



МИНТРАНС РОССИИ



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО
РОСАВТОДОР

ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ В СИСТЕМЕ НОВЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

БЛИНКИН МИХАИЛ ЯКОВЛЕВИЧ

Научный руководитель факультета городского и регионального развития НИУ
ВШЭ

КОРРЕСПОНДЕНЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В СОСТАВЕ «СТАРЫХ» И «НОВЫХ» НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ



НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ В ФОРМАТЕ 2025 ГОДА

Национальные проекты в формате до 2024 года

НП «Безопасные
качественные дороги»

НП «КПМИ»
(в части транспорта)



НП «ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ЖИЗНИ»

Федеральные проекты в формате 2025 года

ФП «Региональная и местная
дорожная сеть»

ФП «Развитие
федеральной сети»

ФП «Общесистемные меры развития
дорожного хозяйства»

ФП «Региональная и местная
дорожная сеть»



НП «ЭФФЕКТИВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА»

ФП «Цифровая трансформация транспортной отрасли»

ФП «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли»

3

МОЩНОСТЬ (ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ) ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ И ЕЕ БЕЗОПАСНОСТЬ



РОСТ МОЩНОСТИ ЕДИНОЙ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ

Национальный проект
«Эффективная транспортная
система»

показатель

2.1



СНИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО РИСКА (КОЛИЧЕСТВА ПОГИБШИХ В ДТП НА 10 ТЫС. ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ)

Национальный проект
«Инфраструктура
для жизни»

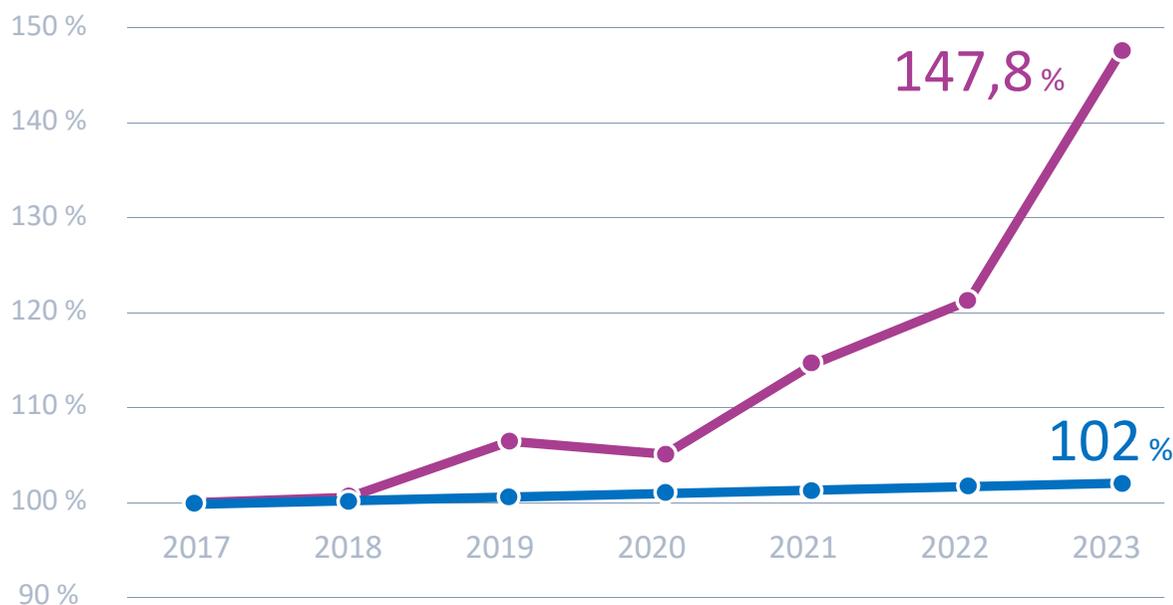
показатель

1.14

ПОКАЗАТЕЛЬ 2.1. НП «ЭФФЕКТИВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА»: РОСТ МОЩНОСТИ ЕДИНОЙ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ



Динамика «мощности» и загрузки автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием



Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, в % к 2017 году

Грузовая транспортная работа в расчете на 1 км, в % к 2017 году



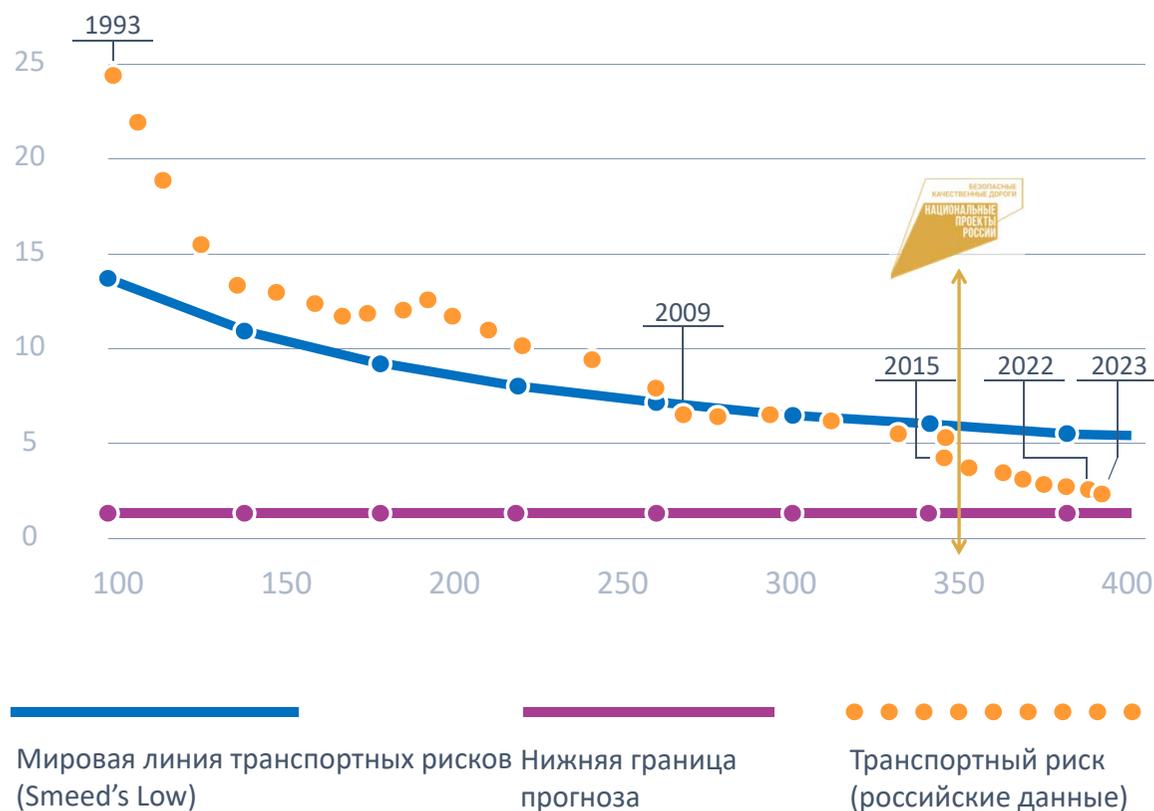
Заметный экстенсивный рост протяженности сети автомобильных дорог не наблюдается и не может ожидаться в будущем.



Рост «мощности» сети автомобильных дорог, в том числе опорной сети, достигим исключительно путем:

- реконструкции (в первую очередь «два в четыре»);
- обеспечения нормативного состояния дорог.

ПОКАЗАТЕЛЬ 1.14. НП «ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ЖИЗНИ»: СНИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО РИСКА



Реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги» позволила обеспечить выход отечественного показателя транспортного риска устойчиво ниже «мировой линии».

Дальнейшее улучшение показателя неизбежно столкнется с эффектом убывания маржинальной полезности: чем лучше достигнутый результат, тем труднее и медленнее идет его улучшение.



Оба показателя — нагрузка на дорожную сеть и уровень транспортных рисков — вынуждены рассчитывать без опоры на ключевой индикатор — **ОБЪЕМ АВТОМОБИЛЕ-КИЛОМЕТРОВОЙ РАБОТЫ (VTK)**, выполняемой на дорожной сети.

В официальную статистическую отчетность включены пока что только **пробеги грузовых автомобилей крупных компаний**.



ОБЪЕМ АВТОМОБИЛЕ-КИЛОМЕТРОВОЙ РАБОТЫ (VTK), выполняемой парком легковых автомобилей (**≈ 50 млн единиц!**), оценивается экспертным образом («на глазок»).

В результате продолжаем рассчитывать транспортный риск по методологии прошлого века и не можем дать сравнительную объективную оценку загрузки и аварийности на тех или иных дорогах, даже на дорогах, включенных в опорную сеть.



В резолюции съезда необходимо предусмотреть обращение к **Росстату** о включении в официальную статистику показателя автомобиле-километровой работы (VTK) в разрезе категорий транспортных средств, выполняемой в регионах, городах и как минимум на автомобильных дорогах опорной сети.



XI МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА