



СЕРГЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ ЕРЁМИН
МИНИСТР ТРАНСПОРТА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ: НОВЫЙ ВЗГЛЯД

Транспортная отрасль – системообразующий фактор, непосредственно влияющий на развитие производительных сил и уровень жизни в Красноярском крае. Через территорию края проходят все виды транспортной системы, не только связывающие азиатскую и европейскую части России, но и являющиеся транспортными мостами между центрами мирового экономического роста Северо-Американского континента, Западной Европы, стран Юго-Восточной Азии, в том числе международный железнодорожный коридор “Транссиб”, межконтинентальный коридор Енисей – Северный морской путь, воздушные кроссполярные трассы.

Как известно, неоднородный уровень развития транспортной инфраструктуры края напрямую связан с размещением производительных сил и неравномерным расселением жителей, сконцентрированных в наиболее благоприятной для жизни южной части региона.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

В стратегической перспективе транспортный комплекс края останется одним из ключевых элементов российской транспортной системы. При этом новая стратегическая функция Красноярского края как интегратора экономического пространства Сибири и Дальнего Востока требует интенсивного роста транспортного комплекса региона для обеспечения не только собственных, но и потребностей восточных территорий страны.

В стратегической перспективе, наряду с решением экономических задач, в части обеспечения доступности и качества услуг для населения, свободы передвижения по всей территории региона транспортный комплекс края должен решать и общесоциальные задачи.

КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА И РИСКИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Конкурентные преимущества транспортного комплекса края определяются двумя факторами: географическим положением в центре России на пересечении важнейших транспортных магистралей и присутствием в области крупных предприятий основных грузообразующих отраслей – угольной, горно-рудной и лесной.

Реализация на территории Красноярского края крупных проектов транспортной стратегии России, в которых заинтересованы соседние регионы Сибири и другие федеральные округа, также способствует повышению конкурентных преимуществ региона.

К недостаткам транспортного комплекса края, которые создают риски для успешного развития региональной экономики, относятся прежде всего низкий уровень развития инфраструктуры и высокие затраты на ее строительство, особенно в климатических условиях Севера. Наибольшие проблемы создает крайне слабая транспортная обеспеченность районов, особенно там, где намечается создание крупных производственных объектов. Так, сегодня основной территорией, на которой сконцентрированы многие ключевые отраслевые проекты края, является Нижнее Приангарье. Вместе с тем здесь отсутствуют законченные меридиональные направления, увязывающие существующую сеть в единую систему сообщения автомобильного и железнодорожного транспорта. К тому же сегодня транспортную доступность правобережья существенно осложняет отсутствие мостовых переходов через Енисей (в районе г. Лесосибирска – пос. Высокогорский) и Ангару (в районе пос. Мотыгино).

В настоящее время разработан проект Ангаро-Енисейского кластера, который находится на рассмотрении в Минрегионразвития России на получение бюджетных ассигнований Инвестфонда РФ. В Красноярском крае планируется воплотить в жизнь самый масштабный в России инвестиционный проект. Жителей Ангаро-Енисейской группы районов ждут большие изменения.

Основная цель этого амбициозного проекта – формирование и развитие на основе принципов государственно-частного партнерства (ГЧП) на территории Нижнего Приангарья и Саянского района Красноярского края кластера горно-промышленных и лесоперерабатывающих производств, обеспеченное необходимой базовой инфраструктурой. Частные инвестиции составят 216,4 млрд рублей, бюджетные – 55,7 млрд (из них Федерация вложит 45,7 млрд, Красноярский край – 10).

Также в рамках софинансирования Инвестфонда Российской Федерации и бюджета края планируется отремонтировать и построить 642 км автодорог, мостов и переходов, в том числе мостовой переход через Енисей в районе пос. Высокогорский. Общая стоимость дорожной инфраструктуры оценивается в 39,7 млрд рублей.

Ангаро-Енисейский кластер будет реализован в две очереди. Два инвестпроекта – “Полюса” и “Сиблеспроекта” – стартуют в 2013 году и входят в состав первой очереди. Остальные семь инвестпроектов – во вторую, которая откроется в 2014 году. По итогам их реализации ожидается большой мультипликативный экономический эффект и увеличение добычи ряда природных ресурсов.

В 2011 году построен мост через Ангару в Богучанском районе, который дал толчок развитию правобережья Ангары. В 2012 году был

построен обход пос. Богучаны и началось строительство автодороги Ангарский – Гремучий. Данные проекты реализованы совместно с предприятиями лесного комплекса по принципу частно-государственного партнерства. Эти 35 км – первый шаг в освоении правого берега Ангары.

В отношении развития железнодорожной инфраструктуры края первоочередным проектом является завершение строительства в 2013 году в Нижнем Приангарье железнодорожной ветки до пос. Ярки.

