



Сборник материалов заседания Совета по вопросам развития Сибири
при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания
Российской Федерации В. И. Матвиенко

17 апреля 2025 года

Актуальные вопросы развития транспортно-логистического каркаса Сибири



СИБИРСКИЙ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ

SIBERIAN
FEDERAL
UNIVERSITY



ИНСТИТУТ
ЭКОНОМИКИ РОСТА
ИМ. СТОЛЫПИНА П.А.

АНО «Сибирский институт экономики роста имени П. А. Столыпина»

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КАРКАСА СИБИРИ

**Сборник материалов заседания Совета
по вопросам развития Сибири при Председателе Совета Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации В. И. Матвиенко**

17 апреля 2025 года

Красноярск – 2025

УДК 656.13.07(571.1/5)(03)
ББК 65.37-81(253)
А437

А437 Актуальные вопросы развития транспортно-логистического каркаса Сибири : сборник материалов заседания Совета по вопросам развития Сибири при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации В. И. Матвиенко. 17 апреля 2025 года / АНО «Сибирский институт экономики роста имени П. А. Столыпина». – Красноярск, 2025. – 64 с.

В сборнике представлены материалы, подготовленные к заседанию Совета по вопросам развития Сибири при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации на тему «Актуальные вопросы развития транспортно-логистического каркаса Сибири», которое состоялось 17 апреля 2025 года. Дайджест включает резюме научно-аналитического доклада «Транспортно-логистическая доступность для развития Сибири», доклады участников заседания, а также решение Совета, подготовленное по итогам заседания.

В материалах систематизируются экспертные позиции представителей органов государственной власти и управления, учёных, общественных деятелей по вопросам состояния и развития транспортной системы Сибири. Транспортно-логистический комплекс Сибири, базирующийся на сложном переплетении магистралей всех видов транспорта, проложенный по сложному ландшафту и эксплуатируемый в разных климатических условиях, несмотря на растущие объёмы инвестиций и значительные вложения в строительство крупных инфраструктурных объектов, требует перезагрузки модели управления, её перехода от локального отраслевого подхода к управлению отдельными видами транспорта к комплексной модели управления. В выступлениях участников обоснована необходимость стратегических управленческих решений для повышения пространственной связанности и транспортной доступности регионов Сибири, увеличения скорости и объёмов доставки грузов, развития мультимодальных и транспортно-логистических технологий, повышения мобильности населения.

УДК 656.13.07(571.1/5)(03)
ББК 65.37-81(253)

© АНО «Сибирский институт экономики роста
имени П. А. Столыпина», 2025

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	4
<i>АНО «Сибирский институт экономики роста имени П. А. Столыпина».</i> Транспортно-логистическая доступность для развития Сибири	6
Доклады участников заседания Совета по вопросам развития Сибири при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации на тему «Актуальные вопросы развития транспортно-логистического каркаса Сибири»	11
<i>Г. Г. Гусельников.</i> Об итогах реализации Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года в 2024 году	11
<i>А. И. Пошивай.</i> Актуальные вопросы развития транспортно-логистического каркаса Сибири.....	16
<i>А. Н. Клепач.</i> Ускоренное социально-экономическое развитие Сибири и формирование новой транспортной инфраструктуры.....	21
<i>В. С. Воробьев.</i> Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта: предпосылки развития транспортной системы сибирской и Арктической зон России	24
<i>Ш. В. Кара-оол.</i> Новые транспортные коридоры юга Сибири	29
<i>Ю. А. Щербанин.</i> Проекты транспортной инфраструктуры Сибири: от прошлого – к будущему	31
<i>М. А. Никитина.</i> Грузы Восточного полигона: спрос, предложение, экономически обоснованный баланс для развития железнодорожной инфраструктуры	35
<i>В. П. Томенко.</i> Приоритеты и перспективы развития автомобильного транспорта Сибири	40
<i>А. Ю. Клявин.</i> Поддержка развития судоходного транспорта Сибири	43
<i>А. В. Метцлер.</i> Решения для развития авиатранспортного каркаса регионов Сибири	47
<i>Т. В. Горвая.</i> Механизмы обеспечения дополнительного финансирования развития транспортной системы и повышения эффективности расходов на строительство, реконструкцию и ремонт транспортных проектов	55
Решение Совета по вопросам развития Сибири при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации на тему «Актуальные вопросы развития транспортно-логистического каркаса Сибири»	58

ПРЕДИСЛОВИЕ

Совет по вопросам развития Сибири создан при Председателе Совета Федерации Валентине Ивановне Матвиенко. Это подчёркивает тот важный факт, что интерес к теме развития сибирских регионов, её актуальность и масштаб не вызывают никаких сомнений. В материалах, предлагаемых читателю, речь пойдёт о транспортном каркасе Сибири, его нынешнем состоянии, потребностях и перспективах развития на ближайшее будущее.

За последние 30 лет социально-экономический уклад в нашей стране изменился радикально, что требует соответствующих инфраструктурных изменений, включая транспортную составляющую. Для нас, сибиряков, как и для жителей всего Зауралья, это особенно важно по многим причинам. Прежде всего разворот российской экономики на Восток – это не лозунг, а реальность! – резко усилил транзитную значимость этой территории. В результате многие участки железных и автомобильных дорог работают теперь с предельной нагрузкой.

Более активное использование богатейших природных ресурсов Сибири очень значимо для обеспечения дальнейшего роста национальной экономики. Сибирь – это главная российская кладовая, но для того, чтобы использовать её запасы, к ним нужно обеспечить доступ, который невозможен без развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Сегодня поставлена задача перехода нашей экономики от сырьевой модели к высокотехнологичной, что, в свою очередь, предполагает увеличение внутренней связности сибирских регионов, повышение мобильности населения, которое там проживает. Всё это в совокупности – тоже вопросы транспортного развития. И перечень подобных аргументов, обстоятельств, которые предопределяют особое значение предлагаемых нами решений для существующих транспортных проблем, можно продолжить.

Основополагающая идея, которая была положена в основу обсуждения, состоявшегося 17 апреля 2025 года и посвящённого вопросам развития транспортно-логистического комплекса Сибири, заключается в том, что транспортный каркас – это комплексная система, которая включает такие элементы, как железнодорожный, водный, автомобильный, авиационный транспорт. Под таким широким, комплексным углом зрения эта тема в России давно уже не рассматривалась. Совет по вопросам развития Сибири, в состав которого входят сенаторы, представители федеральной и региональной исполнительной власти, учёные, имеет необходимый потенциал для того, чтобы анализировать поставленные вопросы именно в таком ключе.

Оценивая сибирский транспортный каркас сквозь призму крупных стратегических задач, которых очень много в Сибири, важно не упускать из виду и текущие, абсолютно конкретные, земные проблемы, которые можно и нужно решать здесь и сейчас.

Мы реалисты и отдаём себе отчёт в том, что наш главный приоритет сегодня – это победа. Она требует соответствующих усилий и финансовых средств. Но она не за горами, и именно поэтому мы можем и должны обсуждать перспективные и масштабные проекты, которые устремлены в будущее.

Обсуждение транспортного каркаса Зауралья в целом, представленного всеми видами транспорта, не исключает возможности в будущем сосредоточиться и на отраслевых, и на территориальных проблемах, которые характерны не для всей Сибири, а для конкретных её регионов. Нашедшая отражение в предлагаемых материалах дискуссия – это определённый старт для осмысления существующей проблематики развития транспорта Сибири, и стратегической, и текущей.

Александр Викторович Усс,
Сенатор Совета Федерации,
Председатель Совета по вопросам развития Сибири
при Председателе Совета Федерации

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ДОСТУПНОСТЬ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СИБИРИ

Тезисы научно-аналитического доклада¹

Транспортная система Сибири сложилась в период промышленного освоения макрорегиона в условиях планового хозяйства и административно-командной экономики, её структура и назначение соответствуют роли Сибирского федерального округа в национальном разделении труда.

Ключевой характеристикой транспортной системы Сибири является *высокая неоднородность*, вызванная несоответствием структуры расселения, при которой население концентрируется в центре и на юге макрорегиона, в крупных городах и агломерациях, и центров формирования добавленной стоимости, размещённых в малозаселённых местах освоения природных ресурсов на севере федерального округа.

Экономическая несбалансированность привела к формированию на территории Сибири *четырёх транспортно-экономических поясов*, критически различающихся по транспортной доступности. Наибольшей связностью и доступностью характеризуется Примагистральный пояс, а удалённые территории горного юга, таёжного севера и Арктики отличаются низкой транспортной и инфраструктурной обеспеченностью, направленной преимущественно на удовлетворение потребностей корпоративного освоения территорий, безальтернативностью видов транспорта и высокими транспортными издержками для производителей и потребителей.

Исторически сложившаяся ресурсно-сырьевая модель освоения Сибири, основанная на неравномерности экономического пространства и очаговом типе организации производства, повлияла на *структуру транспортной системы*, в которой доминируют *грузовые перевозки массовых грузов*. Срединное географическое положение макрорегиона между западным и восточным центрами экономической активности определяет *высокое транзитное значение транспортно-логистической системы Сибири* для национальной экономики. На территории Сибири представлены все универсальные магистральные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный,

¹ Полный текст доклада размещен: <https://iubp.sfu-kras.ru/ru/node/1846>

воздушный), уровень развития которых неравномерен, но в целом соответствует решаемым базовым задачам экономики России.

Ключевой отраслью транспорта Сибири с достаточно высоким уровнем развития является *железнодорожный транспорт*, который выполняет преимущественно транзитную функцию. Основные транспортные потоки движутся в восточном направлении и обеспечиваются магистральными путями Транссиба и БАМа – *Восточным полигоном*. Пропускные и провозные способности этого коридора, безальтернативного для многих отраслей и видов грузов, практически исчерпаны и сопровождаются дополнительными факторами транспортно-логистической и экономической разбалансированности. Железнодорожная система Сибири отличается *слабостью инфраструктуры*, её ограниченность и нерациональное использование создают *дефициты для развития экономики страны в целом*. Комплексные проекты освоения Сибири предполагали строительство новых магистральных железных дорог, которые могли бы стать инфраструктурной основой её ускоренного развития. Перманентный перенос сроков реализации таких проектов является значимым фактором фрагментации экономического пространства макрорегиона, которое сжимается и концентрируется вокруг основной транспортной магистрали.

Автомобильный транспорт Сибири представлен сосредоточенной в широтном направлении, разветвлённой, но недостаточно густой, плотной и качественной сетью дорог. В настоящее время СФО является *наименее обеспеченным автодорожной сетью федеральным округом России*. Жители территории, населённые пункты и отрасли экономики Сибири недостаточно обеспечены автодорожной инфраструктурой, а конкурентные преимущества производителей по участию автодорожной инфраструктуры в перевозке грузов незначительны. Однако в условиях дефицита железнодорожных мощностей автомобильный транспорт приобретает всё большее значение – грузооборот и среднее транспортное плечо растут. Свыше 90 % *пассажирских перевозок* в Сибири осуществляется автомобильным транспортом, однако из-за плохого состояния дорог, низкого качества общественного транспорта население предпочитает перемещение на личных автомобилях даже на дальние расстояния. Это становится причиной растущей *автомобилизации населения* Сибири, что создаёт повышенную нагрузку на городские пространства и окружающую среду.

Морской транспорт Сибири обеспечивает преимущественно транзитные перевозки и перевозки грузов для нужд крупных производителей по Северному морскому пути. Он отличается низким уровнем развития, но его транзитная роль в экономике страны и мира приобретает всё большее значение.

Внутренний водный (речной) транспорт дополняет магистральные линии железнодорожного и автомобильного транспорта, обеспечивая перевалку транзитных грузов в портах, а для отдельных отдалённых районов юга и таёжного севера Сибири является безальтернативным источником транспортных связей.

Авиационный транспорт Сибири характеризуется низким уровнем развития. Роль воздушного транспорта в грузовых перевозках невысока и продолжает снижаться из-за санкционных ограничений и снижения транзитных *грузопотоков* через главные аэропорты Сибири. Сибирь отличается *низким уровнем авиационной подвижности населения*, что обусловлено типом национальной маршрутной сети, сконцентрированной в столичном авиаузле. Текущие инфраструктурные проблемы воздушного транспорта Сибири вызваны действием международных санкций, отрасль подвержена рискам устаревания парка воздушных судов и снижения доступности полётов.

Для обслуживания производителей и населения отдалённых территорий Сибири используется *малая авиация*. Она незаменима для доставки людей и грузов, сопровождения северных судоходных маршрутов, патрулирования, наблюдения, оказания срочной медицинской помощи. После 1990-х годов малая авиация Сибири пережила тяжёлый кризис; в настоящее время макрорегион испытывает нехватку современных воздушных судов для обслуживания маршрутов Крайнего Севера и Арктики. Тем не менее в ряде регионов (Красноярский край) наращивается маршрутная сеть и развивается транспортный парк малой авиации.

Дальнейшее *развитие транспортно-логистической системы Сибири* должно учитывать:

- глобальные и национальные экономические тренды, изменяющие транзитный и индустриальный потенциал Сибири;
- основные тенденции социального и экономического развития сибирских регионов;
- планы крупнейших производителей по перспективному промышленному освоению макрорегиона.

Основным фактором трансформации транспортно-логистической системы Сибири стала *смена моделей внешнеэкономических связей*, перенаправление грузов на новые товарные рынки. Это привело к изменению грузопотоков по основным международным транспортным коридорам, проложенным по территории СФО: потоки грузов в северо-западном направлении сократились, в восточном – существенно выросли. В этих условиях растёт *значимость транзитного потенциала транспортной системы Сибири*, эффективность которой снижена из-за нарушения сложившихся логистических цепочек, роста транспортных

издержек на фоне увеличения расстояний перевозок и повышенной нагрузки на магистральную инфраструктуру.

Структурная трансформация экономики Сибири и долгосрочные социальные процессы влияют на её роль в национальном разделении труда и становятся фактором перспективных изменений транспортных (грузовых и пассажирских) потоков. Исторически сложившаяся модель ресурсно-сырьевого освоения Сибири близка к границам исчерпания: доля СФО в производстве национального продукта устойчиво снижается, промышленное производство в базовых экспортно ориентированных отраслях стагнирует. Однако структура и динамика инвестиций в основной капитал Сибири демонстрируют закрепление за макрорегионом ресурсно-сырьевой роли с низкой долей интеграции в длинные технологические цепочки и высокотехнологичные производства и низким уровнем формирования добавленной стоимости. Сохранение этого тренда в долгосрочной перспективе поддержит спрос на традиционные виды перевозок высокой грузоподъёмности (железнодорожные), потребует обновления существующей инфраструктуры и строительства дорог и подъездных путей к новым месторождениям на севере Сибири.

