

Развитие транспортной инфраструктуры Сибири

А.Н. Клепач

3 июня 2025



Инфраструктурные ограничения социально-экономического развития Сибирского макрорегиона (1)

АВИАЦИЯ:



- безальтернативный характер авиасообщения для значительной части территории и населения,
- высокая зависимость от субсидирования,
- существенное ухудшение состояния авиапарка и аэродромной инфраструктуры

МАЛАЯ АВИАЦИЯ:



- зависимость от субсидирования,
- деградация инфраструктуры аэродромов для малой авиации,
- необходимость обновления и переобустройства,
- деградация авиапарка (Ан-2, Ми-8 и пр.),
- отсутствие отработанного проекта судна малой авиации

Водный транспорт:



- недостаточное развитие перевозок водным транспортом,
- короткий период навигации,
- устаревание инфраструктуры

Инфраструктурные ограничения социально-экономического развития Сибирского макрорегиона (2)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ:



- высокая нагрузка на железные дороги Сибири,
- конкуренция угля и иных грузов,
- необходимость модернизации инфраструктуры

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ:



- показатели дорожного комплекса Сибири уступают среднероссийским,
- в федеральных планах дорожного строительства доля Сибири недостаточна для достижения целей национальных проектов,
- с учетом прогнозируемой интенсивности транспортных потоков по направлениям международных транспортных коридоров есть риски недостаточной пропускной способности опорной автодорожной сети и пунктов пропуска через государственную границу РФ

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ:



- транспортный потенциал Сибири используется недостаточно,
- 80% грузов завозится морем, включая ледокольную проводку,
- используются дефицитные мощности Восточного полигона

Для снятия инфраструктурных ограничений в Сибири необходим пересмотр основных документов стратегического планирования



Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом до 2035 г. (2021):
не учитывает актуальные вызовы и поворот на Восток, не обеспечена ресурсами;



Национальные и федеральные проекты «Эффективная транспортная система», «Инфраструктура для жизни» (2024-2025 гг.):
нет приоритизации развития Сибири на уровне подзаконных актов (шестилетний план дорожной деятельности и др.) несмотря на постановку амбициозных целевых показателей развития транспорта в регионах Сибири;



Стратегия социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 г. (2023):
не содержит проработанных предложений по развитию транспортного каркаса внутри Сибири и по развитию новых трансграничных коридоров в страны АТР, не обеспечена ресурсами;



Схемы территориального планирования в области фед. транспорта (проект подготовлен в апреле 2025):
содержат набор возможных проектов по России в целом, без обеспечения финансовыми ресурсами и приоритизации (в т.ч. в межрегиональном сопоставлении)

ВЫВОД:

Документы стратегического планирования развития Сибири и ее транспортного комплекса нуждаются в обновлении и обеспечении ресурсами. В противном случае продолжится стагнация транспортной системы Сибири

Воздушный транспорт Сибири

В 3 сибирских МТУ Росавиации входит **41 аэродром гражданской авиации** из 228 по РФ в целом; 12 крупнейших аэропортов перевезли **23,7 млн чел - 10,95% от РФ** (2024)

Проблемы

1. Безальтернативный характер авиасообщения для значительной части территории, зависимость от субсидирования

- По 133 социально значимым маршрутам СФО и Арктики перевезено 1,5 млн чел (2024)
- В 60% населенных пунктов СФО отсутствует постоянное дорожное сообщение
- СФО является округом с наибольшим количеством труднодоступных направлений (163 пункта в СФО)

2. Состояние авиапарка и аэродромной инфраструктуры

- Растет средний возраст бортов: S7 – 13,8 лет
- Технические сложности с обслуживанием зарубежных бортов
- Необходимость модернизации инфраструктуры аэропортов классом ниже А (все, кроме Новосибирска и Красноярска)
- Недостаток терминалов и низкое качество взлетно-посадочных полос

3. Дефицит кадров: недостаток квалифицированных специалистов для работы в отрасли затрудняет внедрение новых технологий

4. Обеспечение бортами грузовой авиации планируемых к созданию хабов осложнено в связи с недостаточными мощностями отрасли авиастроения

Предлагаемые решения

1. Закрепить приоритетное финансирование аэродромной инфраструктуры Сибири в рамках нацпроекта «ЭТС» и защиту статей финансирования в федеральном бюджете от процедур его оптимизации

- Капитальный ремонт 15+ аэродромов к 2030 г.
- Строительство 12 новых аэродромов и терминальной инфраструктуры

