

Дорожное обеспечение национальной безопасности России

Ю.А. МАЛЬЦЕВ,

профессор Военно-технического университета Спецстроя России, заслуженный работник высшей школы, доктор военных наук

А.Н. ГОРОБЕЦ,

начальник инспекции Счетной палаты Российской Федерации, кандидат военных наук



Во всех странах мира огромное внимание уделяется развитию сети автомобильных дорог и ее поддержанию на высоком техническом уровне. Это вполне объяснимо: транспортные коммуникации всегда расценивались как «кровеносные сосуды» сложного государственного механизма, оказывающие непосредственное влияние на развитие экономики, социальной сферы, обеспечение обороноспособности и экологической безопасности.

Сегодня все развитые страны ежегодно выделяют огромные средства на развитие сети коммуникаций, прежде всего — сети автомобильных дорог. В США в дорожную отрасль ежегодно инвестируется 109–110 млрд. долл. (при этом перед конгрессом ставится вопрос об увеличении расходов еще на 100 млрд. долл.); Япония вкладывает в дорожное строительство 107 млрд. долл.; Германия — 50 млрд. евро. Россия же, с ее огромными

пространствами и бездорожьем, тратит на эти цели не более 7 млрд. долл. Заметим при этом, что выделяемые средства тратятся на эксплуатацию дорожной сети, поскольку страны Запада и Япония имеют высокую плотность дорог, превышающую 100–120 км на 1000 кв. км территории, — в то время как в России (даже в центральных областях) она составляет 20–30 км.

Подсчитано, что для обеспечения нормальной жизнедеятельности Рос-

сийского государства необходимо 1,5 млн. км дорог с твердым покрытием. Сегодня же мы имеем около 980 тыс. км, из которых 68% нуждается в ремонте и реконструкции, более 40% мостов не удовлетворяет требованиям грузоподъемности. Постоянное снижение инвестиций в отечественную дорожную отрасль, сокращение источников ее финансирования привели к тому, что в нашей стране на 2005 год имелось всего 47 тыс. км федеральных дорог (для создания опорной сети требуется не менее 100 тыс. км), а сеть региональных дорог не отвечает требованиям по пропускной способности и нагрузкам на ось. Большинство существующих дорог (в том числе и федеральных) спроектировано более 30 лет назад по нагрузке 5 тонн на ось, сегодня этот показатель равен 12 — 20 тоннам и имеет тенденцию к увеличению. Десятая часть населения России проживает в условиях бездорожья, ряд регионов имеют сезонные транспортные связи, а отдельные районы страны не имеют постоянных транспортных связей вообще.

Все это позволяет заключить, что в Российской Федерации сложилась критическая ситуация в дорожной отрасли, ставящая под угрозу нормальное функционирование экономики и не позволяющая обеспечить экономическую, военную, социально-демографическую, экологическую и другие виды национальной безопасности государства. За последние 5 лет сформировалось понятие «транспортная безопасность государства». В рамках этого понятия мы вправе говорить об автомобильно-дорожной безопасности, или о дорожном обеспечении национальной безопасности. Концептуальное представление транспортного и дорожного обеспечения национальной безопасности отражено на рис. 1.

Для формулирования цели и задач дорожного обеспечения представляется необходимым проанализировать,

