

Прокин Александр Юрьевич,
курсант учебной группы 20обг
факультета подготовки специалистов ГИБДД
ОрЮОИ МВД России им. В.В. Лукьянова, г. Орёл

Научный руководитель:
Смирнов Иван Михайлович,
кандидат исторических наук,
старший преподаватель кафедры ОРД ОВД
ОрЮОИ МВД России им. В.В. Лукьянова, г. Орёл

КОНЦЕПЦИЯ ОПОРНОЙ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ THE CONCEPT OF A REFERENCE NETWORK OF HIGHWAYS

Аннотация: В статье обоснована необходимость формирования опорной сети автомобильных дорог в Российской Федерации, отражены основные принципы создания современной дорожной сети, ее задачи и функции, с учетом влияния текущего состояния и стратегии развития дорожной отрасли на национальную экономическую безопасность.

Abstract: The article substantiates the need to form a backbone network of highways in the Russian Federation, reflects the basic principles of creating a modern road network, its tasks and functions, taking into account the impact of the current state and development strategy of the road industry on national economic security.

Ключевые слова: опорная сеть, норматив, мероприятия, методология, безопасность, программа, инфраструктура.

Keywords: support network, standard, measures, methodology, security, program, infrastructure.

Автомобильные дороги являются неотъемлемой и наиболее важной составляющей транспортной системы Российской Федерации, без которой не может функционировать ни одна отрасль экономики. Помимо непосредственного обслуживания пассажирских и грузовых перевозок автотранспортом, войдя в логистическую цепочку мультимодальных перевозок, автомобильные дороги выполняют связующие функции между всеми видами транспорта, способствуют повышению эффективности использования основных производственных фондов, материальных, трудовых и технических ресурсов, повышению производительности труда, а также обеспечивают необходимый уровень национальной экономической безопасности.

Кроме существенного влияния на экономику, развитие автомобильных дорог играет ключевую роль в решении социальных задач, улучшая транспортную доступность, повышая мобильность населения и привлекательность прилегающей территории для жизни и работы.



В связи с этим, создание современной дорожной сети, в первую очередь, формирование её дорожного каркаса – один из главных вызовов, стоящих перед национальной экономикой. Формирование опорной сети связано с реализацией четырех групп ключевых мероприятий:

- увеличение эффективности функционирования существующих автомобильных дорог;
- строительство новых автомобильных дорог;
- закрепление результатов, достигнутых в ходе реализации национального проекта «Безопасные качественные автомобильные дороги»;
- обеспечение связи опорной сети с другими объектами транспортной инфраструктуры.

Следует учитывать, что опорная сеть к 2024 году станет площадкой для освоения технологических и институциональных новаций, в том числе внедрения:

- наиболее продвинутых форматов интеллектуальных транспортных систем для управления трафиком, мониторинга состояния дорог и условий движения;
- «беспилотных технологий» Н2Н (грузоперевозки между двумя хабами, расположенными на дорогах высоких технических категорий). Технологии Н2Н получают массовое распространение с включением технологий беспилотного вождения в Венскую конвенцию о дорожном движении, но не позднее 2030 года;
- внедрения системы покилометровых платежей за пользование автомобильными дорогами по дифференцированным ставкам, администрируемых с помощью цифровых технологий. Указанная новация предусмотрена актуальной редакцией Транспортной стратегии Российской Федерации [1].

Концепция Опорной сети автомобильных дорог была создана в качестве перспективной программы, в рамках которой могут быть продолжены мероприятия национального проекта. Формируя опорную сеть автомобильных дорог, Министерство транспорта РФ и Федеральное дорожное агентство организовали большую научно-исследовательскую работу с привлечением множества экспертов из подведомственных учреждений, организаций транспортной отрасли и смежных с ней сфер. Ключевые цели этой разработки были сформированы в соответствии с положениями указа Президента России о национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: улучшить состояние дорожной сети в регионах и агломерациях, предоставив гражданам доступные, безопасные и качественные транспортные услуги.

Предполагалось, что опорная сеть дорог должна связать обширные территории страны наиболее приемлемым для граждан и эффективным для государства образом. Для этого было необходимо обоснованно выделить приоритетные направления.



Эта концепция сформировала дальнейшие направления дорожной деятельности после завершения нацпроектов в 2024 году. Одной из основных задач разработчиков стало определение ключевых точек генерации транспортного спроса: территорий, в которые и из которых совершается (а также будет совершаться согласно прогнозам) больше всего поездок в рамках определенного периода. Связать их между собой транспортными линиями и означало создать искомый транспортный каркас. Федеральные трассы вошли в опорную сеть целиком, а регионы отправляли в Росавтодор свои предложения по включению конкретных дорог в опорную сеть, исходя из местных потребностей в транспортном обслуживании социально значимых и производственных объектов. Из получившегося перечня региональных дорог были отобраны те, которые должны войти в транспортный каркас страны в первую очередь. Отбор вели по транспортно-географическим критериям, показателям социальной значимости и востребованности. Принцип был следующим: дороги опорной сети должны соединять столицу страны и региональные столицы, кратчайшими путями связывать между собой центры субъектов и города с населением более 100 тысяч жителей. По ним следует выводить транзитный трафик из населенных пунктов и обеспечить доступ к наиболее значимым транспортным узлам, производственным и логистическим площадкам, к наиболее востребованным социальным центрам: медицинским, образовательным, культурным точкам притяжения граждан [3, С. 307].