На юге края будет реализован крупный межрегиональный проект строительства железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино, обеспечивающей доступ к минерально-сырьевой базе Республики Тыва и перспективным железорудным месторождениям Казырской группы.

С учетом ожидаемого роста грузопотока необходимо увеличение пропускных способностей южного хода Красноярской железной дороги, который в настоящее время представлен однопутным участком Междуреченск – Тайшет.

Легкое ориентирование в помещениях терминала, наличие пяти телескопических трапов, оптимизированное расположение залов прилета и вылета, а также точек торговли сделают путешествие через аэропорт Емельяново приятным и комфортным. Проектом предусмотрено увеличение зоны предполетного контроля и зоны выдачи багажа, а также реконструкция привокзальной площади.

Красноярский аэропорт должен стать аэровокзальным комплексом европейского образца класса “С” по классификации IATA (International Air Transport Association). К строительству нового пассажирского терминала планируется приступить в 2013 году.

Осенью 2010 года был введен в эксплуатацию новый грузовой терминал пропускной способностью до 55 тыс. т в год. Терминал оборудован в соответствии с требованиями IATA, имеет секторы для хранения опасных, радиоактивных грузов, а также зоны с регулируемым режимом для хранения скоропортящихся товаров. Авиакомпания



Министр транспорта М.Ю. Соколов на левобережной строительной площадке 4-го автодорожного мостового перехода в Красноярске, февраль 2013 года



Пешеходный переход через федеральную трассу М-54 “Енисей” в районе пос. Овсянка

В целях удовлетворения потребностей текущего и планируемого пассажиропотока и создания современных и комфортных условий для воздушных перевозок одной из приоритетных задач является реконструкция аэропорта Емельяново.

Для создания конкурентных преимуществ в аэропорту необходимо целостно развивать инфраструктуру и сервисное обслуживание. Это, в свою очередь, должно обеспечить рост пассажирских и грузовых перевозок. Сегодня перед нами стоят серьезные задачи по развитию Красноярского авиатранспортного хаба.

На Красноярском экономическом форуме в 2013 году между Министерством транспорта РФ, Федеральным агентством воздушного транспорта, Федеральной таможенной службой, губернатором Красноярского края, а также компаниями “Интеррос” и “Ренова” было подписано соглашение о строительстве нового терминала. Новый пассажирский терминал Емельяново спроектирован в рамках разработанного мастер-плана развития аэропорта до 2030 года. Терминал с пропускной способностью до 3,5 млн пассажиров в год спланирован в рамках концепции “путешествие без стресса”, что предполагает высокий уро-

ния Lufthansa Cargo использует аэропорт в качестве транзитного при грузоперевозках из Европы в Японию, перенеся базовый пересадочный узел из Астаны в Красноярск. За восемь месяцев 2011 года компанией было осуществлено 1153 самолето-вылета, что почти на 24% выше аналогичных показателей 2010 года.

Также будет продолжено развитие трансполярных маршрутов через Северный полюс, связывающих Северную Америку и страны Юго-Восточной Азии.

Для решения социально значимой задачи по обеспечению транспортной доступности отдаленных населенных пунктов края, прежде всего в условиях Севера, необходимо возрождение малой авиации.

С этой целью в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации для обеспечения реконструкции и технического перевооружения существующих объектов наземной инфраструктуры региональных аэропортов необходимо завершить передачу их в собственность государства. Необходимо также при поддержке федерального центра продолжить работу по обновлению парка региональных воздушных судов.

В 2012 году в крае появилось три новых самолета малой авиации L-410 UVPE-20, задействованных на региональных перевозках.

Начиная с 2016 года приоритеты дорожной политики края сместятся в сторону развития региональной автодорожной сети. Будет осуществлен поэтапный переход на нормативный уровень финансирования работ по содержанию региональных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них. В результате к 2020 году вся дорожная сеть будет содержаться в соответствии с нормативными требованиями, в том числе:

- наиболее социально и экономически значимые автомобильные дороги общей протяженностью 2434 км (17%) будут удовлетворять критериям высокого уровня содержания;
- автодороги, обеспечивающие транспортную связь между районными центрами Красноярского края, общей протяженностью 1727 км (12,1%) будут удовлетворять критериям среднего уровня содержания;



Скоростной теплоход

- оставшаяся часть краевой транспортной сети протяженностью 10 135 км (70,9%) будет соответствовать допустимому уровню содержания.