В социальной сфере Сибири выражена долгосрочная тенденция, связанная с общим ухудшением демографической ситуации (снижение рождаемости и миграционный отток населения), концентрацией населения в городах и городских агломерациях, падением производительности труда и дисбалансами в распределении трудового потенциала. Для удержания кадров в городах и организации маятниковой миграции рабочей силы потребуется качественное улучшение инфраструктуры городского и пригородного транспорта – замена изношенного транспортного парка, расширение маршрутной сети, развитие новых видов транспорта (электротранспорт). Учитывая экстенсивную природу будущего экономического роста Сибири за счёт отдалённых территорий, необходимо уже сейчас планировать и реализовывать проекты по усилению транспортной доступности отдалённых территорий, в которые будет необходимо завозить рабочую силу. Это потребует развития сети автодорог к вахтовым посёлкам, а также программ по финансированию малой авиации.

Планы по развитию транспортно-логистической системы Сибири должны не только опираться на проекты крупного бизнеса и государственных корпораций по дальнейшему промышленному освоению макрорегиона, но и учитывать общее стратегическое видение приоритетов развития территории. В настоящее время почти все базовые инвестиционные проекты

СФО, распределённые по кластерам, имеют проблемы, затрудняющие их реализацию, а система их транспортного обеспечения не сформирована.

Несмотря на непроработанность инвестиционных проектов и неблагоприятные макроэкономические и конъюнктурные условия, наиболее вероятно *перспектива дальнейшего освоения Сибири на базе её высокого природно-ресурсного потенциала*: сохранятся исторически сложившиеся паттерны очагового экономического развития макрорегиона, основанные на ресурсном и низкопередельном индустриальном производствах. Экономика Сибири по-прежнему будет опираться на экстенсивное развитие низкой эффективности. Такой тип развития предполагает *наращивание грузовых потоков как в широтном, так и в меридиональном направлениях*, что повлечёт за собой необходимость модернизации и расширения *транспортной инфраструктуры* – морских портов, трубопроводов, грузовых терминалов, автомобильных дорог, железнодорожных веток, в перспективе – строительства железнодорожных магистралей по ранее отложенным проектам, а также инфраструктуры для мультимодальных перевозок.

Формирование чётких планов и конкретных проектов по развитию транспортно-логистической системы Сибири наталкивается на ограничение, связанное с *недостаточной координацией систем управления на федеральном, региональном и корпоративном уровнях*. Потенциал инфраструктурных проектов для транспортно-логистической системы СФО сформирован по *принципу локальности проектов регионов Сибири*, что приводит к распылению средств между проектами; формирует риски создания «дефицитов» в необходимых объектах транспортной инфраструктуры для устранения дифференциации территорий по транспортной доступности, связанности территорий и мобильности населения.

Реализация комплексных инфраструктурных проектов требует *гармонизации нормативно-правовых актов*, регулирующих транспортное развитие Сибири. Уже разработанные и включённые в документы стратегического планирования инфраструктурные приоритеты и проекты нуждаются в уточнении – дополнительных исследованиях и технико-экономическом обосновании, а выявленная потребность в координации действий по развитию экономики Сибири и её транспортно-логистической системы требует создания единого органа управления. Необходимо возрождение *комплексного подхода к проектированию транспортной системы Сибири* на основе стратегического проекта её развития.

**ДОКЛАДЫ УЧАСТНИКОВ ЗАСЕДАНИЯ
СОВЕТА ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ СИБИРИ
ПРИ ПРЕДСЕДАТЕЛЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НА ТЕМУ «АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КАРКАСА СИБИРИ»**

Г. Г. Гусельников, председатель Исполнительного комитета
Межрегиональной ассоциации экономического взаимодействия
субъектов Российской Федерации «Сибирское соглашение»

**ОБ ИТОГАХ РЕАЛИЗАЦИИ
СТРАТЕГИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА ДО 2035 ГОДА В 2024 ГОДУ**

Главным документом развития Сибири является план реализации Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года, утверждённый Распоряжением Правительства Российской Федерации от 16.10.2023 № 2 846-р (далее – План). На осеннем заседании Совета я докладывал, как обстоят дела с его текущим исполнением, какие выявлены проблемы и как их можно решить. Сегодня мы владеем итогами 2024 года и можем сделать обоснованные выводы.

По уточнённым результатам мониторинга за 2024 год:

- 66 мероприятий и три инвестиционных проекта выполнены полностью в предусмотренном объёме (72,6 %);
- 25 мероприятий и один инвестиционный проект выполнены частично (27,4 %), то есть выполнены не во всех регионах или находятся в стадии исполнения.

Средний процент исполнения, рассчитанный как отношение суммарного процента исполнения в региональном разрезе к общему числу мероприятий и проектов Плана в 2024 году, составил 81 % (рис. 1).

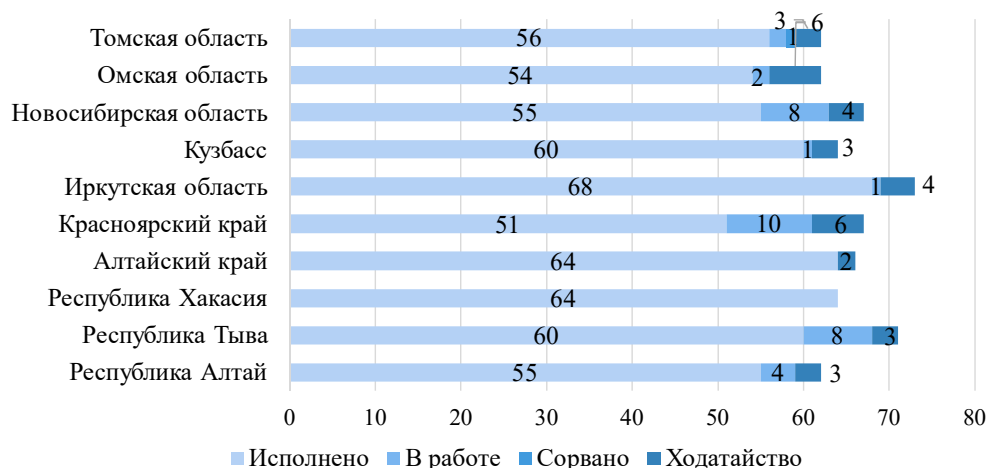


Рисунок 1 – Степень исполнения Плана по регионам

Степень исполнения Плана различается по его разделам. Наиболее благополучная ситуация – в разделе «Наука, образование и кадровое обеспечение» (все мероприятия выполнены в полном объёме), далее идут «Повышение качества жизни» (76 % выполненных мероприятий), «Кластерное развитие» (74 %). Самое низкое исполнение фиксируется в разделе «Инфраструктурное развитие» (54 % выполненных мероприятий), а по подразделам «Автодороги, пункты пропуска, транспортные коридоры, мосты» и «Железные дороги и водные пути» в полном объёме не выполнено ни одного запланированного на 2024 год мероприятия.

Вот некоторые примеры (табл. 1). Пункт 105 Плана касается подготовки предложений по созданию *Центрально-Евразийского транспортного коридора (ЦЕТК)* из Красноярского края через Тыву, Хакасию, Монголию до Западного Китая. Реализации мероприятия мешает отсутствие источника финансирования для разработки технико-экономического обоснования по формированию ЦЕТК. В результате мероприятие, которое планировалось завершить в 2024 году, всё ещё находится на старте. Сибирским государственным университетом путей сообщения были проведены предпроектные исследования, по итогам которых строительство ЦЕТК признано целесообразным и может быть выполнено в одном из двух равнозначных вариантов построения маршрута. На этап разработки технико-экономического обоснования (ТЭО) проект пока не вышел.

В текущем году запланированы к завершению *пять мероприятий по созданию объектов транспортной инфраструктуры* (табл. 1, ближайшая

перспектива), по каждому из которых фиксируются трудности исполнения. Мероприятия с более отдалённой перспективой, но не менее важные для регионов Сибири (табл. 1, отдалённая перспектива), связанные со строительством автомобильных обходов крупных городов, строительством и реконструкцией автодорог, мостовых переходов, подготовкой технико-экономических обоснований создания межрегиональных и трансграничных транспортных коридоров, также находятся в зоне риска.

Таблица 1 – Проблематика исполнения Плана в 2024 году

<p><i>Проблематика исполнения Плана в 2024 году:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 42 мероприятия с наличием проблем; • 67 упоминаний о проблемах 		
<p><i>Распределение проблем по разделам Плана (число упоминаний):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • качество жизни – 24; • кластеры – 22; • инфраструктура – 19; • наука, образование, кадры – 2 		
Ближайшая перспектива	Основные типы проблем	Отдалённая перспектива
<p><i>Развитие транспортной инфраструктуры, завершение к 2025 году:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • пункт 65 – аэропорт Бодайбо; • пункт 92 – пункт пропуска Хандагайты; • пункт 93 – ТЭО трансграничного коридора Красноярск – ... – Урумчи; • пункт 97 – мост в нижнем бьефе Братской ГЭС; • пункт 100 – обоснование создания Севсиба 	<ul style="list-style-type: none"> • Отказ федеральных органов исполнительной власти от реализации из-за отсутствия бюджетных средств (примеры – ЦЕТК, Севсиб); • не сформирована федеральная правовая база для исполнения мероприятий (пример – ускоренное развитие опорных населённых пунктов); • инфраструктурные ограничения (примеры – газификация регионов, разработка месторождений); • несбалансированность Стратегии СЭР СФО и иных плановых документов Правительства РФ (пример – строительство мостового перехода в нижнем бьефе Братской ГЭС отсутствует в Пятилетнем плане дорожной деятельности на 2024–2028 гг.) 	<p><i>Развитие транспортной инфраструктуры, завершение к 2026–2035 годам:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • пункт 81 – обход Омска; • пункт 82 – обходы Новосибирска, Барнаула, Ачинска, Рубцовска; • пункт 83 – автодорога Туран – ... – Хем; • пункт 94 – ТЭО автотранспортного коридора Кызыл-Хая – Кош-Агач; • пункт 95 – ТЭО автотранспортного коридора Абакан – Бийск; • пункт 96 – транзит Москва – ... – Монголия – Китай

Поскольку проекты в сфере транспортной инфраструктуры отличаются капиталоемкостью и требуют больших финансовых и трудовых затрат, основная проблема заключается в *отсутствии источника финансирования*. С этим связана «плавающая» календарная шкала времени строительства, риски срыва сроков начала и завершения проектов, а значит, и сохранения действующих инфраструктурных ограничений, сдерживающих социально-экономическое развитие Сибири.

В 2025 году План предусматривает реализацию 66 пунктов (62 мероприятия и четыре проекта) с участием регионов Сибирского федерального округа. С учётом незавершённых пунктов 2024 года общее количество позиций для исполнения в текущем году составит 86 единиц. Кроме того, сфера ответственности регионов будет расширена за счёт новых мероприятий и проектов, включённых в План по итогам проводимой Минэкономразвития России актуализации на основе новых национальных целей. В их числе *восемь новых мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Сибири*.

В отсутствие действенного механизма ресурсного обеспечения инициативы сибирских регионов рискуют остаться планами без воплощения, ежегодно пополняя багаж невыполненных мероприятий.

В этой связи крайне важно организовать эффективное взаимодействие органов власти федерального и регионального уровней для *совместного поиска решения* (табл. 2). Созданная для этих целей межведомственная рабочая группа при Минэкономразвития России, к сожалению, слишком редко созывается и не может существенно влиять на разрешение проблемных вопросов, в том числе о механизме финансирования капиталоемких мероприятий.

Таблица 2 – Предложения в план работы Совета на 2025 год

№	Содержание предложения
1	Эффективное взаимодействие органов власти федерального и регионального уровней для <i>совместного поиска решения системных проблем</i>
2	Опора на <i>авторитет Совета</i> по вопросам развития Сибири и <i>полномочия сенаторов Российской Федерации</i> в части требования от федеральных органов исполнительной власти активного поиска решения совместно с регионами
3	Активная позиция членов Совета, сенаторов, приглашённых представителей бизнеса и органов государственной власти по выработке <i>механизма решения по каждому проблемному пункту</i> Плана для воплощения в жизнь приоритетных направлений развития Сибири

Окончание табл. 2

№	Содержание предложения
4	Постоянные <i>коммуникации</i> участников исполнения Плана в рамках работы коллегиальных органов, в ходе парламентских слушаний и парламентских запросов. <i>Регулярное обсуждение вопросов реализации Плана</i> на заседаниях Совета по вопросам развития Сибири
5	Подготовка предложений по формированию федерального бюджета с учётом необходимости определения <i>источников финансирования</i> мероприятий по крупным инфраструктурным объектам
6	Обеспечение соблюдения <i>Федерального закона «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28.06.2014 № 172-ФЗ</i> и согласованности документов стратегического, бюджетного и территориального планирования в рамках парламентского контроля

Мы надеемся, что Совет по развитию Сибири, опираясь на свой авторитет и полномочия сенаторов Российской Федерации, может потребовать от федеральных органов исполнительной власти активного поиска решения совместно с регионами. Количество нерешённых на сегодняшний день проблем – и не только в сфере транспорта – свидетельствует, что для Совета есть повод собираться чаще, чем раз в полгода. Предлагаем членам Совета, сенаторам, приглашённым представителям бизнеса и органов государственной власти предметно и сообща, по каждому проблемному пункту выработать механизм решения и воплотить в жизнь приоритетные направления развития Сибири на современном этапе.

А. И. Пошивай, заместитель министра транспорта Российской Федерации

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КАРКАСА СИБИРИ

Развитие транспортного комплекса Сибири осуществляется в соответствии со Стратегией социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года. Курс развития определён основными документами стратегического планирования, Транспортной стратегией и Стратегией пространственного развития Российской Федерации.

Основные направления развития транспорта в Сибирском федеральном округе включают реализацию новых инвестиционных и инфраструктурных проектов, улучшение качества городской среды, приведение в нормативное состояние опорной сети федеральных дорог, развитие и реконструкцию железнодорожной магистрали, строительство и реконструкцию аэропортовых комплексов, развитие приоритетных туристских территорий, развитие международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Сибирского федерального округа, обеспечение круглогодичного транспортного сообщения с удалёнными и труднодоступными территориями путём развития транспортной связанности с административными центрами соответствующих регионов, опорными населёнными пунктами, осуществление регулярных рейсов по социально значимым маршрутам СФО и в Арктической зоне Российской Федерации, развитие единой опорной сети, включающей важнейшие объекты транспортной инфраструктуры для всех видов транспорта, обеспечивающие перевозку пассажиров и грузов между федеральными округами Российской Федерации.