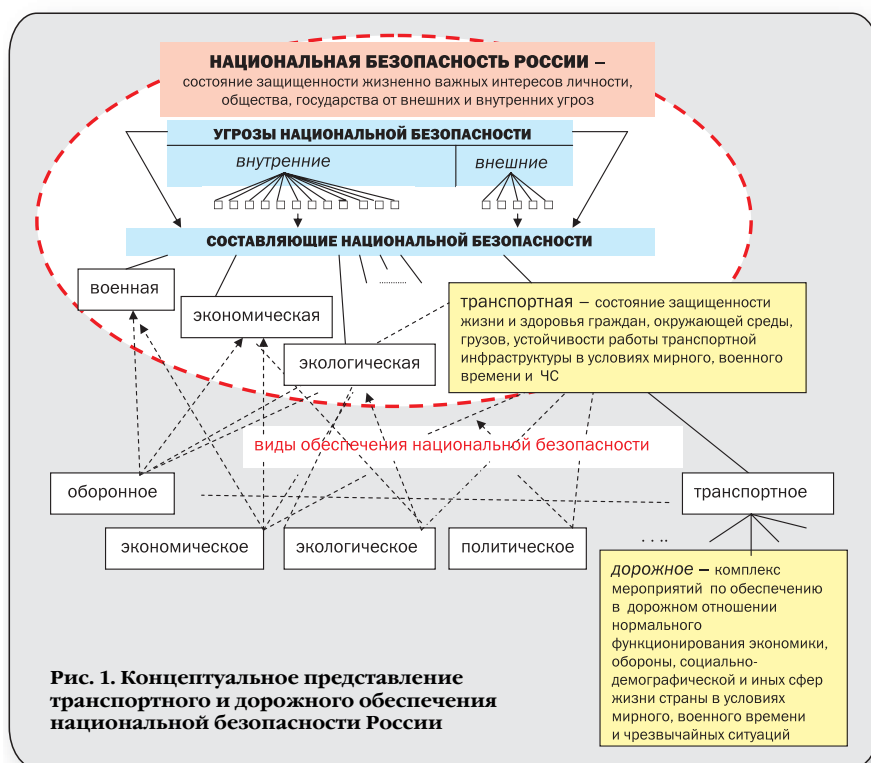


Рис. 1. Концептуальное представление транспортного и дорожного обеспечения национальной безопасности России

как состояние автомобильных дорог влияет на отдельные виды угроз национальной безопасности. Степень этого влияния неодинакова. Наиболее ошутима она в отношении экономической, военной, социально-демографической, экологической безопасности.

Исследования Российской академии транспорта показали, что экономическая безопасность имеет прямую связь с состоянием дорожной сети страны. Из-за неудовлетворительного состояния сети автомобильных дорог удельный вес транспортных затрат в себестоимости отечественных товаров и услуг превышает 50%, что в 4–8 раз выше, чем в странах Западной Европы, США и Канаде. Это делает нашу продукцию неконкурентоспособной не только на внешнем, но и на внутреннем рынке: выгоднее ввозить к нам продукцию из европейских стран, чем производить ее у себя.

Кроме того, дорожные условия негативно влияют на износ парка машин: в России сроки службы автомобилей на 15–20% ниже, чем в США и в Западной Европе, а межремонтные сроки в 1,5–2 раза короче. Расход горюче-смазочных материалов в нашей стране в 1,5 раза выше, чем на дорогах развитых стран. Из-за плохих дорожных условий стоимость обслуживания автомобилей увеличивается в 2,5–3,4 раза, а сроки службы автомобильных покрышек сокращаются в 1,5–1,8 раза.

Указанные обстоятельства в совокупности обуславливают колоссальные потери экономики от «бездорожья», которые по размерам сопоставимы с государственным бюджетом страны. По данным Министерства транспорта Российской Федерации (программа «Дороги России»), в 1993 году эти потери составляли 6 трлн. неденоминированных рублей, что эквивалентно стоимости ликвидации последствий крупнейшей катастрофы. Согласно статистике Росавтодора, в 2005 году урон от «бездорожья» исчислялся суммой 450–500 млрд. руб. (около 3% ВВП). Существенная разница в приведенных цифрах объясняется тем, что данные 2005 года учитывают, помимо прочего, потери от ДТП. Но и этот показатель может расцениваться как оптимистический, так как в нем присутствуют только те потери, которые мы умеем просчитывать количественно. Между тем, известно, что ряд потерь (преимущественно социально-демографического характера) на сегодня не поддается учету в денежном выражении.

О роли дорог в экономике свидетельствуют и такие факты. 1 рубль, вложен-

Дорожная сеть страны находится в критическом состоянии и требует принятия незамедлительных мер по ее приведению в соответствие с предъявляемыми требованиями обеспечения экономической безопасности России

ный в дорожное строительство, приносит прибыль от 3 до 7 рублей. В США и западноевропейских странах строительство дорог оказало решающую роль в преодолении экономических кризисов после Второй мировой войны: помогло активизировать производство, создать дополнительные рабочие места для населения и т.п. Понимание национальной значимости автомобильных дорог в США и странах Европы привело к массовому дорожному строительству, чего не произошло в России. Сравнительные технико-экономические показатели состояния сети дорог России и развитых стран Запады приведены в табл. 1.