2. Льготное кредитование авиакомпаний на приобретение бортов для перелетов в Сибири (с участием ВЭБ.РФ)

3. Снижение тарифов и рост транспортной доступности отдаленных районов (рост коэффициента авиаподвижности на 35-40%)

4 Режим максимального благоприятствования для применения БПЛА, в т.ч. сверхтяжелых: установить максимально лояльный экспериментальный правовой режим во всех регионах СФО. В Сибири интересы безопасности не требуют запрета полетов БПЛА. Результаты: снижение ущерба от лесных пожаров, обновление кадастра и таксации лесного фонда, противодействие незаконной добыче прир. ресурсов

4. Создание мультимодального ТЛК в Сибири на базе объединенных аэропортов, создание портовой ОЭЗ в аэропортах, в т.ч. в приоритетном порядке Красноярск (Емельяново, Черемшанка), в перспективе – Омск

5. Целевое обучение специалистов, социальные лифты для молодых специалистов

Северный завоз через Сибирь:

Прямые эффекты

Оптимизация пассажирской маршрутной сети в населенные пункты отсутствующей круглогодичной транспортной доступности при субсидировании эксплуатантов грузопассажирских коммерческих рейсов

Косвенные эффекты

Улучшение качества (в т.ч. стоимости) снабжения региона товарами первой необходимости

Повышение качества снабжения и стоимости доставляемых товаров (вместо складов Росрезерва)

Обеспечение региона продукцией с низкими сроками хранения – привлечение высококвалифицированных специалистов, которое привыкло к более высокому качеству жизни

Обеспечение поставок товаров с маркетплейсов: развитие условий для беспилотной доставки грузов для отдаленных районов;

Малая авиация Сибири

163 населенных пункта в СФО являются труднодоступными, но отрасль малой авиации по сравнению с советскими временами находится практически в полном упадке

Проблемы

1. Эта сфера не регулируется нормативно-правовым контуром и единым органом власти (вопрос могут рассматривать более 10 ведомств).

2. Зависимость от субсидирования

- Авиация, в том числе малая – единственная доступная связь для 3-4 млн человек, в т.ч. 300 тысяч человек в Арктической зоне РФ

3. Устаревание инфраструктуры аэродромов малой авиации, необходимость обновления и переоборудования

4. Высокий износ авиапарка (Ан-2, Ми-8 и пр.), отсутствие отработанного проекта судна малой авиации. Российский авиапром практически не выпускает небольшие легкие авиалайнеры и вертолеты для гражданских нужд.

- «Байкал» - неготовность к полетам двигателя ВК-800, проблемы с импортозамещением комплектующих
- ТВРС-44 «Ладога» - проблемы с силовой установкой, импортозамещением комплектующих
- Tango – необходимость разработки импортозамещенного двигателя вместо штатного

Предлагаемые решения

1. Создание по аналогу с Дальним Востоком программы субсидирования перелетов в СФО, в том числе малой авиацией

- 6-7 млрд рублей в год на дополнительное субсидирование в Сибири

2. Снижение требований по безопасности к аэродромам малой авиации, субсидирование восстановления их инфраструктуры

- Снижение кап. и опер. затрат на объект на 25-30%

3. Обеспечение самолетами малой авиации:

- Закупка иностранных самолетов, например самолетов Cessna 208 Караван
- Ремонт или продолжение выпуска Ан-2 с новыми иностранными газотурбинными двигателями (со старыми эксплуатация невозможна в связи с малым ресурсом и ростом стоимости эксплуатации до 21 тыс. руб. в час)
- Приоритетная отработка в Сибири пилотных проектов судов малой авиации

4. Поддержка развития кластера малой авиации в Новосибирске на базе СибНИА им С.А. Чаплыгина

5. Внедрение в Сибири технологии строительства взлетно-посадочных полос из алюминия (экспер. полоса создана ГК «Русал» и ГК «Сиал» в 2024 г.)

6. Поддержка обучения и трудоустройства пилотов и техников

7. Ввести норму в федеральное законодательство, определяющую единый орган и перечень вопросов по регулированию им малой авиации»

Северный завоз через Сибирь:

Прямые эффекты

Увеличение доходов от авиаперевозок в случае субсидирования логистики северного завоза
Значимый вклад в достижение национальной цели - увеличение авиационной подвижности – за счет большого количества коротких рейсов

Косвенные эффекты

Запуск авиации малой дальности – это создание новых рабочих мест по всей производственно-образовательной цепочке
Возрождение школ ДОСААФ – привлечение физически подготовленного для климата населения,
Создание условий для расширения емкости рынка снабжения региона и качества поставок
Косвенные экономические эффекты на строительную, авиастроительную промышленность

Водный транспорт Сибири

Сибирь обладает огромной речной сетью: протяжённость внутренних водных путей СФО **более 35 тыс. км**, но внутренние водные перевозки в регионе слабо развиты

Проблемы

1. Недостаточное развитие перевозок водным транспортом

- в навигацию 2023 года по СФО водным транспортом перевезено 15,7 млн т грузов и 1,44 млн пассажиров

2. Средняя навигация длится 90–200 суток в году, и зимняя блокировка реки не позволяет использовать потенциал судоходства круглый год

3. Устаревание инфраструктуры:

- в СФО более 10 ключевых речных портов и два крупных гидросооружения (Красноярский судоподъёмник и шлюз в Новосибирске)
- глубоководные участки ограничены, требуется дноуглубление в речных портах

Предлагаемые решения

1. Программа дноуглубления в речных портах и обустройства водных путей на Енисее и Оби

- расширение навигационной глубины в створе рек перед крупными карьерами и лесозаготовками
- строительство гидротехнических сооружений

2. Развитие судостроительных заводов / судоверфей

и речных портов в Новосибирске и Красноярске

3. Создание при федеральном софинансировании либо льготном кредитовании флота для внутренних водных путей и взаимодействия с Северным морским путем

- суда класса река-море
- речные маломерные суда для местных перевозок, сервисные суда

4. В перспективе стратегический проект – развитие Северного широтного хода и Трансполярной магистрали для соединения бассейнов Оби и Енисея

5. Создание портовых хабов на крупных реках, которые позволят сосредоточить грузы для перемещения в глубоководные порты на СМП.

6. Обеспечение круглог. навигации на особо важных участках внутренних водных путей.

7. Модернизация портовой инфраструктуры и подъездных путей.

8. Стимулирование перевода транспортировки тяжеловесных грузов с дорог на воду.

9. Поддержка обучения и трудоустройства работников водного транспорта, возрождение системы речных училищ

Северный завоз через Сибирь:

Прямой эффект

Привлечение инвестиций в основные фонды речных портов – работа на уровне региональных властей

Поставки грузов северного завоза должны быть закреплены за объектами инфраструктуры речного транспорта

Участие речного транспорта в снижении транспортных затрат северного завоза

Косвенные эффекты

Возможность занять роль региона участвующего в балансировке экспортно-импортных грузопотоков через сеть распределительных центров вдоль ВСЖД, составив конкуренцию ЗСЖД.

Развитие центров компетенция распределительной логистики контейнеров – повышение стоимости труда и средней зарплаты квалифицированных кадров (при средней з/п в логистике традиционно выше средней по РФ)

Железнодорожный транспорт Сибири

Западно-Сибирская ж/д перегружена и обеспечивает **около 25% грузооборота всей сети РЖД**, в грузообороте преобладает уголь, инфраструктура требует обновления

Проблемы

1. Высокая нагрузка на железные дороги Сибири и конкуренция угля и иных грузов

- После переориентации на Восток значительно выросла отгрузка удобрений, зерновых, контейнеров, но прежде всего – экспортных и внутренних перевозок нефти и угля
- Уголь – 79% грузооборота
- Нефть и нефтепродукты – 8,5%
- Вместе с тем, отказ по «исключительно рыночным» основаниям от поддержки экспорта угля в связи со снижением конкурентоспособности на мировом рынке принесет значительные проблемы транспортной отрасли РФ в целом с точки зрения занятости (более 600 тыс. чел. в грузовом и морском транспорте) и выручки (до 20% выручки на рынке портовых услуг, до 60% в перевозке полувагонами)

2. Необходимость модернизации инфраструктуры

- наличие незлектрифицированных участков Транссиба и БАМ
- наличие однопутных линий

Предлагаемые решения

1. Реализация третьего этапа развития Восточного полигона с выделением при необходимости дополнительных средств ОАО «РЖД»

- повышение провозной способности до 210 млн тонн
- расшивка узких мест – Северомуский-2, Кадарский, Кузнецовский тоннели
- электрификация участков путей

2. Кросс-отраслевые меры по стабилизации угольной отрасли:

- проработка вопроса о снижении тарифов РЖД угля до уровня «себестоимость+» для поддержания конкурентоспособности угледобывающей отрасли
- включение добываемого в Сибири угля в цепочки создания продукции высоких переделов

3. Развитие мультимодальных логистических хабов

4. В перспективе стратегические проекты: Трансполярная магистраль, СевСиб в Саху

Северный завоз через Сибирь:

Прямой эффект

Более активное вовлечение 7 припортовых станций ВСЖД (ст. Усть-Илимск, ст. Лена, ст. Иркутск), КрасЖД (ст. Лесосибирск, ст. Красноярск), ЗСЖД (ст. Омск, ст. Томск) в реализацию северного завоза. Необходим правительственный контроль за развитием хабов на пересечении ж/д и речного вида транспорта вместо планирования графиков выгрузки со стороны ОАО «РЖД».