Авиасообщение. На территории СФО расположено 34 аэродрома гражданской авиации, из них 10 международных аэропортов. Благодаря трём программам поддержки авиаперевозок, к которым относятся развитие региональной маршрутной сети, обеспечение доступности воздушных перевозок и социально значимый маршрут для Дальневосточного федерального округа, в 2024 году по социально значимым маршрутам СФО и Арктической зоны Российской Федерации осуществлена перевозка практически 1,5 миллиона пассажиров по 133 маршрутам. Объём финансирования составил 6,2 миллиарда рублей.

В рамках федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов» и национального проекта «Эффективная транспортная система» в период 2025–2030 годов на территории СФО планируются мероприятия по реконструкции и строительству 12 аэродромов с общим объёмом

финансирования более 148 миллиардов рублей, из которых за счёт средств федерального бюджета – более 87 миллиардов рублей, средств субъектов Российской Федерации – более 2 миллиардов рублей и внебюджетных инвестиций – более 59 миллиардов рублей.

В рамках плана мероприятий на выполнение работ по капитальному ремонту объектов аэродромной инфраструктуры планируется реализация 15 мероприятий с общим объёмом финансирования за счёт средств федерального бюджета более 19 миллиардов рублей.

Развитие автомобильных дорог, пассажирского транспорта. Планом дорожного строительства до 2030 года предусмотрена реализация шести объектов на федеральных дорогах с федеральным финансированием, а также 15 объектов в субъектах с федеральной поддержкой. Наиболее значимые федеральные объекты – это развитие участка автодороги Р-255 «Сибирь», развитие участка автодороги Р-258 «Байкал» и развитие участка автодороги Р-256 «Чуйский тракт».

Наиболее значимые региональные объекты – это мостовой переход через реку Обь в створе Ипподромской улицы города Новосибирска, начало строительства автомобильной дороги «Северный обход города Омска» и третьего моста через реку Томь в городе Томске. В целях развития пассажирского транспорта за счёт мер федеральной поддержки в 2020–2024 годах субъектам Российской Федерации, входящим в состав СФО, поставлено 1 130 единиц подвижного состава. Это и автобусы, и троллейбусы, и трамваи, и электробусы. Продолжается работа в рамках поставленной Президентом Российской Федерации задачи по увеличению до 85 % доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного.

Пункты пропуска. На территории Сибирского федерального округа функционируют 36 пунктов пропуска – 16 автомобильных, семь железнодорожных, 11 воздушных, один морской, один речной (рис. 2). До конца 2027 года Минтранс России запланировано обустройство 12 автомобильных пунктов пропуска, семи железнодорожных пунктов пропуска. Все железнодорожные пункты пропуска установлены на российско-казахстанском участке государственной границы на территории СФО. До конца 2030 года Минтранс России предусмотрена комплексная модернизация четырёх автомобильных пунктов пропуска, одного железнодорожного пункта пропуска, одного воздушного пункта пропуска в Новосибирске.

Формирование сети транспортно-логистических центров и модернизация железнодорожной инфраструктуры. С 2021 года Минтранс России реализуется ведомственный проект «Формирование сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ)», который предусматривает увеличение мощности

сети узловых, грузовых, мультимодальных ТЛЦ за счёт средств частных инвесторов. В ведомственный проект включены девять ТЛЦ, расположенных на территории Красноярского края, Иркутской области, Кузбасса и Новосибирской области (рис. 3).



Рисунок 2 – Модернизация пунктов пропуска через границу Российской Федерации



Рисунок 3 – Развитие железнодорожной инфраструктуры и формирование сети ТЛЦ

В рамках данного ведомственного проекта между Минтрансом России и высшими исполнительными органами субъектов Российской Федерации, ОАО «РЖД» и инвесторами ТЛЦ заключаются соглашения о взаимодействии, предусматривающие в том числе административную поддержку при строительстве, модернизации ТЛЦ и его примыкании к инфраструктуре железнодорожного транспорта.

Также на территории СФО продолжается активная работа по развитию *железнодорожной инфраструктуры восточного направления для достижения цели по увеличению провозной способности Восточного полигона* в размере до 210 миллионов тонн по итогам 2030 года и до 270 миллионов тонн по итогам 2032 года.

Водный транспорт. К основным водным артериям Сибирского федерального округа относятся бассейны крупнейших сибирских рек – Оби, Иртыша, Енисея и участок верхней Лены. В СФО расположены три морских порта: Дудинка, Хатанга и Диксон с совокупным объёмом перевалки почти 2 миллиона тонн. Общая протяжённость внутренних водных путей, расположенных в СФО, составляет более 25 тысяч километров, из них с гарантированными габаритами судовых ходов – более 13 тысяч километров.

В рамках Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года ведётся разработка комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна, в том числе строительство выправительного сооружения и выполнение дноуглубительных работ.

В период 2023–2027 годов предусмотрено строительство 34 единиц сухогрузных судов проекта RSD59, 21 единицы универсальных сухогрузов-контейнеровозов проекта 00108, которые имеют ледовый класс Ice2, и 10 единиц сухогрузных судов проекта RSD59ARC ледового класса Ice2, которые могут быть использованы для нужд Северного завоза в пределах ограничений, установленных Российским морским регистром судоходства.

В рамках подготовки Стратегии развития Сибирского федерального округа мы активно взаимодействовали с представителями регионов и бизнес-сообществ. Результаты нашей работы легли в основу Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года, которая утверждена Правительством Российской Федерации.

Наше взаимодействие не ограничивается только данной стратегией. Отмечу, что в рамках национального проекта «Эффективная транспортная система» на территории СФО запланирована реализация мероприятий по строительству и реконструкции аэропортовой инфраструктуры.

В части водного транспорта нацпроектом предусмотрена реализация проектов по реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна, модернизация береговых объектов в Красноярском крае, а также развитие внутренних водных путей Новосибирской области.

Обеспечение транспортной доступности Сибирского федерального округа является важнейшей государственной задачей. Минтранс России и дальше будет активно участвовать в работе по развитию транспортного комплекса Сибири.

УСКОРЕННОЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СИБИРИ И ФОРМИРОВАНИЕ НОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Поворот российской экономики на Восток и переход не к временно, а долгосрочным устойчивым высоким темпам роста невозможен без подъёма Сибири. В 1990-е и 2000-е годы российская экономика прирастала столичными агломерациями и убывала экономикой и населением Центральной и Восточной Сибири. В последние годы возрастало только население Якутии, при этом реальные доходы сибиряков, как и показатели здоровья, значительно уступают показателям европейской части России. Давно назрела необходимость перелома этих тенденций и перехода к опережающему развитию сибирских регионов, хотя это требование так и не нашло отражения в недавно принятой Стратегии пространственного развития на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года.

Мощное ускорение роста российской экономики в 2023–2024 годах опиралось на опережающий подъём регионов Поволжья и Урала. Развитие Сибири также несколько ускорилося, но по динамике ВРП и промышленного производства она не смогла опередить среднероссийские показатели (рис. 4).

Стратегический прорыв в развитии Сибири должен опираться на *триединство: комплексная углублённая добыча и переработка природных ресурсов, новое качество человеческого капитала и преодоление отставания от европейской части России, формирование новой системы транспортной и энергетической инфраструктуры*. Важно создать условия для значительного повышения рождаемости и притока новых поселенцев в Сибирь. Это система подъёмных льготных кредитов и займов для переселенцев, предоставление льготного жилья (льготной ипотеки) и земельных участков, увеличенная программа материнского капитала, поощрение миграции из европейской части России и стран постсоветского пространства.

Необходимо добиться: повышения качества городской среды темпом, превышающим таковой для регионов ЦФО и страны в целом (в 1,7–2,0 раза), до европейского уровня; образования Южно-Сибирской конурбации (Томск, Новосибирск, Барнаул и прилегающие города); развития полицентрической агломерации в Кузбассе; строительства новых малых комфортных городов.

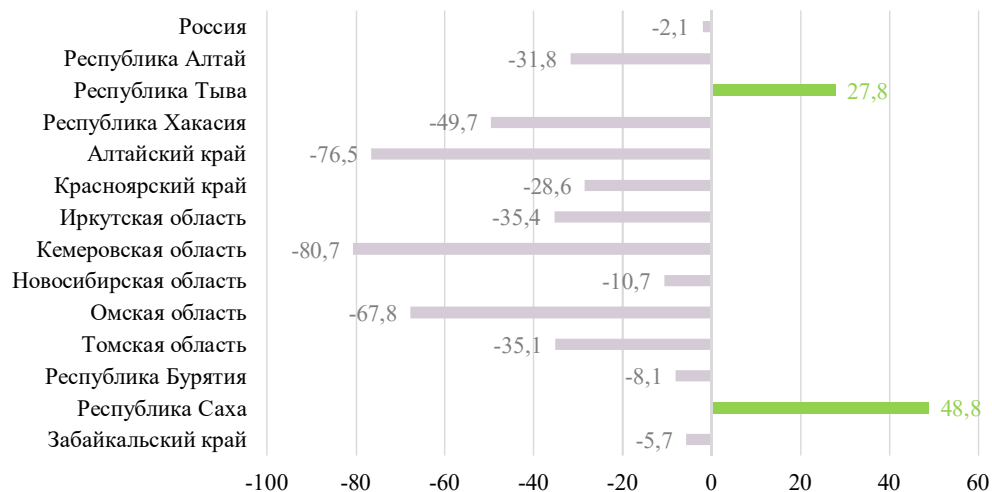


Рисунок 4 – Изменение численности населения (2024 г. к 2023 г., чел. на 10 тыс. чел.)

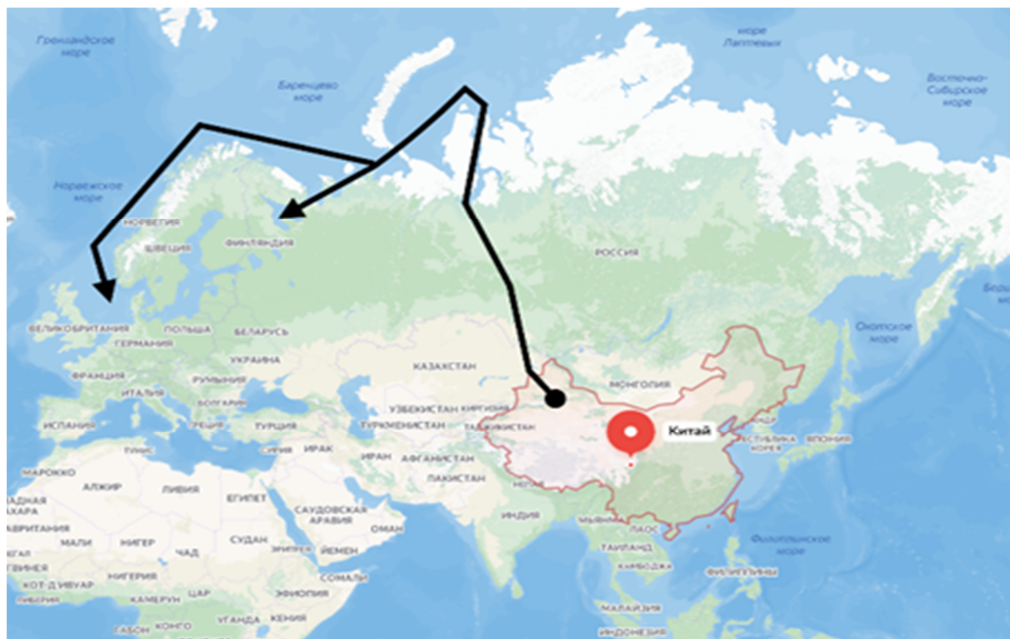


Рисунок 5 – Меридиональная многовидовая транспортная система

Развитие транспортной инфраструктуры параллельного географического типа необходимо дополнить меридиональной многовидовой транспортной системой (рис. 5). Перспективная система должна включить такие маршруты:

- железная дорога Севсиб, сопряжённая с Северным морским путём (СМП);
- коридор (железная и автодорога) Кызыл – Курагино с выходом в Монголию;
- МТК «Забайкальск – Маньчжурия»;
- МТК «Приаргунск – Хэйшаньтоу»;
- МТК «Эрлянъ – Улан-Батор – Улан-Удэ».

Для повышения связанности сибирских регионов и мобильности населения Сибири крайне необходимо развивать проекты скоростного движения и возродить малую авиацию с новой сеткой авиамаршрутов.

На уровне макрорегиона Сибири (Центрального и Восточного) надо создать единый самостоятельный уровень управления по примеру ДФО. Необходимо обновить Стратегию развития СФО с учётом новых реалий, которая должна стать не столько стратегией округа, а стратегией межрегионального взаимодействия регионов Центральной, Восточной и Западной Сибири с опорой на Сибирское соглашение.

В. С. Воробьев, доктор технических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Технология, организация и экономика строительства»
Сибирского государственного университета путей сообщения

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СИБИРСКОЙ И АРКТИЧЕСКОЙ ЗОН РОССИИ

В наступившем XXI веке стратегически важным для России является развитие её геополитического, оборонного и минерально-сырьевого потенциалов. Основой для укрепления торгово-экономических связей стран и создания новых возможностей для бизнеса в Евразийском регионе должна стать взаимосвязанная и эффективная система грузоперевозок. При этом важно обеспечить сбалансированное развитие всех видов транспорта, учитывая их специфику и преимущества, а также интересы всех участников перевозочного процесса. В этом смысле крайне значимой становится роль Арктики. Недостаточное освоение этой территории, неблагоприятные условия для жизнедеятельности населения, слабая производственная инфраструктура значительно удорожают и усложняют реализацию проектов по освоению ресурсов прибрежной территории и акватории морей Северного Ледовитого океана.

Будучи уникальным транспортным коридором всей коммуникационной системы России в Арктике, Северный морской путь (СМП) связывает крупнейшие речные артерии России в единую транспортную сеть и служит важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера. Значимым приоритетом взаимодействия России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) является создание новых устойчивых безопасных транспортных магистралей.

Одной из критических проблем реализации Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа (СФО) на период до 2035 года является преодоление инфраструктурных ограничений по вывозу сибирской продукции за пределы округа, в том числе на экспорт.

В условиях серьёзной загрузки Транссибирской магистрали необходимо создавать новые возможности для выхода сибирских регионов на СМП с целью доставки продукции в КНР, минуя Транссиб и железнодорожные пути третьих стран. Не менее важным представляется построение максимально коротких транспортных связей между регионами Западной и Восточной Сибири.

