

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС ОМСКОГО РЕГИОНА

ЗАМЕСТИТЕЛЬ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
ПРАВИТЕЛЬСТВА
ОМСКОЙ ОБЛАСТИ,
МИНИСТР ПРОМЫШЛЕННОЙ
ПОЛИТИКИ, ТРАНСПОРТА
И СВЯЗИ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ
Александр Михайлович
Луппов



Омская область обладает высоким транзитным потенциалом благодаря своему выгодному географическому положению. Территорию области пересекают Транссибирская железнодорожная магистраль, соединяющая западные и восточные районы страны, а также северные территории России с областями Республики Казахстан и Средней Азии, автомобильные дороги федерального значения М-51 «Байкал» и 1Р-402 Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск.

В общей сложности по территории Омской области проходит 775 км железнодорожных путей (двухпутного исполнения) общего пользования и 593 км подъездных путей (однопутного исполнения) необщего пользования, более 20 тыс. км автомобильных дорог (из них 10,5 тыс. – общего пользования регионального значения, в том числе 7,3 тыс. км – с твердым покрытием), 1479 км внутренних водных судоходных путей, 665 км нефте- и нефтепродуктопроводов.

В регионе функционируют практически все виды транспорта (исключая метро): железнодорожный, автомобильный, внутренний водный, электрический, воздушный и трубопроводный. Осуществляют деятельность 74 крупные и средние транспортные организации, 212 малых. Сосредоточено 17,2% основных производственных фондов и занято 7,2% общей численности экономически активного населения области (более 46 тыс. человек).

В структуре пассажиропотока удельный вес перевозок автобусным транспортом составляет 81,6%, городским электрическим транспортом – 15,6, железнодорожным – 2,6 и менее одного процента – воздушным и водным транспортом.

В общем объеме перевозимых грузов доля трубопроводного транспорта составляет 49%, автомобильного – 30,9, железнодорожного – 14,9, внутреннего водного и воздушного – 5,1%. На долю железнодорожного транспорта в области приходится 73% грузооборота и 43% пассажирооборота.

В межобластных перевозках главная роль принадлежит железнодорожному и внутреннему водному транспорту. Внутри области преобладают автомобильные перевозки.

Губернатором Омской области, председателем правительства Омской области Л.К. Полежаевым в феврале 2006 года утверждена Стратегия социально-экономического развития Омской области, в которой определены цели, задачи и основные направления развития региона на долгосрочную перспективу.

В числе приоритетных направлений развития транспортного комплекса Стратегией обозначены:

- создание мультимодального транспортного узла в г. Омске;
- строительство международного аэропорта «Омск-Федоровка»;
- развитие международного транссибирского железнодорожного транспортного коридора;
- строительство метрополитена в г. Омске;
- строительство автомобильной дороги Тобольск – Тара – Томск;
- строительство автомобильной дороги «Северный обход г. Омска»;
- развитие Обь-Иртышского транспортного коридора.

При этом предусматривается увеличить грузооборот по всем видам транспорта в 1,7 раза к уровню 2005 года, реконструировать около 800 км и пост-

роить более 3 тыс. км автомобильных дорог, сохранить и улучшить состояние водных транспортных путей.

В стратегии четко обозначена цель развития транспортного комплекса – создание современного высокотехнологичного центра обслуживания и переработки транзитных грузопотоков, полное и качественное удовлетворение потребностей секторов экономики и социальной сферы в грузовых и пассажирских перевозках.

В Омской области есть все необходимые предпосылки для развития Омского транспортного узла до современного мультимодального транспортного узла:

- исторически сложилось, что Омск в силу своего географического положения и исторического развития является крупным транспортным узлом, находящимся в центре международного транспортного коридора (Транссиба), соединяющего западные и восточные регионы страны, а также северные территории России с областями Республики Казахстан и Средней Азии;
- в области имеется разветвленная опорная транспортная сеть и соответствующая инфраструктура, функционируют все виды транспортного сообщения: речной, железнодорожный, автомобильный, воздушный, трубопроводный;
- поступательное развитие экономики Омской области, политическая и социальная стабильность, наращивание внешнеэкономического сотрудничества с зарубежными партнерами.

Развитие Омска как крупного транспортного узла во многом определяется развитием Омского железнодорожного узла, инфраструктуры железной дороги на территории области.

Омский железнодорожный транспортный узел расположен на одном из важнейших участков и входит в систему основных транспортных узлов Транссибирской магистрали. Омское отделение Западно-Сибирской железной дороги обслуживает промышленные и сельскохозяйственные предприятия Омской, части Новосибирской областей и Алтайского края, а также Павлодарской области Республики Казахстан. Это более 800 грузоотправителей и грузополучателей, крупнейшие из которых – Омский нефтеперерабатывающий завод ОАО «Сибнефть», омские теплоцентрали ОАО «Омская электрогенерирующая компания», ОАО «Омский речной порт».

