

## АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАССЫ ОТ ИРКУТСКА ДО ВЛАДИВОСТОКА

Транспортная система в России играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Процессы глобализации, изменение традиционных мировых хозяйственных связей ставят перед Россией задачу рационального использования потенциала своего уникального экономико-географического положения. Однако транзитный потенциал в стране используется, пока еще, не в полной мере. Одной из причин является несоответствие транспортной инфраструктуры потребностям внешней торговли. Реализация транзитного потенциала Российской Федерации возможна только при комплексном развитии крупных транспортных коридоров, например в направлении «Запад – Восток». Составной частью евроазиатского транспортного коридора «Транссиб» является федеральная автомобильная дорога, проходящая параллельно Транссибирской железной дороге. Техническое состояние федеральной автомобильной дороги, соответствующее требованиям, предъявляемым международными соглашениями к международным автомагистралям Европейской и Азиатской сетей автомобильных дорог, является необходимым условием интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала.

В рамках экспедиции «Байкал – Тихий океан», посвященной 200-летию со дня рождения Н. Н. Муравьева-Амурского, было проведено наблюдение состояния федеральной автомобильной дороги от Иркутска до Владивостока. Экспедиция проходила по территориям Иркутской области, Республики Бурятия, Забайкальского и Хабаровского краев, Амурской области, Еврейской автономной области, Хабаровского и Приморского краев. Этот маршрут включает в себя три федеральные трассы: М-55 «Байкал» (1113 км): Иркутск – Улан-Удэ – Чита, М-58 «Амур» (2168 км): Чита – Хабаровск, и М-60 «Уссури» (760 км): Хабаровск – Владивосток и имеет общую протяженность 4041 км.

В целом состояние федеральных автомобильных дорог удовлетворительно. Однако имеются участки с гравийным покрытием, общая их протяженность составляет примерно 530 км, что со-

ставляет около 13 % от всей длины маршрута. На всем пути следования встречается 23 пересечения с Транссибирской железнодорожной магистралью. Интенсивность движения автомобилей напрямую зависит от удаленности от городов, чем дальше от городов, тем, соответственно, она меньше. Самая большая интенсивность наблюдается вблизи Иркутска и Владивостока, а самая низкая – на трассе М-58 «Амур» на границе Забайкальского края и Амурской области.

Федеральная автомобильная дорога М-55 «Байкал» практически на всем своем протяжении имеет асфальтовое покрытие, за исключением одного участка длиной примерно 300 м. Однако на некоторых участках асфальтовое покрытие хуже, чем гравийное и требует ремонта. Стоит отметить, что в пределах Читинской области по трассе М-55 и частично по трассе М-60 ведутся работы по реконструкции девяти мостов.

Основные участки с щебеночным покрытием находятся на трассе М-58 «Амур» на границе Забайкальского края и Амурской области, т. е. в Чернышевском, Могочинском, Сковородинском, Магдагачинском районах, самый длинный из этих участков равен 138 км. Однако практически на всех участках ускоренными темпами ведутся ремонтные работы, и можно предположить, что с такой интенсивностью к запланированному сроку, к 2011 г., федеральная трасса М-58 «Амур» будет полностью заасфальтирована. Несмотря на высокие темпы ремонтных работ и хорошее качество асфальтового покрытия, все же имеются минусы. Во-первых, по всей трассе мы наблюдаем слабое развитие инфраструктуры: малое количество заправок, пунктов питания, станций технического обслуживания. Во-вторых, по пути следования очень мало съездов к рекам, а также на площадках для отдыха по близости нет доступа к воде.

Трасса М-60 «Уссури», так же как и М-55 «Байкал», практически вся заасфальтирована, за исключением нескольких участков с гравийным покрытием длиной в среднем по 1–2 км, и общая длина дорог с гравийным покрытием составляет около 7 км. Также на этой трассе ведутся мероприятия по реконструкции двух мостов (см. рис.).

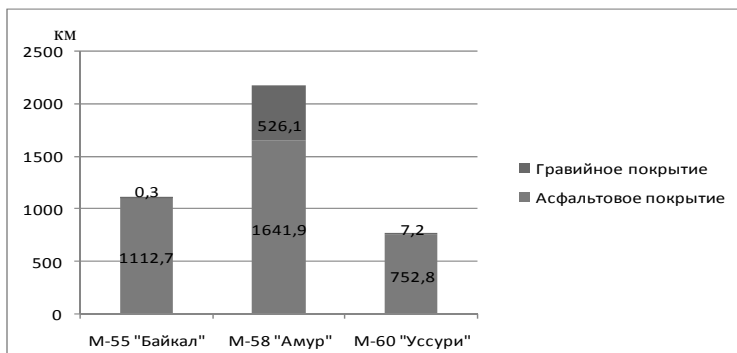


Рис. Соотношение асфальтового и гравийного покрытия по федеральным трассам

Федеральные автомобильные дороги М-55, М-58 и М-60 имеют стратегическое значение для России. Они интегрируют Сибирь и Дальний Восток в единую транспортную систему российских автомобильных дорог. А также эти федеральные трассы станут частью крупного международного транспортного коридора «Запад – Восток».

Согласно федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» для повышения конкурентоспособности транспортной системы России и реализации транзитного потенциала страны на данном этапе проводятся интенсивные работы по ликвидации грунтовых разрывов и реконструкция отдельных участков дорог. Для повышения безопасности движения по автомобильным дорогам ведется реконструкция 11 мостов. На некоторых пересечениях федеральных автомобильных дорог с Транссибирской железнодорожной магистралью требуется их строительство на разных уровнях. Также федеральные автомобильные дороги проходят через некоторые города и другие населенные пункты, что приводит к снижению скорости движения транспорта и росту численности ДТП, поэтому требуется строительство обходов городов и других населенных пунктов. Вблизи городов с высокой интенсивностью движения автомобилей необходимо строительство многополосных дорог для увеличения пропускной способности и снижения аварийности на дорогах. Все эти мероприятия позволят ускорить товародвижение и снизить транспортные издержки, а также обеспечит мобильность населения.