Актуальность освоения Арктической зоны возрастает и становится неотъемлемой стратегией развития существующих и будущих аква-

территориальных производственных комплексов (АТПК). Ряд из них – Архангельский, Ямальский, Ненецкий, Норильско-Туруханский, Кольский, Северо-Якутский, Чукотский, Таймырский – имеют или должны иметь выходы на морские порты – Архангельск, Диксон, Дудинка, Мурманск, Индига, Тикси, Певек. В связи с этим необходимы анализ и научное обоснование развития действующей транспортной сети сибирской и Арктической зон России и создание новой, которые в совокупности образуют опорную транспортную сеть региона.

Минерально-сырьевой потенциал макрорегиона и основные направления создания опорной транспортной сети России, предложенные в первой половине XXI века, имеют реальные возможности создания транспортного каркаса, состоящего из радиальных трасс железных дорог, выходящих из Северо-Сибирской, Байкало-Амурской, Транссибирской магистралей и Центрально-Евразийского транспортного коридора (ЦЕТК) на СМП.

В настоящее время необходимы международные усилия, которые могут быть реализованы через транспортно-логистические мегапроекты. В качестве возможных способов решения указанной задачи Президентом Российской Федерации было дано поручение по организации предварительной оценки целесообразности строительства комплекса железнодорожных коридоров: Северо-Сибирской железнодорожной магистрали (Севсиб); порт Сабетта – Бованенково – Салехард – Новый Уренгой – Коротчаево – Сургут – Нижневартовск – Белый Яр – Лесосибирск – Ярки – Усть-Илимск – Хребтовая; ответвления от Севсиба: Белый Яр – Томск – Юрга – Новокузнецк – Таштагол – Горно-Алтайск – Урумчи и ЦЕТК: Красноярск – Курагино – Кызыл – Цаган-Толгой – Урумчи; ответвления от ЦЕТК: Курагино – Абакан – Новокузнецк.

Севсиб рассматривается как самостоятельный проект. Одним из главных аргументов в пользу его строительства является разгрузка Транссиба и впоследствии расширение зоны хозяйственного освоения в Восточной и Западной Сибири. Севсиб, который совместно с БАМом образует Северо-Российскую магистраль, обеспечит транспортно-логистические связи регионов Сибири с СМП, Приполярной железнодорожной магистралью, Кузбасским угольным бассейном, Канско-Ачинским топливно-энергетическим комплексом, железными дорогами иностранных государств.

Проект ЦЕТК рассматривается в рамках расширения сообщения на основе железнодорожной линии Кызыл – Курагино, которая пройдет по территориям Республики Тыва и Красноярского края. Республика Тыва не имеет железнодорожного сообщения, поэтому строительство железнодорожной линии Кызыл – Курагино имеет большое значение для освоения природно-ресурсного потенциала региона, основу которого составляет коксующийся уголь Улуг-Хемского угольного бассейна. Как следует из Транспортной стратегии

Российской Федерации, ожидается рост спроса на коксующийся уголь со стороны металлургии, прогнозируется рост объёмов угольной генерации в Сибири и на Дальнем Востоке, а также повышение спроса в странах Юго-Восточной Азии и Индии. В результате проведённой работы, результаты которой были представлены Правительству РФ, сделаны выводы о потенциально высокой целесообразности строительства предложенных Советом МАСС маршрутов.

Маршрутная схема, при её реализации в любой из предложенных конфигураций, способна обеспечить для всех сибирских регионов транспортную связанность, расширение возможностей по освоению минерально-сырьевой базы, выход на СМП и достаточные провозные мощности для вывода продукции на рынки Китая и других стран АТР. Такой вывод сделан в результате укрупнённой оценки протяжённости и стоимости строительства каждого из элементов этих маршрутов.

Выполнена прогнозная оценка потенциальной грузовой базы. В рамках Севсиба предполагается увеличение перевозок каменного угля, кокса, чёрных и цветных металлов, удобрений, химикатов и соды, а также контейнеров. В частности, до 2050 года грузовая база составит 50,6 миллиона тонн, из них:

- на участке Кузбасс – Нижневартовск – Сабетта – 11,4 миллиона тонн, из них 11,0 миллионов тонн каменного угля;
- на участке Кузбасс – Урумчи (КНР) – 39,2 миллиона тонн, из них 37,6 миллиона тонн каменного угля.

В рамках ЦЕТК предполагается увеличение перевозок каменного угля, в частности коксующегося угля Улуг-Хемского угольного бассейна. С учётом потенциального спроса Китая в долгосрочной перспективе по транспортному коридору из РФ в КНР будет вывозиться широкая номенклатура товаров: нефтепродукты, зерно, металлы, руды. Со стороны Китая в Россию будут поступать контейнерные грузы. С учётом спроса со стороны Монголии ожидаются поставки в эту страну российской пшеницы, нефтепродуктов, химической продукции и удобрений, транспортных средств. Из Монголии в РФ будут ввозиться текстиль и мясная продукция.

Комитеты Государственного совета РФ по энергетике и экономике поддержали Постановление Совета МАСС от 16.11.2023, в котором было рекомендовано строительство Севсиба, в том числе с учётом необходимости дополнения:

- западного участка маршрута до посёлка Сабетта, что обусловлено разработкой нефтяных и газовых месторождений Севера, активизацией освоения СМП;
- восточного участка от Усть-Илимска до посёлка Хребтовая – Усть-Кут, что позволит создать инфраструктурные условия для развития экономики Сибири и формирования Северного пояса экономического развития

страны. Северный пояс будет способствовать разгрузке Транссиба при исчерпании пропускной способности, а также обеспечению транспортной безопасности РФ.

Резкое возрастание объёмов перевозок угля Кузбасса и Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса требует увеличения провозной способности железных дорог. Севсиб будет способствовать решению этой задачи. В то же время это потребует дополнительных решений о возможности выхода на БАМ по широтной дороге «Новокузнецк – Белый Яр» на Севсиб, а также строительства дороги «Ачинск – Лесосибирск», что подтверждает необходимость возведения восточного участка Севсиба.

В Программе социально-экономического развития Кузбасса предложено на севере страны дополнить Севсиб участком до посёлка Сабетта, а также развивать южное направление от Белого Яра через Томск, Новокузнецк, Таштагол до Горно-Алтайска с выходом на Урумчи (КНР). Это создаст основу экономического роста Кузбасса, Урала и Дальнего Востока, упрочит взаимовыгодные экономические отношения с Китаем, российский товарооборот с которым в 2023 году достиг 240 миллиардов долларов США. Транспортный коридор Сабетта – Урумчи возможно построить по двум направлениям: с ответвлением дороги от Горно-Алтайска (Кош-Агач) до станции Бэйтунь (307 км) или от Горно-Алтайска (Кош-Агач) до Урумчи (687 км), что исключает необходимость строительства дороги в заповедной зоне Алтая и по территории Казахстана, Монгольской Народной Республики.

Для продолжения работ необходимо выполнить технико-экономическое обоснование, включающее камеральное трассирование по вариантам для определения основного направления линии Сабетта – Бованенково – Новый Уренгой – Коротчаево – Сургут – Нижневартовск – Белый Яр – Томск – Юрга – Новокузнецк – Таштагол – Горно-Алтайск – Кош-Агач – Урумчи, варианты организации строительства и его ресурсного обеспечения.

Исходя из высокой значимости и потенциальной экономической целесообразности предлагаемых проектов для реализации Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2036 года и развития СФО, СГУПС вносит следующие предложения.

1. Выполнить научное обоснование целесообразности создания транспортно-логистической системы Сибири, направленной на реализацию Стратегии развития СФО до 2035 года, с оценкой синхронизации развития территориальных производственных комплексов, реализации проектов Севсиб и ЦЕТК в условиях активизации освоения СМП.
2. Выполнить технико-экономическое обоснование транспортно-логистических проектов международных транспортных коридоров (Севсиб и ЦЕТК),

формирующих систему опорных населённых пунктов СФО, планирования создания новых объектов инфраструктуры минерально-сырьевых центров, реализующих Стратегию социально-экономического развития СФО.

3. С целью оценки эффективности реализации мероприятий Плана реализации Стратегии социально-экономического развития СФО на период до 2035 года провести исследования по оценке влияния реализации проектов международных транспортных коридоров – Севсиба и ЦЕТК – на социально-экономическое развитие СФО.
4. Разработать научный подход к пространственному развитию – формированию производственных и организационных процессов транспортной инфраструктуры Севсиба и ЦЕТК по этапам жизненного цикла и их моделированию в рамках инвестиционного проектирования и выполнения предпроектных исследований.
5. Научное сопровождение проектирования и строительства Севсиба и ЦЕТК поручить Сибирскому государственному университету путей сообщения.

НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЮГА СИБИРИ

Сегодня мы находимся в условиях небывалых санкций, ограничений, в условиях войны, поэтому сейчас непросто говорить об ускоренном развитии. Однако необходимо искать пути развития и реализации планов, задач, которые будут определены Советом по вопросам развития Сибири. Не случайно умные люди говорят, что в условиях кризиса можно найти самые эффективные решения и определить новые приоритетные направления. Я убеждён в том, что транспортные коридоры Сибири – это и есть те самые приоритеты, на которые нужно выделять денежные средства.

Экономика – это победа, экономика – это развитие, стабильность. Я уверен, что наша площадка будет результативной в своей работе, так как вижу, что здесь собрались люди, которые сердечно болеют за нашу Сибирь, потому что мы оттуда родом и, как никто, хорошо понимаем, что нашу землю нужно развивать и обустраивать. Она прекрасна, она таит в себе мощнейший потенциал. И в этом отношении, конечно, слова Михаила Ломоносова «Богатство России будет прирастать Сибирью» не только актуальны, но и злободневны.

Откровенно говоря, за весь период своей государственной службы я много занимался вопросами транспортного развития Сибири. Транспортные проекты, которые мы продвигали на протяжении долгих лет, в той или иной мере были реализованы. Но многие из них так и не прошли точку невозврата.

В частности, проект железной дороги Кызыл – Курагино утрачивает актуальность, поскольку существуют и успешно развиваются совместные проекты Китая и Казахстана. И если такие проекты будут доведены до завершения, то Транссибирская магистраль станет в большей степени нашей внутренней дорогой, чем международным хабом. Если бы проект строительства дороги Кызыл – Курагино и её продолжения в сторону промышленного Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР был реализован, то те дороги, которые сейчас строятся между Китаем и Казахстаном, уже стали бы неактуальными. И в этом контексте важно, чтобы продвигаемые нами решения были актуальными, научно и экономически обоснованными.

Так, экономическая целесообразность строительства транспортных коридоров в направлении Китая, Монголии и иных стран Азиатско-Тихоокеанского региона очевидна – это выгодно для России. На мой взгляд, в условиях войны нужно выстраивать чёткие приоритеты расходования

бюджетных средств. Важен тот факт, что новые транспортные коридоры, такие как проект Кызыл – Курагино, дадут России возможность быть более устойчивой страной.

Я знаю, что сейчас идёт разработка проекта транспортного коридора между Монголией и Китаем, который учитывает идею создания Северо-Сибирской железнодорожной магистрали. По замыслу проектировщиков, она должна пройти от Нижневартовска в Ханты-Мансийском автономном округе до северного ответвления магистрали станции Белый Яр (Томская область) через Таштагол (Кемеровская область) и далее до Синьцзян-Уйгурского автономного округа (Китай). Вторую стальную магистраль планируется провести через Республики Хакасия и Тыва – города Курагино и Кызыл. Далее эта железная дорога будет идти в южном направлении, пересекать границу России и Монголии через погранпереходы Цаган-Толгой и Арц-Сурь.

Я подтверждаю, что это выгодно: это действительно самые прямые выходы к заинтересованным рынкам, в том числе на территории Монголии. И в этом отношении информация о том, что прогнозируемый грузопоток по железной дороге будет составлять более 75 миллионов тонн в год, оправдана.

Планируются три этапа. В рамках первого этапа предполагается произвести оценку рыночных предпосылок реализации проекта создания Центрально-Евразийского транспортного коридора. На втором этапе предполагается разработать предварительную финансовую модель, определить основные сценарии и произвести расчёты финансовой модели. На третьем этапе будет проведён расчёт социально-экономической эффективности проекта. Предварительная стоимость работ в рамках этого этапа была оценена в 30 миллионов рублей. Мне приятно, что мои коллеги из Правительства Республики Тыва поддержали эту идею и со своей стороны инициативно готовы финансировать проектные работы третьего этапа.

Сибирь является макрорегионом, который очень интегрирован. В этом отношении Республика Тыва должна стать территорией, способствующей выходу на приграничье. Та ниша пограничного положения, которую она займёт, будет главным вектором внутреннего развития Сибири, воротами для значительной доли российского торгового трафика в Азиатско-Тихоокеанском регионе. И я убеждён в том, что обозначенные железнодорожные проекты имеют сверхважное значение с точки зрения развития нашей страны.

Ю. А. Щербанин, заведующий лабораторией анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем Института народнохозяйственного прогнозирования РАН

ПРОЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СИБИРИ: ОТ ПРОШЛОГО – К БУДУЩЕМУ

Чёрные штриховые линии, которые нанесены на схему единой транспортной сети РФ (рис. 6), представляют собой направления развития будущих железных дорог в России, о которых говорилось ещё в 1916 году в обсуждавшемся в органах государственной власти проекте инженеров-путейцев. В 1919 году этот проект составил основу соответствующих документов Совнаркома и ВЦИК о строительстве Великого северного железнодорожного пути.



Рисунок 6 – Транспортная система России

Начиная с 1928 года, продолжались активные дискуссии о транспортном каркасе страны и, естественно, Сибири. Логика рассуждений и последующих действий сводилась к строительству железной дороги, которая сегодня называется «Северный широтный ход» (далее – СШХ, она пока не построена) и которая должна была связать порты Северного морского пути, потому что порт без железной дороги не выполняет полностью свойственных ему функций. Далее предполагалось через пять меридиональных дорог связать СШХ с Транссибирской магистралью. Первая дорога – «Москва – Мурманск» – была построена в 1916 году. Вторая дорога – «Москва – Воркута» – была запущена в 1941 году (вот уже две дороги сделали). Третья дорога – «Урал промышленный – Урал полярный» – пока не получилась. В настоящее время действует БАМ, построена дорога до Якутска, и они тоже вошли в эту конструкцию, которую можно считать каркасом.

Почему это каркас? Каркас – это нечто большое, мегапроект. При сооружении железной дороги параллельно ей строится автомобильная дорога, по которой везут материалы и тому подобные грузы. В результате создаются сразу две структуры: автомобильная дорога и железная дорога. Дополняют их сибирские реки. Вот так постепенно и формируется каркас.