В период 2016–2020 годов в регионе начнется поэтапный переход на нормативный объем ремонтных работ на дорогах и мостах. Целью данных работ является предупредительный ремонт покрытий дорог и конструкций мостов до истечения нормативных сроков их работоспособности. Объем ежегодного ремонта автомобильных дорог должен составить 1 тыс. км. Для доведения объема работ до целевых показателей ежегодно необходимо ремонтировать 550 км дорог. Остальные 450 км будут отремонтированы уже в ходе работ по содержанию дорог. Такая стратегия комбинированного воздействия на качество покрытий средствами содержания и ремонта позволит к 2020 году сократить до 2,5 тыс. км суммарную протяженность дорог, технические характеристики которых не удовлетворяют минимально допустимым требованиям более чем в полтора раза.

В связи с географическими, социально-экономическими и климатическими особенностями Красноярского края автомобильные дороги федерального значения являются для большинства му-

ниципальных образований региона основными в транспортном сообщении как с краевым центром, так и друг с другом. Количество транспорта, осуществляющего межрегиональные перевозки по дорогам федерального значения, составляет не более 20%, тогда как 80% пассажиров пользуются межрайонными и внутрирайонными маршрутами. В силу высокой внутрирегиональной значимости автомобильных дорог федерального значения на территории края при принятии управленческих решений по определению объектов инвестирования и ремонта в первую очередь должны учитываться факторы обеспечения оптимального транспортного сообщения между муниципальными образованиями края.

Федеральное управление автомобильных дорог «Байкал» представляет интересы Министерства транспорта Российской Федерации на территории Красноярского края и Республики Хакасия и выполняет функцию государственного заказчика работ по содержанию, ремонту,



Участок автодороги Красноярск – Железногорск, выезд из Сосновоборска

капитальному ремонту, строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения М-53 и М-54. За управлением закреплено 1152 км федеральных автомобильных дорог на указанной территории.

Автодорога М-53 «Байкал» является важной транспортной артерией не только для Красноярского края, но и для Восточной Сибири и Дальнего Востока. Трасса М-54 «Енисей» обеспечивает взаимосвязь края с республиками Хакасия, Тува и Монгольской Народной Республикой.

Впервые в 2012 году в рамках реализации мероприятий Росавтодора по повышению уровня обустройства автомобильных дорог на федеральных автодорогах Красноярского края построено два надземных пешеходных перехода. В настоящее время в стадии проектирования находятся еще шесть таких переходов.

ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ: НОВЫЙ ВЗГЛЯД

С целью максимального учета интересов общества в Красноярском крае пересмотрели подходы к работе дорожников. Перед руководством края стоит задача интегрировать всю транспортную систему, а это более

40 тыс. км автодорог, в единое пространство, после чего выработать консолидированную политику, стандарты и подходы к своей работе.

Идея создания единой дорожной политики региона нашла свое отражение в краевой целевой программе “Дороги Красноярья на 2012–2016 годы”, в которой впервые поставлен акцент на том, что содержание муниципальной улично-дорожной сети в преобладающем объеме осуществляется за счет средств краевого бюджета.

Однако это не значит, что теперь заботы о состоянии улично-дорожной сети муниципалитетов ложатся исключительно на плечи краевых дорожников. Главы городов и поселков по-прежнему несут ответственность за качество местных транспортных артерий как перед краевыми властями, так и перед населением, поскольку муниципалитеты являются получателями субсидий из краевого бюджета.

В упомянутой программе также прописаны статьи расходов на ремонт внутриквартальных проездов и дворовых территорий.

Были переведены в краевую собственность и межпоселенческие дороги, которые до этого находились на балансе муниципальных образований. По ним, как правило, ездят автобусы и осуществляется перевозка школьников. Случалось, что весенняя распутица или проливные дожди становились причиной того, что близкорасположенные населенные пункты оказывались отрезанными друг от друга. Сегодня перед краевыми дорожниками стоит задача обеспечить круглогодичную транспортную доступность населенных пунктов.

Одновременно с этим специалисты министерства занимаются разработкой нормативных затрат по содержанию улично-дорожной сети.

Для создания единого транспортного пространства предполагается активно использовать инновационные разработки и технологии. В частности, для обеспечения безопасности дорожного движения будет продолжено развитие комплекса метеорологических станций на региональной сети автодорог. Уже сегодня на автодороге Красноярск – Енисейск установлено восемь метеостанций, на трассе Ачинск – Ужур – Троицкое – две, на трассе Ачинск – Бирилюссы – одна. В ближайшее время сеть метеостанций края планируется увеличить.