Несмотря на существенное отставание в плотности дорожной сети и в качественных показателях дорог, сегодня в Российской Федерации отмечаются высокие темпы роста численности автомобильного парка, который в настоящее время превышает 23 млн. единиц (160 ед. на 1000 жителей). Неудовлетворительное состояние дорог и транспортных средств стало причиной постоянного роста числа ДТП, в том числе — с гибелью людей. В 2004 году произошло свыше 208 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 34,5 тыс. человек. По сравнению с 1997 годом число погибших возросло на 27,8%. Более четверти погибших составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста. Согласно прогнозу на 2006 год, число погибших может составить 35 тыс. человек. Это тоже — угроза нашей экономической и со-

циально-демографической безопасности.

Приведенные данные позволяют утверждать, что дорожная сеть страны находится в критическом состоянии и требует принятия незамедлительных мер по ее приведению в соответствие с предъявляемыми требованиями обеспечения экономической безопасности России.

В то время, когда в стране отсутствует четкая концепция развития дорожной сети в интересах обеспечения национальной безопасности, наглядно прослеживается тенденция вторжения иностранных государств в транспортную систему России (участие в ее модернизации, в строительстве новых дорог с последующим контролем за их эксплуатацией в собственных интересах).

Этот тезис подтверждается следующими фактами:

- участием иностранных фирм в крупных конкурсах и тендерах на строительство важнейших автомобильных дорог федерального значения, которые одновременно являются и дорогами оборонного значения;
- стремлением к созданию «транспортных коридоров» по западной и восточной границам России, обеспечивающих транспортное сообщение между морскими портами для увеличения поставок зарубежных товаров из-за рубежа на российскую территорию;
- вторжением иностранного капитала в дорожную инфраструктуру, оборуду-

Таблица 1. Сравнительные показатели состояния дорожной сети России и других стран

Показатели	Измеритель	Россия, Евро/т	Страны Западной Европы, Евро/т
Доля грузооборота по автомобильным дорогам	Сравнительных единиц	1	5-20
Протяженность сети (в том числе с твердым покрытием)	Тыс. км	980 (730)	6000 (США)
Плотность сети дорог	Км/1000 кв. км территории	12-30	90-130
Средняя дальность поездки на автомобиле	Км	55	300-500
Средняя скорость движения автомобиля по дорогам	Км/ч	40	80

дованием наших дорог средствами связи и информации.

Прибыль, которую может потерять от этого Россия, сопоставима с прибылью от торговли товарами. Это обстоятельство находит понимание и в руководстве страны. В интервью газете «Известия» от 20.12.2005 директор ФСБ Н. Патрушев указал: «Не секрет, что большинство экономически развитых государств проводят политику в интересах ведущих фирм своих стран и транснациональных корпораций, которая зачастую нацелена на ослабление влияния России на мировых рынках».

Вышеизложенное прямо или косвенно связано с военной безопасностью государства. При подготовке и проведении первых операций крупномасштабной войны, а также в региональных вооруженных конфликтах автомобильные и военно-автомобильные дороги обеспечивают перевод войск с мирного на военное положение, перегруппи-

Таблица 2. Требуемая плотность сети автомобильных дорог во фронтовой полосе (км /1000 кв. км. территории)

Средняя плотность сети, км/1000 кв. км		В том числе			
		в армейской полосе		во фронтовой полосе	
по норме	минимальная	по норме	минимальная	по норме	минимальная
44	28	50	33	42	26

рос: какой должна быть плотность дорожной сети, чтобы обеспечить военную безопасность страны? Сегодня в России и в странах НАТО этот показатель расценивается в 30 км /1000 кв. км территории. Исследования, проведенные авторами данной статьи, показали, что эту плотность можно рассматривать только в качестве усредненной. Она должна быть дифференцирована по зонам боевых действий (табл. 2).

В таблице учтена протяженность дорог фронтального и рокадного направлений, а также требование основного и запасного маршрутов для каждой военно-автомобильной дороги (норматив-

году (по данным В.В. Швецова [1]). Отсутствие транспортных связей с городами и районными центрами ведет к оттоку населения из сел, численность населения в которых существенно сокращается. Многие села опустели вообще. Только в Тверской области за последние 30 лет сельское население сократилось вдвое, а из 52 исчезнувших сел только одного района не было ни одного находящегося на дороге с твердым покрытием. Аналогичная ситуация наблюдается поныне в районах Поволжья, Урала. Нечерноземья. До сих пор более 140 райцентров и около 2000 центральных усадеб не имеют автодорожного сообщения с городами. Около 50000 населенных пунктов не связаны с транспортной системой страны автодорогами с твердым покрытием, около 10% населения в период весенней и осенней распутицы оказывается практически отрезанным от транспортных коммуникаций. Под колесами автомобилей ежегодно гибнет до 15% сенокосов и 5% зерна. В этом плане весьма показателен опыт дорожного строительства в российском Нечерноземье силами воинских дорожно-строительных формирований. Военные дорожники не только построили сотни километров дорог для села, но и дали местному населению много новых рабочих мест. А семьи военнослужащих (в составе этих семей много врачей, учителей, работников культуры) активизировали жизнь в селах и деревнях.