Необходимо сказать и о проектах, которые предлагались, но пока не получили своего развития. Это строительство Северо-Сибирской железной дороги и дороги «Курагино – Кызыл». В 1916 году предлагался проект железной дороги от Мурманска через Котлас, Сургут и далее, до северной части Байкала: он имеет явное сходство с Северо-Сибирской магистралью. Отмечалась целесообразность прямого вывода сибирских грузов к Северному Ледовитому океану, на свободное водное пространство. Возможно, такой посыл возник в связи со сложившейся обстановкой вокруг российского военно-морского флота, по существу, запертого на Балтике в ходе военных действий. Кстати, сегодня Балтика превратилась де-факто во внутреннее озеро НАТО.

Оба этих проекта, а также СШХ, Белкомур, Баренцкомур, «Урал промышленный – Урал полярный» пока не получили своего развития, в основном исходя из двух ключевых контрдоводов: (а) нет денег и (б) нет грузовой базы. С одной стороны, не верить специалистам, которые говорят, что нет грузовой базы, как-то не получается: это специалисты. А с другой стороны, если заявляется, что нет грузовой базы, значит, экономика не работает. Разве это так?

Например, по словам министра энергетики РФ, в новой энергетической стратегии, которая активно обсуждалась на самых разных уровнях, планируется рост добычи угля с 440 миллионов до 600 миллионов тонн в 2030-х годах, а это грузовая база. Планируется строительство новых и реконструкция существующих мощностей ТЭС и ГЭС, а это – крупные грузоперевозки.

Вопросы, связанные с грузовой базой, носят достаточно специфический характер. На экономику любой страны влияют самые разные факторы, появление многих из них прогнозировать крайне сложно. Приведу показательный пример. С началом реализации проекта МТК «Север – Юг» в начале 2000-х годов было сломано много копий относительно целесообразности строительства железной дороги небольшой протяжённости от порта Оля до Яндыков, до магистральной дороги. Скептики указывали на отсутствие серьёзной грузовой базы, однако дорогу построили. С началом СВО и принятием против целого ряда российских физических и юридических лиц многочисленных экономических санкций возникла потребность в переориентации экспортно-импортных грузопотоков. Оказалось, что имеется хорошая дорога, а в районе порта Оля открыли свободную экономическую зону, в порту появились новые причалы, перегрузочные мощности. В России есть люди, которые могут предвидеть!

Появляющиеся оценочные данные о стоимости строительства какой-либо железной дороги часто вызывают сомнения, поскольку не содержат очевидных сведений о том, проводились ли исследования по проектам согласно апробированным технологиям проведения изыскательских работ и проектирования. А именно: осуществлялись ли работы подготовительного этапа (создание технического задания), полевого этапа (замеры, пробы грунта, аэрофотосъёмка), камерального этапа, то есть составлен ли грамотный технический отчёт, который станет, в сущности, предварительным технико-экономическим обоснованием проекта.

Это необходимо потому, что является информационной основой для привлечения инвестора для строительства железной дороги. Ему необходимы данные о том, где проходит трасса, о расстоянии до месторождения, которое инвестор хотел бы взять в аренду и добывать там полезные ископаемые, о болотах и горах, которые придётся преодолевать. Очевидно, что для проведения таких работ требуются немалые средства. Представляется, что назрела необходимость корректировки приоритетов при принятии решений о финансировании инфраструктурных проектов: требуется постепенный переход от принципа получения быстрой прибыли к принципам создания новых цепочек добавленной стоимости.

Ещё один важный вопрос – это газификация Сибири. Как было отмечено на проводившемся в начале апреля международном конгрессе по сжиженному природному газу (СПГ), тема автономной газификации и использования СПГ приобретает всё большую актуальность. В России начали строиться малотоннажные заводы СПГ, которые предполагают поставку этого продукта и в качестве газомоторного топлива, и в рамках региона или района для нужд

ЖКХ. Например, в Свердловской области существуют хорошие наработки и получены реальные результаты в области автономной газификации.

В процессах газификации транспорту отводится особая роль, он осуществляет доставку специализированного оборудования и собственного сжиженного газа. Не исключено, что в условиях Сибири СПГ найдёт своего потребителя и потребуются организация перевозки СПГ как по внутренним водным путям, так и по автодорогам и автозимникам. Будет и борьба – так называемая межвидовая топливная конкуренция угля и СПГ.

И третий момент, на котором хотелось бы остановиться, – международный. Представляется необходимым более активное участие представителей Сибири в работе международных организаций, в их форумах, встречах – например, в работе Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). В состав этой организации входит департамент по транспорту, имеющий международный авторитет. В рамках его работы обсуждаются вопросы международного транспортного сотрудничества, такие как перспективные проекты сотрудничества между Казахстаном и Китаем. Ещё в 1998–2000 годах я, будучи представителем Минтранса в ЭСКАТО, видел, какую активность проявляют делегации из Казахстана, работая с партнёрами из КНР. Только спустя годы эта активная позиция принесла свои плоды. Это дело не одного года. Но последовательность в участии в работе международных организаций даёт возможность выйти на другой международный уровень, придать проектам новый формат. Где гарантия, что представители Китая сразу скажут: «Мы вас ждём в Урумчи, приезжайте»? Китайские специалисты не спешат принимать важные решения.

ГРУЗЫ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА: СПРОС, ПРЕДЛОЖЕНИЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННЫЙ БАЛАНС ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Сибирский макрорегион традиционно находится в зоне самого пристального внимания транспортно-логистического сектора. Это одна из наиболее богатых природными ресурсами, полезными ископаемыми, электроэнергетикой территорий страны. Такой подход к транспортной задаче макрорегиона генерирует множество проектов транспортно-логистического развития. И транспортный каркас Сибири обеспечивает надлежащий уровень услуг для её промышленности и производства.

На сегодняшний день в Сибири сосредоточено наибольшее количество уникальных инфраструктурных логистических проектов, находящихся в разной степени проработки. Это и ветка Кызыл – Курагино, и Северо-Сибирский коридор, и маршрут Алтай – Северный Китай, и ветка на Северный Китай от Сковородино, и нашумевший Восточный полигон.

Такие проекты традиционно являются капиталоемкими, долгосрочными, они обладают мультипликативным эффектом для национальной экономики, а для бизнеса отдельных отраслей или корпораций – большей, чем обычно, прибылью. Поэтому в большинстве своём такие проекты предполагают государственное финансирование или софинансирование. И в этом кроется главная проблема: эти проекты могут как стимулировать развитие экономики и бизнеса, так и догонять их. И то, и другое имеет свои недостатки.

В случае опережающего развития инфраструктуры по отношению к экономике инвестор принимает на себя риски окупаемости и наличия спроса на перевозки. Но если развитие инфраструктуры следует за потребностями бизнеса, то это тормозит экономический потенциал. Мы как бы всё время запаздываем...

Хорошим примером последнего подхода является проблема использования Восточного полигона и перевозок его якорного груза – угля. С одной стороны, сразу после инаугурации Президент России произнёс крылатую фразу для описания состояния дел на Восточном полигоне: «...мы тут зевнули немного», имея в виду опоздание по срокам строительства дополнительных мощностей, в результате чего около 70–100 миллионов тонн грузов не могут поступить на рынки сбыта на Восток.

С другой стороны, прошло меньше года, и этот спрос снизился. Я имею в виду массовое падение спроса и цен на уголь, которое мы сегодня видим на ключевых рынках, когда более 40 % добычи угля находится ниже уровня рентабельности. И, что очень важно, мы понимаем – это ещё не конец, и, вероятнее всего, кроме случайных флуктуаций, восстановления спроса на энергетический уголь уже не произойдёт.

Ещё один значимый момент: доля постоянных затрат железнодорожного транспорта в его общих затратах занимает около 70 % (рис. 7). То есть вне зависимости от того, перевозятся грузы или нет, затраты на содержание сети транспорта будут составлять 70 % от общих затрат.

Теперь об объективной оценке спроса на развитие железнодорожной инфраструктуры, то есть о текущем и будущем грузопотоке. Самый массовый груз Восточного полигона – это уголь. Уголь вообще составляет около 40 % грузооборота РЖД. При этом на протяжении всего постсоветского периода угольная отрасль представляла собой отдельный ранг, ей предоставлялось значительное железнодорожное тарифное субсидирование. Перевозка угля финансировалась за счёт других грузов: например, тарифы на перевозку угля почти вдвое ниже среднесетевой доходной ставки РЖД и в четыре раза ниже тарифов на железнодорожные перевозки для металлов и нефтеналивных грузов.

Кроме перекрёстного субсидирования тарифов за счёт других отраслей, источником финансирования перевозок угля по железной дороге становится



Рисунок 7 – Структура затрат на грузовые перевозки ОАО «РЖД»

государство. Начиная с 2014 года, 85 % прироста инвестиционной программы РЖД приходится на расширение инфраструктуры перевозок угля, при этом источником средств на развитие сети железных дорог является Фонд национального благосостояния (ФНБ) РФ.

Действительно, Восточный полигон сегодня ограничен для свободного доступа, в том числе в силу значительного протекционизма в отношении приоритетного провоза угольных грузов. Доходит до абсурда: по данным Института экономики и развития транспорта (ИЭРТ), ежегодно около 15 миллионов тонн грузов, за счёт которых субсидируется пониженный тариф на перевозку угля, не получают доступа к сети железнодорожного транспорта (рис. 8).

ИЭРТ оценивает прямые потери экономики от ограничения такого доступа более чем в 100 миллиардов рублей (рис. 9). Если оценивать эффекты разных товаров для национальной экономики, то вклад угля в валовой внутренний продукт (ВВП) составляет 4–5 тысяч рублей на каждую тонну груза, металлов – 54 тысячи рублей на тонну, нефти – 32 тысячи рублей на тонну. При этом эффект угольных грузов прирастает за счёт уже упомянутых предпочтений – перекрёстного субсидирования тарифов за счёт других грузов, которое составляет около 300 миллиардов рублей в год, инвестиций в развитие Восточного полигона, приоритетного провоза по железной дороге (рис. 10). На фоне ожидаемого и закономерного снижения спроса на уголь маржинальность угольной отрасли может оказаться отрицательной.

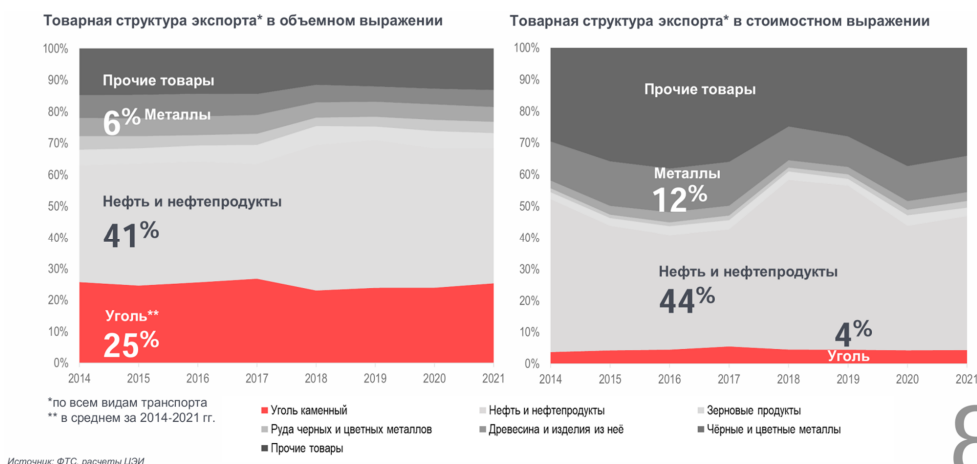


Рисунок 8 – Сравнительный вклад экспорта угля и других грузов в экономику страны

Иными словами, чем дольше откладывается проблема расчёта реальной, то есть очищенной от скрытых субсидий рентабельности угледобычи, тем больший ущерб национальной экономике будет нанесён предстоящим – ещё большим! – падением спроса и цен на уголь.

Замещение углем других грузов (в параметрах 2024 года)

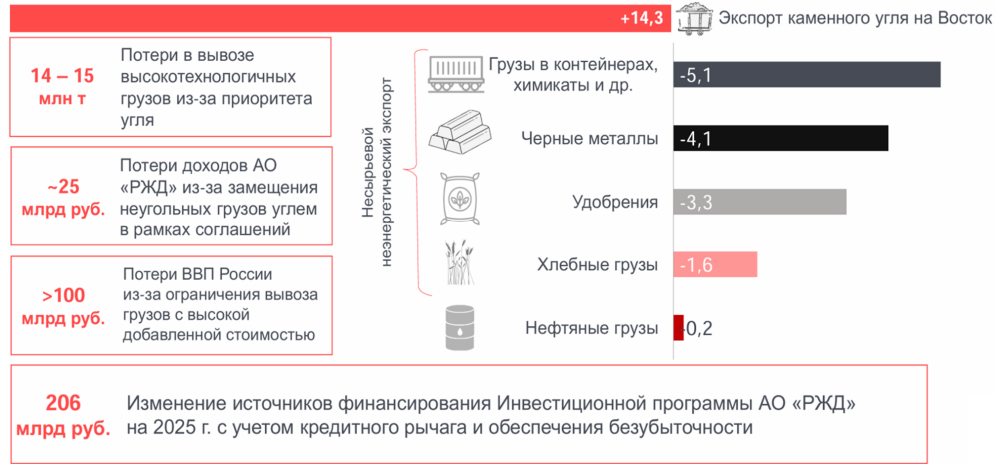


Рисунок 9 – Потери национальной экономики от замещения углём более маржинальных грузов



Рисунки 10 – Меры поддержки угольной отрасли и их влияние на национальную экономику

Выводы. Мы не говорим о необходимости ограничения развития транспортной инфраструктуры: для сибирского макрорегиона это совершенно не верно. Мы убеждены, что для такой богатой ресурсами и промышленностью территории, как Сибирь, «вытягивающая» логистическая система, способствующая развитию бизнеса за счёт опережающего развития железнодорожной инфраструктуры, будет значительно лучше «догоняющей». Но при этом необходимо исправлять перекосы спроса на логистические услуги, на оценку маржинальности бизнеса, который формирует спрос на рост провозных мощностей. В нашем случае это сделать не трудно, для этого не нужно особо сложных математических расчётов. Необходимо убрать рудиментарное, пришедшее к нам из далёких девяностых перекрёстное субсидирование грузовых тарифов. И спрос сам собой станет объективным.

В противном случае мы получим пустующую, требующую огромных средств на содержание железнодорожную сеть: напомним, 70 % затрат РЖД возникают даже при отсутствии перевозок. Это как города-призраки, возникшие во времена кризиса недвижимости в США или аналогичного коллапса в Китае.