Для достижения цели:

Необходимо закрепить за выделенными на карте ТЛЦ Сибири нормы поставок грузов Северного завоза

Косвенный эффект

Обеспечение загрузки речных портов



Автомобильный транспорт Сибири

Общая протяженность автодорог в Сибири - **224,2 тыс. км (14,2% от РФ)**, в т.ч. федеральных - **7,2 тыс. км (11,05%)**, рег. и межмуниципальных - **82,4 тыс. (16,4%)**

Проблемы

1. Показатели дорожного комплекса Сибири уступают среднероссийским

- удельный вес автомобильных дорог общего пользования с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет в СФО лишь 48,5% против 62% по РФ, превосходя лишь Дальний Восток (37,9%).
- в 60% населённых пунктов СФО нет круглогодичной автомобильной связи.

2. В федеральных планах дорожного строительства доля Сибири недостаточна

- Доля СФО в шестилетнем плане на 2025-2030 гг. (РП РФ от 31 марта 2025 г. № 768-р) в перечне региональных дорог составляет 27%, а в федеральной сети – 4%
- этого недостаточно для того, чтобы гарантировать достижение целевых показателей НП «Инфраструктура для жизни» в части развития региональной и местной сети
- в данный момент показатели развития рег. и местной сети в 7 регионах СФО хуже среднероссийских, в 8 регионах показатели смертности от ДТП хуже среднероссийских

Предлагаемые решения

1. Активизация дорожного строительства с приоритизацией сибирских автодорог

- масштабное строительство и ремонт дорог, в частности, трасс Р-255, Р-258, Р-256 с расширением проезжей части и укреплением дорожного покрытия
- Восточный обход Новосибирска
- Северный обход Омска
- мост через Обь в Новосибирске
- третий мост через Томь в Томске.

2. Активизация государственно-частного партнерство, федерального субсидирования региональных дорог, применения новые технологий для суровых природно-климатических условий (например, теплоизоляционных материалов)

Северный завоз через Сибирь:

Прямой эффект

Развитие доставки и снабжения грузов, приоритет – доставка последней мили. Для этого необходимо:

- Включить в планирование региональных и местных бюджетов на создание дорог обязательства по исполнению планов снабжения в рамках северного завоза
- Учитывая особый статус территории СФО, закрепленный в СПР, предоставить льготы для регистрации грузового автотранспорта на территории СФО
- Включить в перечень дорог опорной сети подъездные пути к речным портам

Косвенные эффекты

- Создание всесезонных дорог в регионе обеспечит загрузку речных портов и создание новых рабочих мест, что приведет к росту жилищного строительства и создаст цепочку дополнительной генерации ВДС от жилищного строительства;
- Развитие туристических маршрутов

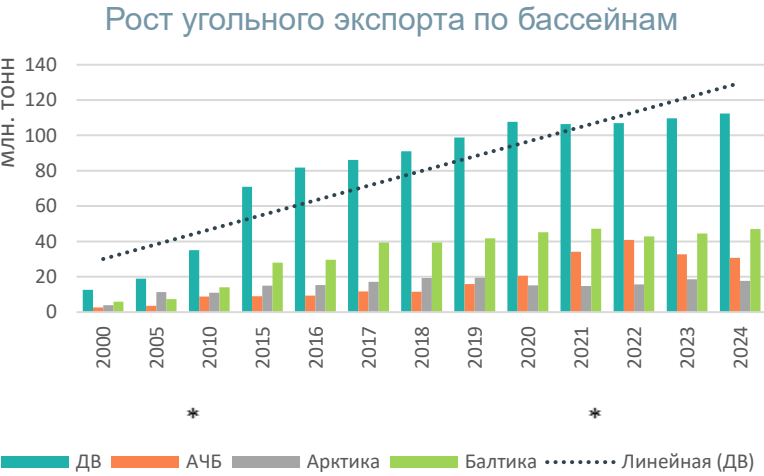
Дополнительные слайды

Изменение конфигурации транспортной сети Сибири: меридианы, а не только параллели; внутренняя сеть, а не только экспорт сырья