Программы развития дорог опорной сети было необходимо увязать с трехлетними программами дорожной деятельности регионов. В течение мая-июня 2021 года в Росавтодоре представители каждого субъекта представляли на обсуждение и защищали свои программы, сопряженные с планами развития опорной сети. Проекты по каждому региону были рассмотрены специалистами Федерального дорожного агентства. В совещаниях также принимали участие представители подведомственных Росавтодору федеральных казенных учреждений, госкомпании «Автодор». По итогам анализа представленных программ были согласованы титульные списки автодорог опорной сети.

Чтобы обеспечить приемлемый уровень работ на объектах опорной сети со стороны субъектов, была организована повторная серия рассмотрений этих списков, уже с участием руководства Минтранса России.

Развитие опорной сети автомобильных дорог по текущим планам будет осуществляться в три этапа: в периоды до 2024, 2030 и 2035 гг. соответственно. В рамках каждого этапа планируется увеличивать ее протяженность; к 2030 году в составе опорной сети должны быть улично-дорожные сети 106 агломераций, к 2035 году она должна пополниться наиболее востребованными межмуниципальными дорогами, вобрав в себя в общей сложности 270 тыс. км автодорог. Социально-экономический эффект такого расширения прогнозируется в показателях роста валового внутреннего продукта и



количества граждан, обеспеченных транспортной связью по дорогам опорной сети. Рост ВВП, ожидаемый в период с 2024 до 2035 года вследствие улучшения маршрутов грузоперевозок, — 600 млрд руб.; 103 миллиона человек к этому времени планируется обеспечить транспортной связью по опорной сети [2].

Развитие опорной сети автодорог будет поэтапным. Согласно текущим планам ее развития, на втором этапе (2024–2030 годы) в опорную сеть войдут дорожные сети 106 агломераций; реализация третьего этапа (2030–2035 годы) учитывает связи с крупными административными центрами муниципальных районов, сельскими населенными пунктами, туристическими кластерами, минерально-сырьевыми и производственными зонами.

Таким образом, опорная сеть автомобильных дорог имеет стратегическое значение для страны в целом и каждого региона. Формируемый едиными подходами и в общих интересах, инфраструктурный каркас обеспечит не только прямые социально-экономические выгоды. Строительство дорог влечет за собой появление новых объектов дорожного сервиса, дает возможность осваивать новые территории с целью строительства жилья, стимулирует развитие внутреннего туризма. Обходы городов уведут из населенных пунктов транзитный трафик, снижая в жилых зонах уровни шума и вредных выбросов.

Разработка оптимальной дорожной сети неизбежно зависит от внешних факторов: в первую очередь – от характера расселения граждан и территориального распределения промышленных зон. При формировании опорной сети учитываются совокупные интересы смежных субъектов: двух, трех, четырех, а то и в целом в масштабах страны. Это концептуально новая для дорожного хозяйства России программа развития, подходы к формированию которой разрабатываются на местах, в зависимости от потребностей граждан и экономической ситуации на конкретной территории [4, С. 201].

Внимание к локальным транспортным нуждам муниципальных образований и готовность учитывать их в развитии опорной сети автомобильных дорог позволяют говорить о ней как живой программе, эволюция которой сопряжена с приоритетами развития всей страны.

Таким образом, можно констатировать, что Опорная сеть определит направления развития дорожной сети Российской Федерации, а также будет способствовать удовлетворению потребностей экономики и общества в качественных и доступных транспортных услугах с учетом требований обеспечения национальной экономической безопасности. Важно понимать, что все принимаемые решения в области формирования опорной сети автомобильных дорог необходимо принимать с учетом интересов как федеральных, так региональных и местных органов власти, а также всех пользователей объектов транспортной инфраструктуры.



Список литературы:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <http://docs.cntd.ru/document/902132678/> (дата обращения: 15.05.2022).

2. Каркас для всей страны [электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5049876> (Дата обращения: 15.05.2022)

3. Корчагин А.П., Миллер В.Г. Необходимость формирования опорной сети автомобильных дорог в Российской Федерации // В сборнике: Вызовы современности и стратегии развития общества в условиях новой реальности. Сборник материалов VI Международной научно-практической конференции. Редколлегия: Л.К. Гуриева, З.Ш. Бабаева [и др.]. Москва, 2022. С. 307-310.

4. Швелидзе Д.А. Развитие опорной сети магистралей и скоростных автомобильных дорог как фактор экономического развития России // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2018. № 5. С. 201-210.