Именно эти решения – о необходимости прозрачных и обоснованных железнодорожных тарифов, об отказе от перекрёстного субсидирования грузовых перевозок, о справедливом приоритетном допуске к перевозкам по железнодорожной сети высокомаржинальных грузов – мы предлагаем внести в итоговую резолюцию заседания Совета по вопросам развития Сибири при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания РФ.

В. П. Томенко, губернатор Алтайского края

ПРИОРИТЕТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА СИБИРИ

Сибирский федеральный округ является важным транзитным коридором, обеспечивающим торговлю, транспортировку ресурсов, развитие туризма и ежегодное увеличение пассажиропотока. Один из ключевых элементов этой системы – автомобильный транспорт. Для его развития требуется дальнейшая модернизация уже существующих магистралей и строительство новых транспортных коридоров.

В своём выступлении мне хотелось бы обратиться к Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа (далее – Стратегия). До 2035 года ею определены следующие *приоритетные направления*: приведение в нормативное состояние опорной сети федеральных дорог, формирующих основные транспортные коридоры; необходимость развития предусмотренной Стратегией транспортной инфраструктуры, способной повысить мобильность населения и комфорт передвижения, ускорить экономический рост, увеличить конкурентоспособность сибирских регионов.

Одним из направлений, определённых Стратегией, является *реализация проектов по созданию современной транспортной таможенно-логистической инфраструктуры*. Этот приоритет в равной степени распространяется и на железнодорожную инфраструктуру, но в данном случае нас интересует развитие автомобильного транспорта. Достижение приоритета необходимо для увеличения и грузопотока, и пассажиропотока, и туристического потенциала сибирских регионов.

Реализация проектов, направленных на собственно развитие регионов, которые предусмотрены в стратегиях социально-экономического развития субъектов, – это тоже один из элементов стратегического развития и Сибирского федерального округа, и всей территории географической Сибири до 2035 года. Исходя из приоритетов Стратегии социально-экономического развития СФО и на основании предложений, представленных сибирскими регионами, в План реализации Стратегии было включено 20 мероприятий, приведённых в разделе «Автомобильные дороги, пункты пропуска, транспортные коридоры, мосты», определены сроки реализации этих мероприятий.

В части *развития опорной сети, дорог и транспортной инфраструктуры* с целью увеличения пропускной способности наиболее загруженных участков трассы и отвода транзитного транспорта от улиц сибирских городов

предусмотрено строительство обходов крупных населённых пунктов, реконструкция дорог федерального и регионального значения. В частности, запланированы работы по строительству и реконструкции отдельных, проходящих по территории Республики Алтай участков федеральной трассы Р-256 «Чуйский тракт», обходов Иркутска, Омска, дорог в Республике Тыва и Иркутской области. Ряду регионов, в том числе Алтайскому краю, в пределах своих компетенций ещё предстоит сформировать предложения об источниках финансирования для таких проектов, как строительство обходов городов Барнаула и Рубцовска в Алтайском крае, Ачинска – в Красноярском крае, Восточного обхода Новосибирска, реконструкция участка федеральной дороги Р-254 «Иртыш» с последующим выполнением работ по этим проектам. В 2024 году уже был реализован один из крупных инфраструктурных проектов, предусмотренных Стратегией, – строительство Северо-Западного обхода города Кемерово.

Необходимо отметить, что не все проекты осуществляются в установленные сроки. Мы, в частности, видим отставание от графика по строительству моста в Новосибирске; в Иркутской области пока не оформлены конкретные предложения по строительству автомобильного моста в нижнем бьефе Братской ГЭС.

В целом *позитивные результаты по улучшению дорожной инфраструктуры в регионах Сибири очевидны*, они достигнуты в том числе благодаря реализации национальных проектов. За период реализации завершившегося в 2024 году национального проекта «Безопасные и качественные дороги» были почти двукратно увеличены объёмы дорожных фондов регионов Сибири – с 99 миллиардов рублей в 2019 году до 189 миллиардов в текущем году. Новым национальным проектом «Инфраструктура для жизни» установлен целевой показатель по приведению к 2030 году в нормативное состояние не менее 85 % дорог городов, входящих в опорную сеть, и не менее 60 % – для региональной сети дорог.

Для увеличения пропускной способности, упрощения внешнеэкономической деятельности, роста эффективности экономик регионов План реализации Стратегии социально-экономического развития СФО предусматривает реконструкцию шести международных пограничных пунктов пропуска на границах с Казахстаном и Монголией. Это необходимо для последующего выхода в страны Азии, из которых основным и, пожалуй, крупнейшим на сегодняшний день партнёром для нас является Китай. Проведение работ предусмотрено на территориях Алтайского края, Омской области, Новосибирской области. В Республике Алтай и в Республике Тыва уже ведётся реконструкция международного автомобильного пункта пропуска.

Важную роль в развитии Сибири играет *создание новых транспортных маршрутов и сопутствующей инфраструктуры*. Это позволяет усовершенствовать логистику, облегчает доступ к международным рынкам, делает регионы более привлекательными и для инвесторов, и для туристов. Приведу примеры конкретных проектов. Транспортный коридор от Красноярска до Урумчи: Красноярск – Абакан – Чадан – Улангом – Ховд – Урумчи, его включение в существующую сеть азиатских международных маршрутов является стратегически важным и для Сибири, и, мы убеждены, для России в целом. Этот маршрут сформирует новый международный коридор через Центральную Сибирь, обеспечит выход из неё на сеть международных дорог, проходящих по территории Азии, – это подчёркивает значимость проекта для развития трансграничных связей и усиления интеграционных процессов с азиатскими странами.

Создание нового транспортного коридора Кызыл-Хая – Кош-Агач объясняется заинтересованностью Республики Тыва в развитии туризма.

Важным для южных регионов Сибири является строительство транспортного коридора Абакан – Бийск, который должен соединить Хакасию с Кемеровской областью и Алтайским краем кратчайшим путём: сейчас дорога из Бийска до столицы Республики Хакасия имеет длину 1 100 километров, тогда как новый маршрут предполагает 597 километров пути. Строительство коридора, кроме того, позволит наладить экспорт российской продукции в Китай, Монголию, Казахстан. Помимо этого, строительство трассы значительно ускорит развитие туризма, связав промышленные и рекреационные регионы или центры Сибирского федерального округа.

Как уже было отмечено, большинство запланированных мероприятий постепенно выполняется. Тем не менее для полного завершения всех начатых проектов, конечно, потребуется значительное дополнительное финансирование.

Мы, руководя сибирскими регионами, прекрасно понимаем, что план дорожной деятельности на ближайшие шесть лет уже утверждён Правительством нашей страны, а также приняты конкретные решения относительно распределения имеющихся и потенциальных ресурсов. И в рамках своих обязательств мы сосредоточены на выполнении тех задач, которые уже сформулированы и должны исполняться в первую очередь. Но я считаю, что для достижения всех обозначенных Стратегией социально-экономического развития Сибири целей необходимо мобилизовать финансовые ресурсы, проработать дополнительные источники финансирования, в том числе рассмотреть возможность использования средств в рамках государственной программы развития транспортной системы, но уже за пределами 2030 года.

А. Ю. Клявин, президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства»

ПОДДЕРЖКА РАЗВИТИЯ СУДОХОДНОГО ТРАНСПОРТА СИБИРИ

Общероссийское отраслевое объединение работодателей «Российская палата судоходства» по итогам заседания Совета по вопросам развития Сибири при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, состоявшегося 17 апреля 2025 года, считает целесообразным отметить роль и место морского и внутреннего водного транспорта для жизнеобеспечения населения и удовлетворения потребностей экономики в перевозках в данных регионах, возможности создания транспортно-логистических центров на базе речных портов, развития судоходства по арктическим рекам с выходом на Северный морской путь, а также предложения, содержащиеся в выступлении Президента Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» А. Ю. Клявина на данном заседании.

Географические особенности Российской Федерации позволяют практически бесшовно соединить внутриконтинентальные регионы по меридиональным рекам (Северная Двина, Печора, Обь, Енисей, Лена, Яна, Индигирка, Колыма и др.) с Северным морским путём и Единой глубоководной системой европейской части России. Так, например, река Обь связывает Алтайский край, Новосибирскую, Томскую и Кемеровскую области между собой, а также с районами добычи нефти и газа на Обском Севере.

Морские и внутренние водные пути – важнейшая часть транспортного каркаса Сибири и Дальнего Востока – являются по большей части безальтернативными, обеспечивают осуществление северного завоза и социально значимые пассажирские перевозки¹.

Особенностью северного завоза является то, что основной объём грузов перевозится в короткий период навигации (в среднем не более 60 суток, а на быстротекущих малых реках региона – не более 30 суток) с дальнейшей доставкой до потребителей автомобильным транспортом.

¹ В 2024 году морским транспортом в регионы Крайнего Севера перевезено 9,25 миллиона тонн грузов, внутренним водным транспортом в навигацию 2024 года было перевезено около 17 миллионов тонн грузов (+ 5 % к уровню 2023 г.).

Внутренние водные пути сибирских регионов в большой степени характеризуются естественным течением рек (исключения: Новосибирский шлюз, Красноярский судоподъёмник, русловые плотины и полузапруды на реке Лене). В подобных условиях ухудшение качественных параметров внутренних водных путей в значительной степени влияет на транспортную доступность огромных (без преувеличения) территорий.

Для обеспечения надёжного и безопасного пути необходимо проведение капитальных и эксплуатационных путевых работ (дноуглубление, русловыправление) в достаточном для эффективного судоходства объёме, то есть 100 % финансирования текущего содержания внутренних водных путей по нормативам, утверждённым Правительством Российской Федерации. К сожалению, выделение средств в соответствии с нормативами в федеральном бюджете не предусмотрено.

Для гарантированной доставки грузов потребителям и возможного роста объёмов перевозок водным транспортом необходимо создание условий для эффективной работы флота, а именно:

- увеличение глубин на баровых участках рек Яна, Индигирка, Колыма (не менее 3 м) на весь период арктической навигации;
- восстановление второго судового хода на реке Енисей в Осиновском пороге и водопоста в пункте Караул;
- оснащение участка реки Енисей от устья до порта Дудинка радиолокационными маяками-ответчиками и виртуальными средствами навигационного оборудования;
- организация системы управления движением судов в Енисейском заливе и на реке Енисей.

Кроме того, судоходные компании, осуществляющие перевозки в сибирских регионах, отмечают необходимость создания условий для:

- обновления состава транспортного флота в условиях высокой капиталоемкости и короткого периода навигации на сибирских реках;
- развития судостроения и судоремонта, минимизации негативного влияния санкций на судоремонт;
- совершенствования подготовки и закрепления кадров на водном транспорте;
- развития портовых логистических комплексов, в том числе задействованных в прямых смешанных железнодорожно-водных перевозках;
- синхронного с созданием (развитием) речных портов развития примыкающей к речным портам инфраструктуры наземных видов транспорта (например, порт «Нижний Бестях» – железнодорожная станция «Нижний Бестях», автодорога от федеральной автодороги «Лена» до порта).

В настоящее время судоходные компании – члены Российской палаты судоходства в Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах эксплуатируют более 1,4 тысячи судов различных проектов валовой вместимостью около 1,4 миллиона.

Строительство судов – капиталоемкая деятельность, требующая мер государственной поддержки (Постановления Правительства Российской Федерации № 383 и 502¹). К общим проблемам обновления флота – высокой стоимости судостроительных контрактов и заёмного финансирования, дополнительными факторами, негативно влияющими на возможность создания резервных фондов для обновления, в сравнении с другими регионами, является географическое расположение и короткий период навигации. Для выполнения задачи обеспеченности во флоте необходимо:

- расширение бункеровочной сети в Сибири и Арктике;
- обеспечение государственной защиты инвестиций при строительстве флота на российских судостроительных верфях;
- пересмотр размера субсидий на строительство флота, эксплуатируемого в Арктических районах.

Повышение эффективности работы внутреннего водного транспорта, среди прочего, должно включать системное устранение административных барьеров. Например, необходимо рассмотрение вопроса о частичной декриминализации статьи 263 УК РФ, например, путём повышения размера крупного ущерба до 10 миллионов рублей.

Основные проблемы большинства речных портов, в том числе и сибирских, заключаются в старении производственных фондов, высокой степени износа причальных сооружений, портового перегрузочного оборудования, транспортного и служебно-вспомогательного флота.

¹ Постановление Правительства РФ от 22.05.2008 № 383 (ред. от 28.11.2023) «Об утверждении Правил предоставления субсидий российским организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития “ВЭБ.РФ” в 2009–2025 годах, на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга, заключённым в 2009–2025 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов, а также на уплату процентов за предоставление рассрочки по договорам купли-продажи с рассрочкой платежа, заключённым в 2022–2023 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов»; Постановление Правительства РФ от 27.04.2017 № 502 (ред. от 08.04.2023) «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию».

Для более полного использования возможностей портовой инфраструктуры, по мнению судоходного сообщества, было бы целесообразно использовать подход, аналогичный подходу государства в части мер господдержки обновления состава транспортного флота, а именно: частично субсидировать из средств федерального бюджета кредитную ставку при изготовлении перегрузочного портового оборудования на отечественных заводах и кредитовании отечественными банками.

Как показала практика, наилучшие результаты достигаются при налаженном взаимодействии органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации с федеральным центром и транспортными организациями. В качестве положительных примеров можно привести Алтайский край, где существенно «оживилась» река, снизилась нагрузка автомобильных дорог федерального и регионального значения, улучшилось транспортное обслуживание экономики и населения.

Подведомственные Росморречфлоту образовательные организации готовят достойную смену, востребованную не только в России, но и на мировом рынке труда. Однако, российские судоходные компании отмечают трудности с укомплектованием экипажей транспортных судов, в том числе поступающих из нового судостроения, и с береговыми работниками. Полагаем, что необходим ряд мер, направленных на удержание кадров в отрасли.

Учитывая изложенное, судоходное сообщество считает целесообразным отразить в проекте решения следующие аспекты:

- 1) необходимость 100%-го финансирования текущего содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений по нормативам, утверждённым Правительством Российской Федерации;
- 2) рассмотрение вопроса расширения программы лизинга на строительство грузовых судов для регионов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей на условиях срока лизинга до 20 лет по ставке 2,5 %;
- 3) рассмотрение вопроса предоставления мер государственной поддержки развития речных портов (например, субсидии на приобретение порталных кранов и иной перегрузочной техники);
- 4) совершенствование механизмов закрепления кадров на морском и внутреннем водном транспорте.