Проблемы роста

Транспортный комплекс Сибири как центральная часть Восточного полигона железных дорог принял на себя основную нагрузку при развороте на Восток

В 2024 году объемы перевозок угля в порты Дальнего Востока выросли в 8,7 раза к уровню 2000 года, исчерпав возможности дальнейшего развития в существующих границах дорог



Развитие пассажирского сообщения, отошедшего на второй план, требует современных решений для формирования транспортного каркаса, учитывающего как грузовые, так и пассажирские потребности регионов

*ДВ - Дальневосточный бассейн, АЧБ - Азово-Черноморский бассейн

Новые потребности регионов Сибири

- Формирование магистральных ребер грузового транспортного каркаса
- Оптимизация пассажирского сообщения

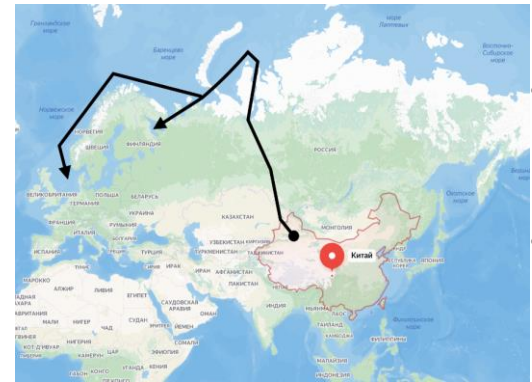
Проекты обеспечения меридиональной связанности

Цель 1. собственная логистика обеспечения северного завоза (масштабирование опыта РС(Я))

Цель 2. Потенциальные новые сухопутные маршруты:

- Коридор Кызыл – Курагино – часть стратегии социально-экономического развития СФО (+28 млн тонн)
- МТК «Забайкальск – Маньчжурия» (+10 млн тонн)
- МТК «Приаргунск – Хэйшаньтоу» (+10 млн тонн)
- МТК «Эрлянь — Улан-Батор — Улан-Удэ» (+2 млн тонн)

Речные маршруты Обь-Иртышского и Енисейского бассейнов



- Прямой выход на СМП по Енисею (+3,5 млн. тонн), по Иртышу и Оби (+2,5 млн тонн)
- Доступ к рынкам Западного Китая (грузы, пассажиры, туристы)

80-90 млн тонн в год прироста грузовой базы

Развитие проектов скоростного движения

- Скоростная дорога Омск – Новосибирск (инвестиции 2400 млрд руб.)
- Скоростная дорога Новосибирск – Кемерово (инвестиции 1100 млрд руб.)

В 2025 году планируется запуск скоростного поезда «Восток» между Новосибирском и Барнаулом (3 состава по 6 вагонов) по действующим магистралям

Возрождение малой авиации и новой сети авиамаршрутов

⚠ Отсутствует решение проблемы с основным самолетом для малой авиации

Новые международные транспортные коридоры



- ТРАНССИБ
- БАМ
- Курагино - Кызыл - Монголия - КНР
- Северо-Сибирская железная дорога в проекте 2000-х г.г.
- Северо-Сибирская железная дорога в плане СЭР СФО до 2035 г.
- Возможный маршрут "Большая Сибирь"
- Возможные маршруты новых международных экономических транспортных коридоров
- Возможные маршруты новых международных экономических транспортных коридоров
- Населённые пункты и пункты пропуска

Северо-Сибирская железнодорожная магистраль

Расширение Северо-Сибирской железнодорожной магистрали до п. Сабетта на севере страны и развитие южного направления от Белого Яра через Томск, Новокузнецк, Таштагол до Горно-Алтайска с выходом на Урумчи (КНР) позволит обеспечить экономическое развитие Кузбасса, Урала и Дальнего Востока, упрочить взаимовыгодные экономические отношения с КНР

Одна из важных особенностей Севсиба – перспективная возможность стыковки с другими транспортными коридорами, в частности:

- на севере – с Северным Морским путем;
- на востоке – с Байкало-Амурской магистралью;
- на юге – с сетью железных дорог Китая.

Центрально-Евразийский транспортный коридор

Создание Центрально - Евразийского транспортного коридора от Лесосибирска до Урумчи, с учетом ответвления от Курагино до Новокузнецка, позволит снизить транспортную нагрузку на Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали, при этом нарастив внешнеторговый оборот с Китайской Народной Республикой и Монголией, а также укрепить социально-экономические и геостратегические ориентиры России.