Состояние автомобильных дорог влияет и на экологическую безопасность.

Во-первых, дороги сами по себе являются потенциальными источниками возникновения чрезвычайных ситуаций, так как по ним перевозятся опасные грузы. Количество автомобилей в составе движения на отдельных маршрутах, по данным ВАТТ, может составить от 0,5% до 1,5%. Особенно велик

ПЛОХИЕ ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ ПРИВОДЯТ К МНОГОЧИСЛЕННЫМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМ ПРОИСШЕСТВИЯМ, СОПРОВОЖДАЕМЫМ ГИБЕЛЬЮ ЛЮДЕЙ И УВЕЧЬЯМИ.

ПО СТАТИСТИКЕ ОРГАНОВ ГИБДД, НА ДОРОГАХ ЕЖЕГОДНО ГИБНЕТ ЛЮДЕЙ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ЗА 10 ЛЕТ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ В АФГАНИСТАНЕ

ровки войск и тыла, подвоз войскам материальных средств и эвакуацию автомобильным транспортом.

Обращает на себя внимание факт повышенного внимания, которое уделялось руководством СССР и стран Варшавского договора развитию сети дорог в районах, близких к границам с НАТО. Все послевоенные годы на территориях этих стран, а также республик Прибалтики, Белоруссии и Западной Украины велось активное дорожное строительство, в результате чего к моменту распада СССР плотность сети дорог на этих территориях достигла 70–90 км на 1000 кв. км.

С распадом Советского Союза и превращением прежних внутренних военных округов в приграничные, проблема дорожного обеспечения операций сильно обострилась. Плотность сети автомобильных дорог оборонного значения в этих округах оказалась ниже требуемой в 8–10 раз, многие существующие дороги не совпадают с направлением планируемых действий войск, а их пропускная способность оценивается с военно-технической точки зрения как неудовлетворительная. Естественно встает воп-

рос: какой должна быть плотность дорожной сети, чтобы обеспечить военную безопасность страны? Минимальная плотность соответствует ситуации, когда для организации военно-автомобильной дороги может быть обеспечен только один маршрут.

Данные приведенной таблицы свидетельствуют о том, что дорожная сеть на территориях многих военных округов не отвечает требованиям даже минимальной плотности.

Весьма ощутимо влияние автомобильных дорог на социально-демографическую безопасность. Оно проявляется по следующим направлениям.

Плохие дорожные условия приводят к многочисленным дорожно-транспортным происшествиям, сопровождаемым гибелью людей и увечьями. По статистике органов ГИБДД, на дорогах ежегодно гибнет людей больше, чем за 10 лет боевых действий в Афганистане. В табл. 3 приведены основные показатели аварийности на дорогах в 2004

Таблица 3. Аварийность на автомобильных дорогах в 2004 году

Показатели аварийности	Количество ДТП	Погибло, чел.	Ранено, чел.
В городах и населенных пунктах, всего	208 558	34 506	251 386

этот показатель на военно-автомобильных дорогах, где значительную часть военно-транспортного потока составляют автомобильные части и подразделения подвоза горючего.

Во-вторых, к автомобильным дорогам «тяготеют» опасные производства. В этом отношении показательные маршруты 9-го транспортного коридора, которые проходят через 33 химически опасных города (многие из них не имеют глубоких обходов), через районы размещения пяти АЭС, а также мимо других опасных объектов, являющихся потенциальными источниками возникновения чрезвычайных ситуаций.