А. В. Метцлер, генеральный директор общества
с ограниченной ответственностью «Сибирские аэропорты»

РЕШЕНИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВИАТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА РЕГИОНОВ СИБИРИ

Президент России отметил: «Развитие Сибири и Арктики остаётся для нас стратегическим приоритетом. Уже в ближайшие годы планируется построить и реконструировать десятки аэропортов в регионах Сибири. Это позволит обеспечить надёжное авиасообщение, что критически важно для экономики и социальной сферы ... Развитие авиасообщения в Сибири – это не только экономика, но и качество жизни людей. Мы продолжим субсидировать авиарейсы в малые города, чтобы билеты были доступными, а маршруты – регулярными».

Значение регионов Сибири для страны трудно переоценить: регионы СФО занимают 25,5 % территории страны, здесь проживает 11,4 % населения. При этом в Сибири сосредоточено 96 % российских запасов платины, 80 % каменного угля, 75 % никеля, 40 % золота, 35 % лесного фонда.

Сибирь имеет важное *геополитическое значение*: регионы СФО занимают четверть территории России, соединяя Европейскую часть страны с Дальним Востоком, что делает Сибирь ключевым элементом трансконтинентальных транспортных коридоров (Транссиб, Севморпуть, авиамаршруты Европа – Азия и кросс-полярные).

Экономический потенциал макрорегиона обусловлен тем, что Сибирь обеспечивает доступ к значительному объёму национальных богатств, формируя основу экспортной мощи и потенциала развития страны.

Многовековое взаимодействие десятков этносов в Сибири обуславливает её *социально-культурное разнообразие*, выступает как ресурс укрепления российской государственности и стратегическое преимущество для формирования партнёрств со странами Азии.

Сибирь обладает мощным *туристско-рекреационным потенциалом*: четверть мировых лесов и крупнейшие пресноводные ресурсы (озеро Байкал) усиливают не только национальную, но и глобальную значимость Сибири.

Состояние и перспективы авиации в Сибири. Авиационное сообщение является основным и безальтернативным видом транспорта для большей части территорий Сибирского федерального округа. В настоящее время 60 % населённых пунктов Сибири не имеют круглогодичного дорожного сообщения,

поэтому авиация – единственная связь для 4 миллионов человек, из которых свыше 300 тысяч проживают в Арктической зоне.

Регионы Сибири имеют перспективы реализации авиатранспортного потенциала в связях с международными рынками. Сибирский федеральный округ наиболее близок в России к развивающемуся Азиатско-Тихоокеанскому региону мира, который производит треть мирового ВВП. В условиях ограниченного использования дальнемагистральных воздушных судов в РФ развитие транзитных авиаузлов в Сибири должно выступать государственным приоритетом. Поэтому нам необходимы решения для:

- обеспечения устойчивой транспортной доступности всей территории СФО, включая приарктические территории;
- сбалансированного развития опорного авиатранспортного каркаса регионов Сибири;
- формирования устойчивых связей с внешними регионами и рынками, реализации транзитного потенциала.

Развитие арктических территорий. На районы Арктической зоны приходится 25 % территории Сибирского федерального округа, или 1,1 миллиона кв. км. Все эти территории относятся к северу Красноярского края. Для реализации крупнейших инвестиционных проектов на этих территориях необходимо регулярное, надёжное сообщение с городами «большой земли», в том числе за счёт транзита через аэропорт Красноярска. Здесь существует три задачи.

1. *Развитие Северного морского пути.* Промышленное транспортное освоение Арктики невозможно без авиации. Вертолёты, самолёты, задействованные в создании береговой инфраструктуры месторождений, сопровождают и поддерживают развитие перевозок по Северному морскому пути.
2. *Разработка месторождений природных ресурсов.* Реализация и дальнейшее развитие крупнейших инвестиционных проектов (Восток Ойл, Сырадасайское месторождение, Норильский кластер, золоторудные месторождения Якутии) требуют регулярного авиасообщения для снабжения промышленных объектов трудовыми ресурсами. Суммарные заявленные инвестиции в проекты развития в Арктической зоне СФО превышают 12 триллионов рублей¹.
3. *Сохранение малых народов Севера.* Значения показателей качества жизни в Сибири отстают от общероссийских значений, в том числе в местах традиционного проживания и хозяйственной деятельности малочисленных

¹ С учётом заявленных объёмов инвестиций по проектам «Восток Ойл», «Норильский Никель», разработке Сырадасайского месторождения и др.

народов. Обеспечение связи с узловыми городами Сибири позволит улучшить материальное снабжение северных территорий, а также повысить уровень медицинского обслуживания.

Субсидирование авиaperезовок в сибирском макрорегионе. Для развития авиaperезовок в труднодоступные районы Сибири и Арктической зоны требуется их государственная поддержка. Необходимость этого продиктована транспортной оторванностью сибирских территорий: СФО наряду с ДФО является округом с наибольшим количеством труднодоступных направлений (163 пункта в СФО и 353 пункта в ДФО). Опыт Дальнего Востока показывает, что субсидии, выделяемые по Постановлению Правительства РФ от 13.07.2021 № 1 172, снизили стоимость авиабилетов в ДФО на 40 %, прирост перевозок в аэропортах ДФО за период 2019–2024 годов составил 27 %, при этом показатель авиационной подвижности¹ вырос с 1,07 до 1,42.

Возможные решения в этой сфере:

- создание отдельной программы субсидирования авиaperезовок в СФО (по аналогии с Постановлением Правительства РФ № 1 172, действующим в ДФО);
- внедрение дифференцированного подхода к нормативам авиационной безопасности для малых аэропортов в РФ, который позволит сократить расходы на безопасность на 20–25 %, сохранив при этом приемлемый уровень защиты.

Реализация предложенных решений в СФО приведёт к следующим эффектам:

- снижению тарифов и росту транспортной доступности отдалённых районов (рост коэффициента авиаподвижности на 35–40 %);
- стимулированию развития малой авиации в регионах СФО, в том числе новых перспективных воздушных судов («Байкал», «Ладога»).

Модернизация аэропортовой инфраструктуры. За последние 20 лет в России с использованием средств федерального бюджета (национальный проект «Модернизация транспортной инфраструктуры», комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) федерального проекта «Развитие региональных аэропортов») проведена реконструкция инфраструктуры в 92 аэропортах. Однако не во всех случаях государственные программы по модернизации аэродромной инфраструктуры «поспевают» за строительством новых терминалов. В регионах Сибири частными инвесторами реализованы масштабные проекты строительства новой терминальной инфраструктуры (аэропорты Красноярска, Новокузнецка, Новосибирска, Кемерова, Томска). Требуется обеспечить синхронизацию

¹ Среднее количество перелётов на одного жителя.

проектов реконструкции аэродромной инфраструктуры в аэропортах Сибири со строительством терминальной инфраструктуры частными инвесторами.

Развитие в Сибири базы национального авиаперевозчика: «Аэрофлот» и транзитный хаб с двумя искусственными взлётно-посадочными полосами (ИВПП). Сейчас в России лишь аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга обладают независимыми ИВПП для эффективного обслуживания транзитных потоков. В Сибири только аэропорт Красноярка может стать аэропортом с двумя независимыми ИВПП (рис. 11).

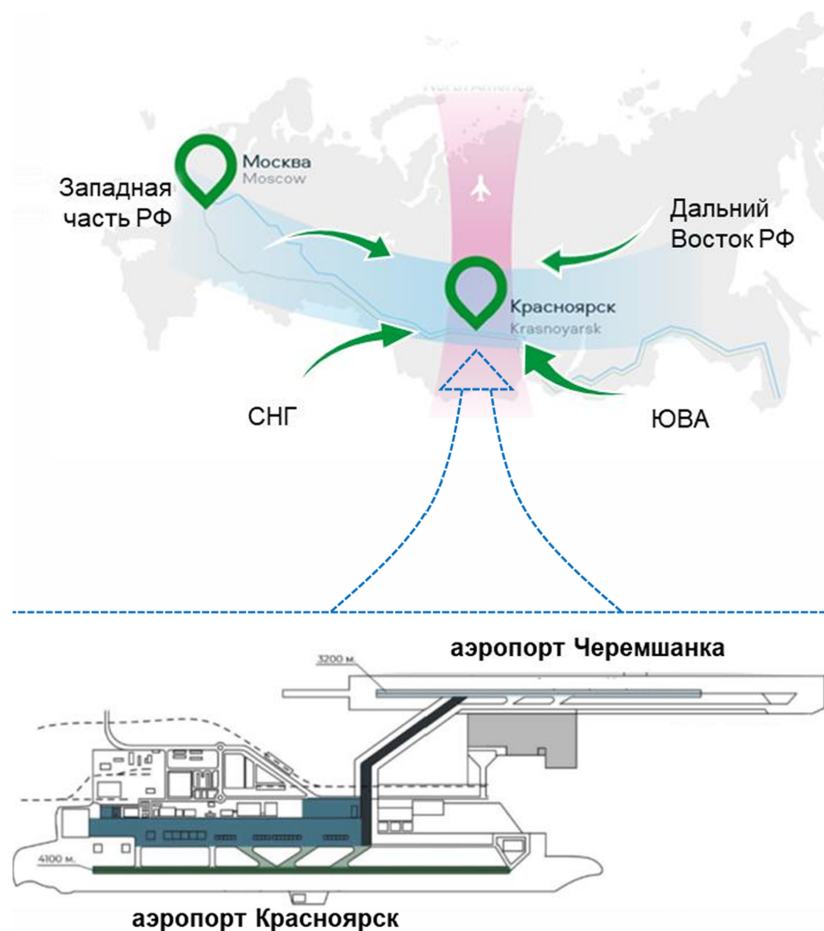


Рисунок 11 – Транзитный хаб с двумя ИВПП в аэропорту Красноярка

Перспективы Красноярска как транзитного авиаузла обусловлены следующими факторами:

- аэропорт Красноярска является крупнейшим региональным хабом группы «Аэрофлот»;
- стратегически выгодное географическое положение на пересечении транссибирских и кросс-полярных воздушных маршрутов, соединяющих Азию с Европой и Северной Америкой;
- до 2022 года Красноярск уже выступал хабом для крупнейших грузовых авиакомпаний России – «Атран» и Air Bridge Cargo;
- аэропорт Красноярска является воротами для районов Арктической зоны Сибири;
- отсутствие технических ограничений для обслуживания любых типов воздушных судов в аэропорту;
- современная терминальная инфраструктура аэропорта;
- конкурентный рынок услуг операторов в аэропорту (три альтернативных поставщика авиатоплива, два грузовых терминала) и наличие территорий для развития (грузы, ТОиР и т. д.).

Необходимые мероприятия для создания транзитного хаба на базе единого транспортного авиационного узла (аэропорты Красноярск и Черемшанка) с двумя параллельными ИВПП:

- реконструкция и объединение аэропортов Красноярск и Черемшанка, строительство соединительной рулëжной дорожки между ИВПП аэропортов;
- создание особой экономической зоны (ОЭЗ) на территории, прилегающей к аэропортам Красноярск и Черемшанка, для взаимодействия со странами АТР с эффектом на доходы федерального бюджета свыше 32 миллиардов рублей и прямым приростом ВРП региона на сумму, превышающую 237 миллиардов рублей в прогнозных ценах;
- строительство грузопассажирской железнодорожной ветки «город Красноярск – Аэропорт» (прогнозируемая грузовая база – 227 200 TEU в год, общее количество пассажиров – 1,3 млн чел. в год к 2035 г.).

Запуск полëтов по пятой свободе воздуха в аэропортах Сибири (рис. 12).

Текущее состояние международных авиаперевозок из регионов Сибири характеризуется следующими особенностями:

- нет прямого авиасообщения с рядом стран Азии (Япония, Республика Корея, Филиппины);
- имеется дефицит флота российских перевозчиков для работы на международных линиях, а также сложности со страхованием самолëтов;
- есть интерес перевозчиков стран СНГ для работы на международных направлениях из РФ.

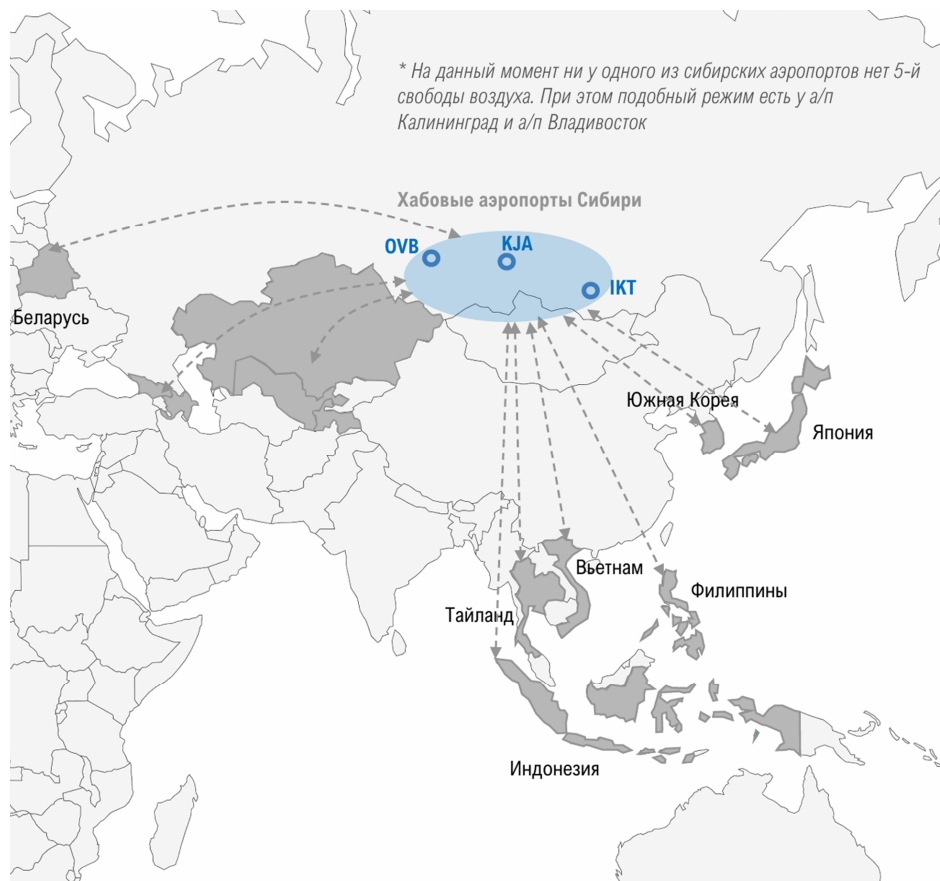


Рисунок 12 – Перспективы полётов по пятой свободе воздуха в аэропортах Сибири

Для таких решений необходимо согласование авиационными властями РФ режима открытого неба с использованием пятой свободы воздуха для осуществления полётов заинтересованными иностранными перевозчиками из дружественных стран транзитом через аэропорты Сибири (Красноярск, Новосибирск, Иркутск).