Данное направление характеризуется безопасностью транспортного маршрута, пролегающего по бесконфликтным территориям, а также большим потенциалом для транзита при условии инфраструктурных преобразований.

Приложение

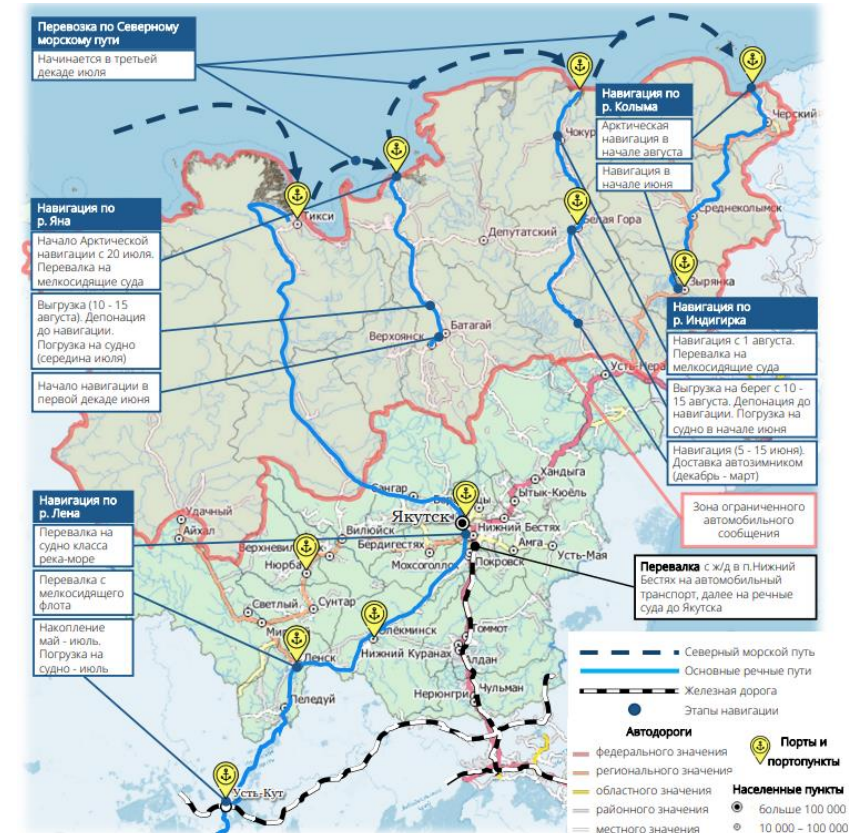
Транспортное развитие Сибири – переход к самообеспечению



Перенаправление грузов северного завоза через Сибирский регион – перспективное направление развития

- >50% населения, обеспечиваемого в рамках Северного завоза проживает в Сибирских регионах (приравняемых к районам Крайнего Севера)
- Транспортный потенциал Сибири не используется даже в самообеспечении, так как 80% грузов завозится морем
- Для доставки грузов Северного завоза в порты ДВ используются дефицитные мощности Восточного полигона
- В цену доставки северного завоза входит ледокольная проводка, так как восточное плечо СЛО имеет сложные ледовые условия даже в летнюю навигацию
- Якутия – флагманский регион распределительной логистики, хотя возможности СФО не меньше.
- Все грузы северного завоза субсидируются из федерального бюджета, эффект от субсидирования может включать опорную сеть транспорта (сейчас де-факто субсидируются ледоколы Росатомфлота)

Якутия – логистический центр Северного завоза



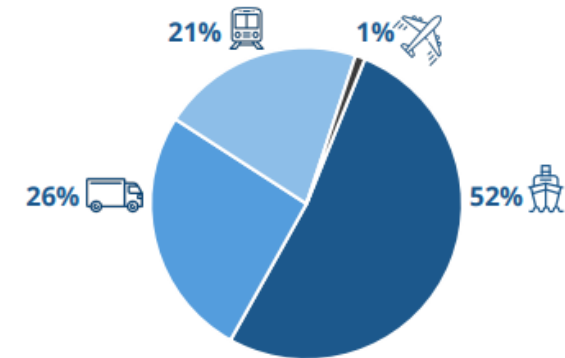
!!! Среднесрочная цель: распространить опыт Республики Саха (Якутия) на СФО

Логистика Северного завоза для СФО – это высокая себестоимость доставки по СМП

100 млрд. рублей – цена груза (≈29 руб./кг)