Ежегодно в развитие Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги вкладывается свыше 3,0 млрд. рублей. Значительную роль в развитии Омского железнодорожного узла играет ежегодное подписание соглашений правительства Омской области и Западно-Сибирской железной дороги.

За последние годы введены 4 вокзала, в том числе реконструирован главный вокзал, завершён капитальный ремонт железнодорожного моста через реку Иртыш, закончено строительство завода по ремонту вагонно-колесных пар на станции Иртышское – это крупное производство, позволяющее обеспечивать колесной продукцией потребителей от Урала до Владивостока. Приобретено 6 электропоездов пригородного сообщения, при том что до этого последнее приобретение было в 1971 году.

Принципиальный для региона вопрос – обеспечение пригородных перевозок железнодорожным транспортом. В целях радикального решения проблемы убыточности пригородных железнодорожных перевозок, повышения их экономической и сервисной привлекательности в 2003 году было создано открытое акционерное общество «Омск-пригород» с долей уставного капитала: 51% – ОАО «РЖД» и 49% – Омская область.

За период 2003–2007 годов из бюджета Омской области на развитие пригородного комплекса с учетом возмещения выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов и перевозку региональных льготников было выделено 522 млн. рублей, от ОАО «РЖД» – 529 млн. рублей. За первый год работы компания полностью вышла на безубыточный уровень. В 2007 году компанией в пригородном сообщении в пределах Омской области перевезено более 10 млн. пассажиров, что выше уровня 2003 года на 46%. Процент покрытия расходов «Омск-пригород» доходами от продажи билетов с 24% в 2003 году вырос до 48% в 2007 году. Среднемесячная выручка компании возросла с 3,3 млн. рублей в 2003 году до 15 млн. рублей в 2007 году (в летний период – до 18 млн. рублей).

Вместе с тем сегодня мы подошли к рубежу, когда для дальнейшего развития железнодорожных перевозок на территории не только Омской области, но и в целом Западно-Сибирского региона необходима реализация крупных транспортных проектов.

На территории Омской области железнодорожные перевозки Западно-Сибирской железной дороги разделены на два основных направления: главный ход (Называевская, Исаилькуль – Омск – Новосибирск) и Среднесибирский ход (Входная – Карасук – Алтайская).

Главный ход специализирован для пропуска поездов с высокими скоростями: пассажирских, межобластных, ускоренных, контейнерных. Пропускная способность главного хода уже сегодня на отдельных участках достигает 100%. Участок пути Омск – Татарская является одним из самых грузонапряженных в Российской Федерации. И наряду с этим проблема осложняется большой концентрацией транспортных потоков в Омском железнодорожном узле.

При обсуждении в Сибирском федеральном округе в июле 2007 года проекта Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года от Омского региона было внесено предложение включить в проект Стратегии строительство обхода Омского железнодорожного узла по двухпутной электрифицированной железнодорожной линии Татарская – Называевская – Коновалово в обход Омского железнодорожного узла. Предложение было принято.

В перспективе возможность повышения пропускной способности Транссиба на территории Омской области мы видим в решении вопроса и по строительству обходной линии территории Казахстана в направлении Черлак – Купино протяженностью 147 км.

На сегодняшний день 137 км Среднесибирского хода на участке Карасук – Иртышское от станции Черлак до станции Районная (Теренгуль) проходит по территории Республики Казахстан. Наличие двух пограничных



пунктов значительно снижает пропускную способность на этом участке. В этом направлении осуществляется пропуск до 70 пар грузовых и 4 пар пассажирских поездов в сутки. В перспективе, учитывая стабильный рост объемов производства металлургической промышленности и добычи угля в Кузбассе, прогнозируемый рост грузопотока составит до 100 пар грузовых поездов. Строительство линии Черлак – Купино позволит с максимальной эффективностью использовать двухпутный участок Иртышское – Входная, станцию стыкования родов тока Иртышское и исключить задержки поездов на таможенных и пограничных переходах.

Не потерял актуальность и проект строительства обхода границы с Казахстаном в направлении Исылкуль – Петухово протяженностью 260 км, реализация которого позволит в полной мере использовать действующую развитую инфраструктуру на участке Транссиба от Кургана до Входной, исключая задержки поездов на таможенных и пограничных переходах. Надеемся, что наше предложение по организации (одним из первых в Сибири) скоростного движения по маршруту Новосибирск – Омск также будет реализовано.

В транспортном комплексе региона весомые позиции по обеспечению пассажирских и грузовых перевозок на территории области занимает автомобильный транспорт.

