэкономическую, так и на микроэкономическую сферы. Поэтому при оценке экономической эффективности использован ряд показателей, характеризующих результаты воздействия Программы на различные показатели экономики и социальную сферу.

Как уже указывалось эффективность всех расходов достигается за счет производства готовой продукции - выполнения работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Для оценки эффективности использованы три группы показателей:

- транспортный эффект, характеризующий прямую выгоду пользователей дорог от улучшения дорожных условий в виде снижения себестоимости перевозок и сокращения потребности в транспортных средствах вследствие повышения их производительности;
- социально - экономический эффект в связи с повышением удобства и безопасности сообщения, сокращением времени пребывания пассажиров в пути, снижением потерь от дорожно - транспортных происшествий, сокращением экологического ущерба от воздействия автотранспорта на окружающую природную среду;
- внетранспортный экономический эффект в других отраслях экономики вследствие активизации предпринимательской деятельности, повышения сохранности и сокращения времени доставки грузов.

Расчеты эффектов произведены в соответствии с основными исходными данными, в том числе о существующей и прогнозируемой величине транспортных потоков, данными о существующем состоянии дорожной сети, прогнозируемом состоянии дорожной сети на основании объемов работ, рекомендуемых Программой, сроком и величиной расходов на ее реализацию.

Величина составляющих экономического эффекта Программы по группам показателей приведена в таблице 23.

Таблица 23

СОЦИАЛЬНО – ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Показатели	Единицы измерения	Эффект за расчетный период
Объем расходов на реализацию Программы:	млрд. руб.	2160
Ожидаемый экономический эффект		
I. Транспортный		
Вследствие снижения себестоимости перевозок	млрд. руб.	2792
Вследствие повышения производительности транспортных средств	млрд. руб.	655
Итого	млрд. руб.	3447
II. Социально-экономический		
Вследствие сокращения времени пребывания пассажиров в пути	млрд. руб.	1829
Вследствие снижения потерь от дорожно-транспортных происшествий	млрд. руб.	126
Экологический эффект, связанный с сокращением объемов вредных выбросов в атмосферу	млрд. руб	147
Итого		2102
III. Внетранспортный		
Вследствие активизации предпринимательской деятельности, сокращения времени доставки и повышения сохранности грузов	млрд. руб.	2858
Итого	млрд. руб.	2858
Всего	млрд. руб.	8407
IV. Прочие показатели общественного эффекта		
Создание дополнительных рабочих мест	тыс. чел.	160
Снижение себестоимости товаров за счет сокращения транспортных издержек	%	0,21
Количество населенных пунктов, к которым будет обеспечен подъезд по автодорогам с твердым покрытием	тыс. ед.	8
Экономия горюче – смазочных материалов	млн. тонн	6
Плотность сети автодорог общего пользования с твердым покрытием (2000 года – 31,2)	км/тыс. кв. км.	6,3

Расчеты экономической эффективности выполнены в пределах срока службы дорожных объектов до реконструкции, составляющей 20 лет. Бюджетная составляющая эффективности, показывающая величину налоговых поступлений в Федеральный бюджет и бюджеты субъектов Российской Федерации, определена с учетом величины поступлений от налогов на пользователей автомобильных дорог и предпринимателей.

Расчеты общественной эффективности показали, что чистый доход от выполнения Программы составит 22,4 трлн.руб., а с учетом дисконтирования при норме дисконта 20% - 1,3 трлн.руб. Срок окупаемости расходов составит 5 лет, а с учетом дисконтирования – 6 лет.

В результате расчета бюджетной эффективности чистый доход определен в размере 20,1 трлн.руб., а с учетом дисконтирования при норме дисконта 20% - 1,0 трлн.руб. Основные показатели экономической эффективности Программы приведены в таблице 24.

Таблица 24

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРАММЫ

Показатели	Показатели общественной эффективности		Показатели бюджетной эффективности	
	Абсолютные значения	Дисконтированные значения К=20%	Абсолютные значения	Дисконтированные значения К=20%
Чистый доход, трлн.руб.	22,4	1,3	20,1	1,0
Индекс доходности	10,4	0,6	9,3	0,44
Внутренняя норма доходности	0,27	0,27	0,22	0,22
Срок окупаемости расходов, лет	5	6	6	7

Принятие Программы и увеличение объемов работ окажет благоприятное воздействие на всю экономику страны. Более половины средств будет израсходовано на оплату продукции и услуг других отраслей, что создаст предпосылки для их развития.

К числу наиболее значимых социальных последствий можно отнести следующие:

- сокращение числа погибших и раненых в дорожно – транспортных происшествиях;
- увеличение количества сельских населенных пунктов, обслуживаемых благоустроенными автодорогами;
- сокращение смертности в районах бездорожья из-за своевременного оказания медицинской помощи;
- создание новых рабочих мест;
- сокращение шумового воздействия и эмиссии вредных веществ;
- содействие обслуживанию новых транспортных связей, освоению новых территорий и ресурсов;
- развитие международных, межгосударственных, межрегиональных связей и торговли;
- повышение уровня и улучшение социальных условий жизни населения;
- снижение отрицательных последствий чрезвычайных ситуаций.

Выполнение рекомендуемых Программой мероприятий позволит снизить социальную напряженность во многих регионах за счет создания новых рабочих мест, поможет решить государственную задачу обеспечения занятости населения. Для использования трудовых ресурсов, высвобождаемых из других отраслей экономики, в дорожном хозяйстве России будет внедрена система общественных работ, призванная обеспечить:

- удовлетворение потребностей территорий и организаций в выполнении дорожных работ, носящих временный или сезонный характер, а также работ по выполнению федеральных и региональных целевых программ социально - экономического развития;
- предоставление гражданам материальной поддержки в виде временного заработка (дохода);
- сохранение мотивации к труду у лиц, имеющих длительный перерыв в работе, или не имеющих опыта работы.

gost.e-ecolog.ru