> 100 млрд. руб. – стоимость логистики

- Высокая стоимость ледокольной проводки
- Высокая зависимость от ставок морского фрахта
- Отсутствие прогресса в развитии
- Основные получатели грузов удалены от морских портов
- Дорогая авиация является транспортном последней мили
- Не субсидируемая логистика



- Правительство РФ – ответственный исполнитель

- Минвостокразвития - координатор

- Региональная и местная власть - участники

- Бизнес – сообщество: (речпорты, владельцы флота экспедиторы, снабженцы) - участники

Процессы/участники «северного завоза»	Правительство РФ	Федеральный координатор «северного завоза»	Росрезерв	Росстат	Региональные органы исполнительной власти	Органы местного самоуправления	Единый морской оператор «северного завоза»	ЮЛ и ИП
Развитие опорной сети объектов транспортно-логистической инфраструктуры	О	К			У	У		У

Источник: ФАНУ «Востокгосплан» (О- ответственный исполнитель, К- контролер, У – участник)

Цель 1. Привлечение инвестиций в речную инфраструктуру

Вызовы

- Низкая **доля федерального имущества** – препятствие для притока инвестиций из **федерального бюджета**
- Региональные бюджеты ограничены низкими доходами
- Ухудшение транспортной самообеспеченности СФО после принятия ФЗ-411, законсервировавшего сломавшиеся практики снабжения, не учитывающие коммерциализацию транспорта на постсоветском пространстве
- Раскол единого транспортного пространства СФО - выведение Арктики из управления Минтрансом в подведомственность Минвостокразвития, концентрирующегося на проектах Росатома
- Низкая конкурентоспособность транспортной сети перед национальным брендом СМП

Решения

- Субсидирование **грузовой инфраструктуры** в рамках северного завоза
- Внесение изменений в ФЗ «О северном завозе» - включение в программы субсидирования северного завоза всех видов транспорта при локализации перевозчика и инфраструктуры в регионах северного завоза
- Развитие первичной речной инфраструктуры бункеровки, равномерной
- Развитие сети речных портов по аналогии с мерами развития автодорожной сети через формирование фондов
- Увеличение количества грузо-пассажирских маршрутов

Финансирование мероприятий по развитию ВВТ Сибири в нацпроекте носит символический характер	Финансирование 2025-2030 гг., млрд. руб.
Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна. II этап	0,1
«Модернизация береговых производственных объектов и сооружений» (Модернизация Ладейских ремонтно-механических мастерских в г.Красноярск)	0,39
Реконструкция дренажных систем правобережной и левобережной дамб нижнего подходного канала Новосибирского шлюза	0,245

Имущественный комплекс речного транспорта времен заката СССР – критичный фактор развития опорной сети СФО

Цель 2. Сформировать имущественный комплекс автодорог, сопоставимый с другими регионами

Вызовы

- Временный характер дорожных фондов из-за таяния снежных покровов
- Нецелевой характер дорожного строительства – отсутствие учета обеспеченности дорогами на уровне отраслей-налогоплательщиков
- Слабая нормативная база концессионного строительства в регионах

Решения

- Включить в планирование региональных и местных бюджетов на создание дорог обязательства по исполнению планов снабжения в рамках северного завоза
- Учитывая особый статус территории СФО, закрепленный в СПР, предоставить льготы для регистрации грузового автотранспорта на территории СФО
- Включить в перечень дорог опорной сети подъездные пути к речным портам

Цель 3. Повышение локализации услуг железнодорожного обслуживания, учитывающей специфику региона

Вызовы

- Минимальная вовлеченность в решение проблем региона
- Ценовое давление жд транспорта на другие виды транспорта в регионе
- Неготовность угольной отрасли к отказу от квотирования погрузки
- Слабая диверсификация грузовой базы региона для обратной загрузки вагонного парка на станциях ВСЖД
- «Спящие лицензии» перспективных недропользователей – иллюзия грузовой базы СФО

Решения

Более активное вовлечение 7 припортовых станций ВСЖД (ст. Усть-Илимск, ст. Лена, ст. Иркутск), КрасЖД (ст. Лесосибирск, ст. Красноярск), ЗСЖД (ст. Омск, ст. Томск) в реализацию северного завоза

Правительственный контроль за развитием хабов на пересечении жд и речного вида транспорта вместо планирования графиков выгрузки со стороны ОАО «РЖД»



!!!! Необходимо закрепить за выделенными на карте ТЛЦ Сибири нормы поставок грузов Северного завоза

Цель 4. Развитие авиации ориентированной на привлечение рабочей силы в регион

- В приоритетах развития – аэропорты, влияющие на показатели авиатрафика
- Дефицит парка ВС даже на магистральных маршрутах
- Развитие аэропортов в регионе на 75% связано с развитием туризма, и только на 25% с обеспечением транспортной связанности

Объемы федерального финансирования мероприятий ФП развития сети аэропортов, млрд. руб.