В-третьих, автомобильные дороги используются для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. При многих стихийных бедствиях потери были бы значительно меньшими, если бы дорожные условия позволили своевременно эвакуировать население, материальные ценности и ввести в районы бедствия аварийно-спасательные и восстановительные части и подразделения. ЧС. Чрезвычайные ситуации могут нанести большой материальный урон и самим автомобильным дорогам. Об этом свидетельствуют данные о масштабах стихийного бедствия в Юж-

КОГДА В СТРАНЕ ОТСУТСТВУЕТ ЧЕТКАЯ КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В ИНТЕРЕСАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, НАГЛЯДНО ПРОСЛЕЖИВАЕТСЯ ТЕНДЕНЦИЯ ВТОРЖЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ В ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ РОССИИ (УЧАСТИЕ В ЕЕ МОДЕРНИЗАЦИИ, В СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ ДОРОГ С ПОСЛЕДУЮЩИМ КОНТРОЛЕМ ЗА ИХ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ В СОБСТВЕННЫХ ИНТЕРЕСАХ)

дорог на разные виды угроз национальной безопасности обоснованы различными органами управления Министерства транспорта РФ и научными коллективами на основе анализа статистических материалов МЧС, Минэкономики, других министерств и ведомств. В то же время, эти материалы и выводы из них дают представление лишь о влиянии автомобильных дорог на отдельно взятую угрозу, не создавая полной картины комплексного воздействия дорожной сети на национальную безопасность в целом. Вместе с тем, сегодня разработан общий подход к решению задач дорожного обеспечения национальной безопасности. Он исходит из следующих предположений.

1. Все виды угроз взаимосвязаны и нередко дополняют одна другую.

стратегию развития дорожной отрасли с учетом снижения уровня этих угроз. Решив проблему по данным угрозам, можно автоматически снизить уровень других угроз национальной безопасности. В результате моделирования системы «дороги — угрозы национальной безопасности», авторы статьи пришли к выводу, что развитие дорожной отрасли на ближайшую перспективу должно быть ориентировано на снижение угроз экономической, оборонной, социально-демографической безопасности государства. Цель этой работы — обеспечить состояние защищенности жизни и здоровья людей, окружающей среды, грузов и транспортных средств, устойчивости работы дорожной сети и дорожной инфраструктуры в обычных условиях, в чрезвычайных ситуациях и в военное время. Достижение этой цели предполагает решение следующих задач:

- прогнозирование потребности развития дорожной сети в интересах экономики, обороны, социально-демографической и других сфер жизни общества;
- строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог, доведение плотности дорожной сети до нормативных требований;
- заблаговременная и непосредственная подготовка автомобильных дорог к работе в кризисных ситуациях;
- техническое прикрытие и восстановление автомобильных дорог в условиях чрезвычайной ситуации и военного времени;
- повышение качества эксплуатации автомобильных дорог и обеспечение безопасности дорожного движения.

Таблица 4. Показатели ущерба на объектах жилого фонда, транспорта и связи в Южном федеральном округе России в июне 2002 года

Субъекты Федерации	Пострадало (эвакуировано), тыс. чел.	Разрушено (повреждено)					Ущерб, млн. руб.
		Домов, шт.	Дорог, км	Ад/мостов, км	Газопроводов, км	ЛЭП, км	
Всего по федеральному округу (374 нас. пункта)	323,5 (103,7)	11 826 (57 766)	Более 2170	595	Более 380	1000	> 15 млрд. руб.

ном федеральном округе России в 2002 году (табл. 4).

Аналогичная ситуация сложилась и в Республике Саха в 2002 году (табл. 5).

Для ликвидации последствий чрезвычайной ситуации был сформирован механизированный отряд оперативно-реагирования на дороге «Колыма». На его создание было затрачено 9,5 млн. руб.

Рассмотренные направления влияния состояния сети автомобильных

2. Невозможно обеспечить снижение уровня опасности по одному виду угроз в ущерб уровню опасности по другому.

3. Значимость любого вида угроз может меняться в зависимости от складывающейся экономической и политической обстановки в стране и в мире; она имеет конкретные исторические (временные) рамки.

В этой связи необходимо выявить наиболее значимые угрозы и строить

Таблица 5. Ущерб, нанесенный дорожному хозяйству республики Саха в 2001 году (по данным Счетной палаты РФ)

Территории республики	Сумма ущерба, млн. руб.	Восстановлено, млн. руб.	Профинансировано, млн. руб.	Объем выполненных работ, км
Всего по республике	84,21	64,25	40,00 5,63	56,6

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная безопасность и технологии /Национальный журнал-каталог. 2005. №2 (3).
 2. Родионов Ю.Н., Горобец А.Н., Мальцев Ю.А., Иванов С.В. Автомобильные дороги и национальная безопасность // Сб. трудов ПАТ, отд. «Специальные проблемы транспорта». Вып. 3, 1.