Ежегодно перевозится более 30 млн. тонн грузов и более 350 млн. пассажиров, удельный вес которых составляет соответственно 1/3 общих грузоперевозок и более 80% пассажирских перевозок. В области в 2007 году насчитывалось в собственности юридических и физических лиц 440 тыс. автомобилей, в последние 3 года ежегодный прирост составляет 25–30 тыс., в основном у физических лиц. Внутриобластные пассажирские перевозки на пригородных и междугородных автобусных маршрутах осуществляются 26 автотранспортными предприятиями различной формы собственности.

На автомобильном пассажирском транспорте в межмуниципальном и пригородном сообщении сохранена целостность организации перевозок пассажиров. Действует 36 автовокзалов и автостанций. Автомобильные перевозки пассажиров осуществляются 26 автотранспортными предприятиями различной формы собственности по 774 маршрутам, на которых обслуживается 1358 населенных пунктов, общая протяженность маршрутной сети – 82 тыс. км. Автомобильным пассажирским транспортом на внутриобластных и международных маршрутах за 2007 год перевезено 19,2 млн. человек, что более чем на миллион пассажиров больше, чем в 2006 году.

На рынке пассажирских перевозок Омской области работает 3842 транспортных средства, из них на областных автобусных маршрутах 775 единиц – на регулярных автобусных маршрутах и 194 – в режиме маршрутного такси, в г. Омске 1373 единицы – на регулярных маршрутах и 1500 – в режиме маршрутного такси.

Вопросы организации пассажирских перевозок общественным автомобильным транспортом, повышение его доступности для населения, обновление подвижного состава постоянно находятся в поле зрения пра-

вительства Омской области. В течение 2005–2006 годов была реализована крупномасштабная акция по обновлению общественного городского транспорта, приобретено 286 автобусов, 52 троллейбуса и 2 трамвая на сумму 695 млн. рублей. Для областных перевозок было приобретено 134 автобуса на сумму 95 млн. рублей.

На поддержку и развитие общественного пассажирского транспорта были направлены средства областного бюджета: в 2006 году – 1053 млн. рублей, в 2007 году – 1091 млн. рублей. На 2008 год предусмотрено 1157 млн. рублей.

В то же время дальнейшее развитие грузовых и пассажирских перевозок на территории области требует развития опорной дорожной сети области и наряду с этим строительства в областном центре метрополитена, который позволит в значительной степени решить вопрос снижения транспортной нагрузки на уличную дорожную сеть областного центра.

В развитии опорной дорожной сети необходимо прежде всего решение проблемы вывода транзитных автомобильных потоков за черту города.

Кардинальное решение проблемы – завершение строительства обходной дороги с вводом в эксплуатацию Северного обхода г. Омска протяженностью около 54 км в 2014 году. Окончательно обходная дорога протяженностью 130 км сформируется в 2017 году, после завершения строительства Западного обхода (17,6 км).

Наряду с решением проблем экологии, безопасности, значительного роста транспорта будет идти поэтапное формирование удобных зон обслуживания грузов за чертой города.

Следующее направление – строительство опорных автомобильных дорог на севере Омской области, где автомобильные перевозки являются основным видом доставки грузов, а экономическое развитие северных районов напрямую зависит от обеспеченности и состояния сети автомобильных дорог.

Среди них приоритетное значение имеет автомобильная дорога Тобольск – Тара – Томск, строительство которой образует транспортный коридор между Тюменской, Омской и Томской областями и формирует участок-дублер федеральной автомобильной дороги М-51 «Байкал». В стратегическом плане это имеет важнейшее значение в части обеспечения государственной безопасности.

Введен ряд объектов трассы Тобольск – Тара – Томск. Построен мост у села Самсоново через р. Иртыш, открыто движение на автодорогах Тевриз – Усть-Ишим и Самсоново – Екатеринбургское в щебеночном исполнении, в 2008 году будет начато строительство автомобильной дороги Тара – Мартюшево – Васисс с выходом в перспективе к границе Томской области.

Ввиду значительного увеличения перевозок грузов автопоездами много внимания уделяется модернизации дорог федерального значения с целью формирования основного грузопотока в обход Казахстана.

Транспортные связи Омской области с другими регионами обеспечивают автомобильные дороги федерального значения М-51 «Байкал», 1Р-402 Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск, М-38 Омск – Черлак, которые



построены более 30 лет назад и не рассчитаны на пропуск современных 30–50-тонных автопоездов. В связи с этим за последние 5 лет за счет средств федерального бюджета было отремонтировано 107 км федеральных автомобильных дорог и в последующие годы планируется модернизировать еще около 90 км. Первостепенная задача – участок Красный Яр – Тюкалинск.