Еще одна глобальная задача, которую необходимо решить в рамках модернизации дорожной отрасли Красноярского края, – это уйти от принятия субъективных решений, определяя первоочередность ремонтных работ на том или ином участке. Мы провели большую диагностическую работу и сегодня знаем, в каком состоянии находится каждый метр дорожного полотна из более чем 14 тыс. км региональных автодорог и когда необходимо планировать ремонтные работы. Однако, учитывая сегодняшние объемы финансирования дорожной отрасли, мы вынуждены расставлять приоритеты. Планировать работы как на ближайшую, так и на долгосрочную перспективу будет компьютерная геоинформационная система (ГИС), в которую заложены все технические параметры дорожной сети края. ГИС – это электронная база, привязанная к карте, где представлены все элементы дорожной инфраструктуры, начиная от интенсивности движения транспортного потока, заканчивая данными о состоянии того или иного участка транспортных коммуникаций. Все это постепенно формируется в единой электронной базе, что позволит оперативно принимать соответствующие решения и готовить информацию для выполнения первоочередных задач.

Сегодня разрабатывается проект специализированной программы, которая на основании данных диагностики фактического состоя-

ния автодорог в автоматическом режиме позволит определять участки, где в первую очередь должны быть проведены восстановительные работы. Список, который выдаст машина, сначала проанализируют специалисты-дорожники, а затем к обсуждению о необходимости дорожных работ подключат жителей Красноярского края. У каждого из них будет возможность одобрить или раскритиковать наши планы, а также внести свое предложение, какую дорогу надо приводить в порядок в первую очередь. Таким образом, мы сможем учесть все технические и социальные параметры.

Еще одно направление, над которым работают краевые дорожники, – это развитие частно-государственного партнерства.

В целях обеспечения сохранности автомобильных дорог ООО “Сибуголь” по соглашению с правительством края реализует инвестиционные проекты в Балахтинском районе: строительство моста на автодороге Балахта – Виленка и реконструкцию участков автодороги.

В рамках соглашения о социально-экономическом сотрудничестве между правительством края и Новоангарским горнообогатительным комбинатом предусмотрено строительство и ремонт участков автодороги Мотыгино – Широкий Лог общей длиной 64 км. В 2013 году дорожники приступят к ремонту на участке пос. Новоангарский – пос. Стрелка.

В дорожном вопросе важна единая логика принятия решений, а хорошие дороги – это забота и ответственность не только власти, но и крупных пользователей автодорог.

Подъезды к сельским населенным пунктам также находятся на особом контроле. В 2012 году при совместном финансировании из федерального и краевого бюджетов выполнена реконструкция четырех подъездов к сельским населенным пунктам общей протяженностью 14,1 км. Дороги были выбраны в соответствии с критериями, установленными Росавтодором и Минсельхозом России, в результате решена социальная задача по обеспечению комфортного проезда для населения и улучшены условия для перевозок продукции сельхозпредприятий, расположенных в этих населенных пунктах. В текущем году мы продолжим участие в этой программе.

По поручению губернатора края решается еще одна социально важная задача – возобновлен ремонт подъездов к садоводческим обществам. При этом какие садоводческие подъезды ремонтировать, решали сами садоводы. Предварительно был проведен опрос населения, по итогам которого сформирован перечень объектов ремонта.

Непосредственно в Красноярске в 2012 году приступили к строительству важнейшего инфраструктурного объекта – четвертого автодорожного моста через Енисей. Этот объект – главный элемент первого транспортного кольца краевого центра. В прошлом году мы также провели ряд локальных стратегически важных работ в краевом центре: приступили к строительству развязки на улице Авиаторов и согласовали документацию по еще одной развязке на улицах 2-я Брянская – Калинина и в этом году приступим к строительству. Их выбор неслучаен, они являются ключевыми объектами единого транспортного городского кольца. Очевидно, что решение проблем локальных точек не снизит транспортной нагрузки на городскую сеть, поэтому здесь требуется комплексный подход, который мы и выполняем, постепенно приводя в надлежащий вид магистральные городские улицы, въезды в краевой центр и выезды из него.

В целом краевой дорожно-транспортный комплекс работает и развивается в соответствии с ведомственной целевой программой “Развитие транспортной системы на 2012–2014 годы”.

Программа является консолидирующим, базовым документом для дорожно-транспортного комплекса края, объединяющим в себе мероприятия, направленные на развитие двух отраслей – транспорта и дорожного хозяйства. Финансирование программы будет осуществляться за счет средств краевого и федерального бюджетов и за плановый трехлетний период составит 44 843,6 млн рублей.

Общий объем расходов по отрасли “Дорожное хозяйство” на период реализации программы предусмотрен в сумме 40 400,4 млн рублей.

Финансирование мероприятий краевого дорожного комплекса позволит обеспечить сохранность и модернизацию существующей сети региональных и местных автодорог и искусственных сооружений на них; формирование транспортной доступности территорий края.

Общий объем расходов по отрасли “Транспорт” на период 2013–2015 годов составляет 4443,2 млн рублей.

В рамках реализации мероприятий в области автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта предусмотрены средства на компенсацию перевозчикам расходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов и низкого пассажиропотока на автомобильном транспорте, а также расходов, связанных с перевозками льготных категорий граждан.