Форма собственности		Субъект РФ	Субъект РФ	Федеральная	Федеральная
Цель *		Д	Т	Д	Т
Иркутская область	Реконструкция аэродрома аэропорта Киренск	2,58			
Республика Бурятия	Реконструкция аэродрома аэропорта Таксимо	2,18			
Республика Бурятия	Реконструкция аэродрома аэропорта Нижнеангарск	2,71			
Красноярский край	Реконструкция аэродрома аэропорта Красноярск		4,19		
Республика Алтай	Реконструкция аэродрома аэропорта Горно-Алтайск				7,89
Иркутская область	Строительство аэропорта Иркутск				10,63
Кемеровская область - Кузбасс	Реконструкция аэродрома аэропорта Новокузнецк				4,80
Кемеровская область - Кузбасс	Строительство аэропорта Шерегеш				5,40
Новосибирская область	Реконструкция аэропортового комплекса Толмачево (г. Новосибирск). Реконструкция комплекса ВПП-1				5,31
Республика Бурятия	Реконструкция аэродрома аэропорта Мухино (г. Улан- Удэ)				1,20
Иркутская область	Строительство аэропортового комплекса (г. Бодайбо, Иркутская область)			5,74	

* Д - транспортная доступность, Т -туризм

Цель 5. Возрождение малой авиации как часть политики создания условий для жизни в СФО и увеличения численности населения

Вызовы

- Доля ГВПП в СФО – 60%, доля ИВПП - 40%. Необходима модернизация аэродромов по увеличению класса (перевод с ГВПП на ИВПП, увеличение длины ВПП)
- Отсутствуют общеобразовательные программы для подготовки кадров в сферах производства и эксплуатации судов малой авиации
- Отсутствует производство новых ВС и ключевых компонентов (двигатель, воздушный винт), приведут к выводу самолетов Ан-2 из эксплуатации (90% действующего парка ВС)

Решения

Разработка оптимальной маршрутной сети, позволяющей использовать авиацию малой дальности полетов для охвата всей территории СФО

Определение мер поддержки отрасли (объем субсидирования и состава затрат, подлежащих компенсации эксплуатантам)

Формирование парка ВС малой авиации, включающий вертолеты. Ускорение разработок.

Возрождение учебных центров, в том числе на базе ДОСААФ

Цель 6. Морской транспорт – инструмент привлечения дополнительных источников доходов региона

Вызовы

1. Организация морских перевозок грузов снабжения СФО не подконтрольна Минтрансу РФ
2. В каботажных перевозках снабжения не могут участвовать суда иностранного производства
3. Высокая стоимость жизни в труднодоступных регионах РФ будет поддерживаться в целях ускорения возврата инвестиций в отечественное судостроение
4. Отсутствие инвестиций в создание площадок обработки морских контейнеров

Решения

- Отмена ограничений на использование судов иностранного производства в каботажных перевозках для северного завоза
- Развитие контейнерных технологий для и завоза импортных товаров, помимо запасов Росрезерва, с последующим экспортом высокотехнологичных грузов, подлежащих хранению и накоплению в портах.
- Создание на территории ППЖТ ВСЖД крупных ТЛЦ балансировки экспортно-импортных операций и сокращения жд плеча в обороте морских контейнеров (снижение стоимости грузов), развитие ст. Тальцы (ВСЖД).

ВЫВОДЫ: Сибирь – наш дом, который нужно строить по правилам. Сначала фундамент, потом стены и крыша. И тогда в нем появятся люди.

- №1. Организация снабжения Сибири собственными силами в рамках **северного завоза** – подготовительный этап изменения транспортного каркаса.
- № 2. Реализация инфраструктурных проектов расширения **экспортного потенциала** возможна только после завершения перехода на транспортное самообеспечение при минимальной подготовке инфраструктуры и определении вектора развития
- № 3. Решение всех вопросов развития транспортного комплекса Сибири требует **координации на уровне Правительства РФ**, так как для решения задач полномочий Минтранса РФ не достаточно
- №4. Развитие транспорта СФО должно способствовать созданию новых рабочих мест и **созданию условий** для жизни населения региона