Строительство метрополитена в г. Омске – это, по сути, ключевой проект развития областного центра. Активные работы по его реализации были начаты в 2002 году. На строительстве первого пускового участка Омского метрополитена за период 2002–2006 годов открыто автомобильное движение по совмещенному с метрополитеном мостовому переходу через р. Иртыш, осуществлено сооружение перегонных тоннелей метрополитена протяженностью 2 км. Начаты работы по строительству сооружений электродепо и инженерного корпуса, продолжены работы по строительству перегонных тоннелей и притоннельных сооружений.

На эти цели направлено около 6 млрд. рублей, из которых 5120 млн. рублей – средства областного бюджета, 777,5 млн. рублей – федеральные средства, или соответственно 87 и 13%. В 2010 году предусмотрен ввод первого пускового участка Омского метрополитена протяженностью 6,9 км с 4 станционными комплексами.

Для завершения строительства первой линии Омского метрополитена до 2016 года необходимы капитальные вложения в сумме более 40 млрд. рублей (4,5 млрд. рублей ежегодно). В этой связи проводится работа по привлечению средств федерального бюджета в объеме не менее 50% от технологически обоснованной потребности в средствах на соответствующий год.

Строительство первой линии метро позволит закрыть наиболее оживленную центральную часть, а также свяжет рабочие районы Октябрьского округа, где у нас основная занятость омичей, с центром и спальными районами Левобережья.

Предстоит серьезная работа по финансовому, организационному и технологическому обеспечению строительства Омского метрополитена.

Для развития речного транспорта в пределах Омской области и повышения его роли в доставке грузов потребителям Обь-Иртышского бассейна необходимо обеспечение гарантированных глубин судового хода на р. Иртыш. В перспективе кардинальным решением этой проблемы, а также водоснабжения региона, будет сооружение гидроузла. В настоящее время готовится обоснование инвестиций по проектированию.

Дноуглубительные работы обеспечивает Омский участок ФГУ «Обь-Иртышводпуть». В 2007 году программа по содержанию внутренних водных путей Обь-Иртышского бассейна, утвержденная Минтрансом России, выполнена в полном объеме, срывов гарантированных габаритов не допущено.

Одна из самых сложных задач в развитии транспортного комплекса нашего региона – завершение строительства аэропорта «Омск-Федоровка». Действующий аэропорт «Омск-Центральный» на сегодняшний день устарел по всем показателям и сдерживает развитие об-

ластного центра. Организация современного аэропорта позволит не только сформировать основной элемент мультимодального транспортного узла на территории области, но и обеспечит развитие сопутствующих бизнесов, значительное количество новых рабочих мест, повысит инвестиционную привлекательность региона.

Основной инвестиционный потенциал завершения строительства – территория действующего аэропорта с развитой инженерной инфраструктурой. По предварительным расчетам, рыночная стоимость превысит затраты на завершение строительства, которые оцениваются в 5,3 млрд. рублей.

Главная задача, которую решает правительство Омской области, – передача имущественного комплекса действующего аэропорта в собственность Омской области. Имеются аналогичные решения по ряду аэропортов, на федеральном уровне определен порядок передачи аэропортов и аэродромов из федеральной собственности в собственность субъекта Федерации, ведется активная работа в МЭРТ, Минтрансе, Росавиации и Росимуществе. Губернатором подписано соответствующее обращение в адрес Президента России В. В. Путина.

Наряду с решением проблем развития опорной транспортной сети необходим комплексный подход к развитию инфраструктуры логистического сектора.

Сегодня в Омске одновременно с развитием торговли и производства товаров начинает развиваться рынок логистических услуг. В Омск приходят активные инвестиции в данную сферу, намечаются крупные проекты в области логистики. В настоящее время в Омске существуют 4 складских комплекса, которые по международной классификации отнесены к классу «В». Рядом инвесторов заявлено о строительстве как минимум 3 логистических комплексов класса «А» площадью от 100 до 200 тыс. кв. м. Несомненно, вложение инвестиций в этот бизнес принесет неплохие дивиденды.

Предполагается, что места размещения транспортно-логистических центров должны быть максимально приближены к железнодорожным, автомобильным и водным транспортным магистралям, а также иметь возможность подключения к инженерным коммуникациям.

Вопрос формирования транспортно-логистической инфраструктуры в регионе в январе текущего года был рассмотрен на заседании Совета по экономическому развитию Омской области, для координации работ в этом направлении было решено создать рабочую группу.

В целях дальнейшего развития Омского транспортного узла, создания современной логистической инфраструктуры определены два основных направления действий:

- взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти по вопросам обеспечения реализации областных целевых программ с поддержкой федерального бюджета;
- наработка механизмов, учитывающих баланс интересов перевозчиков различных видов транспорта в гарантированном обеспечении услуг для заказчика перевозок. Это важнейшее обстоятельство в формировании транспортных потоков.