Ожидаемые эффекты от принятия решений:

- возможность полётов в страны, с которыми у РФ нет прямого авиасообщения из-за санкционных ограничений;
- сохранение флота российских перевозчиков для внутренних перелётов, снижение остроты проблемы дефицита флота для авиаперевозок;
- дополнительный международный пассажиропоток в размере 300–500 тысяч пассажиров.

Перечень ключевых тезисов для поручений

1. Разработать и утвердить программу субсидирования межрегиональных и местных авиаперевозок в регионах Сибири и Арктической зоны по аналогии с Постановлением Правительства РФ № 1 172 для Дальневосточного федерального округа, что обеспечит рост авиационной подвижности населения в регионе (на 35–40 %) и снижение тарифов на авиаперевозки (до 25 %).
2. Внедрить упрощённые нормативы по обеспечению авиационной безопасности для малых аэропортов России и, в частности, регионов Сибирского федерального округа и Арктической зоны (с пассажиропотоками менее 100 тыс. пасс. в год), что позволит сократить расходы авиапредприятий на 20–25 % без снижения уровня защищённости.
3. Предусмотреть приоритетность реализации проектов по реконструкции аэродромной инфраструктуры в опорных аэропортах Сибири, включая аэропорты Красноярск и Новокузнецк. Обеспечить целевое финансирование проектов реконструкции аэродромов в период 2025–2030 годов за счёт включения данных аэропортов в перечень проектов федеральных программ развития транспортной инфраструктуры в России.
4. Поддержать проект по созданию национального транзитного хаба на базе аэропорта Красноярск – единственного в Сибири, способного задействовать две параллельные и независимые взлётно-посадочные полосы. В рамках проекта предлагается формирование единого аэропортового комплекса на базе существующих аэропортов Емельяново и Черемшанка. Для успешной реализации инициативы необходимо предусмотреть финансирование реконструкции аэродромной инфраструктуры, а также вспомогательных объектов единого аэропортового комплекса, что позволит сформировать хаб международного уровня для пассажирских и грузовых авиаперевозок.
5. Поддержать инициативу по созданию на базе Красноярского хаба мультимодального транспортно-логистического комплекса, включая формирование особой экономической зоны (ОЭЗ) для привлечения инвестиций из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (включая стратегических международных партнёров из Китая, Монголии и Вьетнама). Рекомендовать профильным ведомствам проработать проект в части строительства дополнительной инфраструктуры (подъездные авто и железнодорожные пути) и создания преференциального режима ОЭЗ.
6. Рекомендовать авиационным властям РФ согласовать режим открытого неба по пятой свободе воздуха для крупных аэропортов Сибири

(Красноярск, Новосибирск, Иркутск, Новокузнецк), что позволит привлечь иностранных перевозчиков для выполнения транзитных рейсов и увеличить международный пассажиропоток на 300–500 тысяч человек в год. Реализация инициативы также позволит в условиях дефицита флота повысить эффективность использования воздушных судов отечественными авиакомпаниями и переориентировать их на внутренние маршруты.

Т. В. Горвая, председатель Общественного совета при Министерстве транспорта РФ, первый заместитель генерального директора унитарной некоммерческой организации «Фонд “Центр стратегических разработок”»

МЕХАНИЗМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ И ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАСХОДОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЮ И РЕМОНТ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ

Значимая часть транспортных проектов Сибири является достаточно капиталоемкой, что в условиях бюджетных ограничений обозначает отсутствие большого дополнительного финансирования. Национальные проекты, как и планы по их финансированию, сформированы до 2030 года. Для планирования новых проектов нужны дополнительные механизмы финансирования. Мы видим большой потенциал в реинвестировании средств и широком использовании механизмов государственно-частного партнёрства.

Контракты жизненного цикла (КЖЦ). Наиболее распространённым способом финансирования дорожного строительства остаётся заключение государственных контрактов с прямым финансированием из бюджета. Закон о контрактной системе¹ позволяет использовать в рамках этого механизма КЖЦ. При заключении КЖЦ, как правило, подрядчик обязуется в течение срока контракта поддерживать нормативное состояние объекта за свой счёт. Таким образом, у него появляется финансовый стимул проводить работы качественно, что увеличивает межремонтные интервалы и срок службы объекта и тем самым позволяет добиться экономии бюджетных средств.

Долгосрочное инвестиционное соглашение (ДИС). ДИС является одной из форм государственно-частного партнёрства, схожей по экономическому механизму с КЖЦ. При заключении ДИС исполнитель наряду с государственным заказчиком вкладывает в строительство объекта собственные средства (осуществляет инвестиции) и затем на эксплуатационной стадии получает эксплуатационный платёж за обслуживание и текущий ремонт объекта, а также инвестиционный платёж, обеспечивающий возврат инвестиций исполнителя.

¹ Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 № 44-ФЗ.

При этом инвестиционный платёж может быть сокращён при неполном соответствии состояния автодороги требованиям, указанным в ДИС.

По такой схеме строятся платные дороги ГК «Автодор», при этом соотношение инвестиций ГК «Автодор» и исполнителя, который строит автодороги по её заказу, составляет примерно 90 к 10 %. После завершения строительства исполнитель оказывает услуги по содержанию автодороги и операторской деятельности, то есть по эксплуатации системы взимания платы за проезд.

При строительстве портов ДИС определяет взаимные обязательства частного инвестора и ФГУП «Росморпорт», которые, как правило, сводятся к тому, что частный инвестор строит и портовые объекты, которые остаются в его собственности, и объекты федеральной собственности. В свою очередь, ФГУП «Росморпорт» обязуется обеспечить разработку и получение положительных заключений государственной экспертизы на проектную документацию и оплачивает строительство объектов федеральной собственности после завершения строительства за счёт части доходов, получаемых ФГУП «Росморпорт» от операционной деятельности в результате реализации проекта.

ДИС позволяет переложить проектные, строительные и эксплуатационные риски на частного инвестора. Государство оставляет за собой только формулирование основных технических и функциональных показателей проекта и контроль их достижения.

Финансирование за счёт грузоотправителя по модели «take or pay». Контракты «take or pay» на транспорте, как правило, применяются при заключении договоров между грузоотправителями и перевозчиками. Перевозчик гарантирует возможность перевозки определённых объёмов груза, а грузоотправитель оплачивает эту возможность вне зависимости от того, воспользовался он ей или нет. Предлагается рассмотреть возможность распространения практики контрактов «take or pay» непосредственно на дорожное строительство, то есть на ситуации, когда владелец дорожной инфраструктуры и перевозчик являются разными юридическими лицами. Такой контракт мог бы работать по следующей схеме: государство обеспечивает строительство дороги общего пользования в интересах конкретного грузоотправителя, после чего этот грузоотправитель в течение определённого срока производит платежи за возможность осуществлять грузоперевозки, которая появилась у него благодаря новой дороге. При этом технически он осуществляет грузоперевозки собственными силами.

Резервирование экономии от снижения износа автодорог за счёт переключения грузов на альтернативные виды транспорта. Для участков эксплуатации автодорог и маршрутов, допускающих переключение грузов

с автомобильного на другие виды транспорта (железнодорожный, внутренний водный), может рассчитываться экономия от снижения износа автодорог и увеличения межремонтных интервалов. Целесообразно проработать механизм резервирования этой экономии и направления её на дальнейшее развитие мультимодальности (например, на развитие внутренних водных путей).

Развитие малой авиации и беспилотных авиационных систем (БАС).

Целесообразно оценить экономический эффект, который бы дало снижение действующих административных барьеров в отрасли малой авиации, в частности упрощение требований к безопасности, к оснащению посадочных площадок и т. п. Для зон очагового расселения, характерных для Сибири, развитие малой авиации может быть дешевле строительства автодорог с твёрдым покрытием и поддержания их в нормативном состоянии. Аналогичную работу по оценке экономического эффекта от снижения излишних нормативных требований целесообразно провести и в отношении БАС. Таким образом можно будет оптимизировать расходы в рамках одной территории и направить запланированные средства на развитие необходимых транспортных проектов.

РЕШЕНИЕ
СОВЕТА ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ СИБИРИ
ПРИ ПРЕДСЕДАТЕЛЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НА ТЕМУ «АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КАРКАСА СИБИРИ»

29 апреля 2025 г. № 3.2-38/18-11@

город Москва

17 апреля 2025 года

Заслушав и обсудив доклад и выступления членов Совета по вопросам развития Сибири при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации (далее – Совет) и участников заседания на тему «Актуальные вопросы развития транспортно-логистического каркаса Сибири», Совет отмечает следующее.

Сибирский федеральный округ занимает четвертую часть территории Российской Федерации, обладает значительным экономическим потенциалом, имеет выгодное географическое положение, а также играет особую роль в обеспечении транспортного сообщения регионов Дальнего Востока, Арктической зоны Российской Федерации и Урала с европейской частью страны.

Транспортная инфраструктура Сибири является важнейшей частью единой опорной сети страны и включает в себя основные виды транспортного сообщения:

- по территории Сибирского федерального округа проходят главные направления Западно-Сибирской, Восточно-Сибирской и Красноярской железных дорог; Транссибирская магистраль связывает центральную часть страны с Сибирью и Дальним Востоком, а также со странами Азии;
- водные транспортные пути Сибири – крупные речные и морские порты, которые находятся в городах Новосибирск, Тобольск, Омск, Томск, Сургут и Барнаул – имеют стратегическое значение для укрепления экономического суверенитета страны, используются для судоходства и сплава леса, перевозки продовольствия и промышленных товаров;
- на территории Сибирского федерального округа действуют 36 аэропортов, из них 10 международных; крупнейший аэропорт Толмачёво расположен в городе Новосибирске;

- автомобильные дороги с твёрдым покрытием (160 844,5 км, т. е. 71,7 % общей протяжённости автомобильных дорог общего пользования в округе) сосредоточены в южной и центральной частях Сибирского федерального округа.

Ключевая роль транспортного комплекса Сибири состоит в развитии опорных населённых пунктов, экономических центров, основных минерально-сырьевых и производственных зон, геостратегических территорий. Он имеет огромное значение для повышения качества жизни населения и туристической привлекательности сибирских регионов.

В настоящее время уделяется большое внимание развитию Сибирского макрорегиона, утверждён План реализации Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года¹ (далее – План реализации Стратегии), который предусматривает более 150 мероприятий, направленных в том числе на создание и модернизацию транспортной инфраструктуры и повышение транспортной доступности для населения. В целом по итогам 2024 года отмечается успешное исполнение Плана: 66 мероприятий и три инвестиционных проекта выполнены полностью в предусмотренном объёме, 25 мероприятий и один инвестиционный проект находятся в стадии исполнения. При этом самое низкое исполнение фиксируется в разделе «Инфраструктурное развитие».

Вместе с тем регионы, входящие в состав Сибирского федерального округа, испытывают трудности, связанные с ограниченными возможностями транспортно-логистической инфраструктуры, что является сдерживающим фактором социально-экономического развития и препятствует реализации экспортного и транзитного потенциала макрорегиона.

В частности, отсутствие необходимого транспортного сообщения негативно отражается на качестве жизни в труднодоступных районах Сибири, для которых безальтернативным видом транспорта является воздушное сообщение. Кроме того, требуется комплексная модернизация портовой инфраструктуры, реконструкция и увеличение протяжённости внутренних водных путей, принятие мер по развитию судоходства и судостроения. С учётом прогнозируемой интенсивности транспортных потоков (в первую очередь по направлениям международных транспортных коридоров) важно обеспечить строительство новых автомобильных дорог для увеличения пропускной способности опорной автодорожной сети и пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

¹ Утверждён Распоряжением Правительства Российской Федерации от 16.10.2023 № 2 846-р.

Принимая во внимание предложения участников заседания по решению указанных проблем, Совет решил рекомендовать следующее.

1. Профильным комитетам Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации и Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации уделить приоритетное внимание рассмотрению проектов федеральных законов, направленных на решение задач по ликвидации транспортно-логистических ограничений, препятствующих социально-экономическому развитию Сибирского федерального округа, его экспортного и транзитного потенциала, обеспечению роста и повышению эффективности инвестиций в развитие транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе на принципах государственно-частного партнёрства.

2. Правительству Российской Федерации:

1) при формировании проекта федерального бюджета на 2026 год и на плановый период 2027 и 2028 годов рассмотреть вопросы:

- о выделении дополнительных бюджетных ассигнований на предоставление субсидий организациям воздушного транспорта на осуществление внутрирегиональных (местных) воздушных перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам в границах Сибирского федерального округа в целях повышения транспортной доступности его территорий;
- об увеличении объёмов субсидирования воздушных межрегиональных перевозок пассажиров в Сибирском федеральном округе в целях обеспечения их доступности для населения;
- о предоставлении мер государственной поддержки на реконструкцию и текущее содержание объектов транспортно-логистической инфраструктуры в части судоходных гидротехнических сооружений и речных портов, расположенных на территории субъектов Российской Федерации, входящих в состав Сибирского федерального округа, с учётом необходимости приведения таких объектов в нормативное состояние;

2) рассмотреть вопрос о расширении для хозяйствующих субъектов, осуществляющих свою деятельность на территории Сибирского федерального округа, инвестиционного проекта «Программа льготного лизинга гражданских судов водного транспорта», паспорт которого утверждён Распоряжением Правительства Российской Федерации от 15.02.2023 № 337-р, на строительство грузовых судов на условиях льготной ставки со сроком до 20 лет.

3. Федеральным органам исполнительной власти, указанным в Плане реализации Стратегии, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав Сибирского федерального округа, заинтересованным хозяйствующим субъектам представить в Министерство экономического развития Российской Федерации предложения

по корректировке Плана реализации Стратегии, в том числе направленные на инфраструктурное развитие Сибирского федерального округа.

4. Министерству экономического развития Российской Федерации:

1) осуществить анализ предложений, указанных в пункте 3 настоящего решения, в том числе в части целесообразности корректировки Плана реализации Стратегии, и провести совещание по поступившим предложениям с привлечением уполномоченных органов государственной власти, заинтересованных хозяйствующих субъектов и представителей Совета;

2) продолжить координацию взаимодействия между федеральными органами исполнительной власти, государственными корпорациями, компаниями с государственным участием – исполнителями мероприятий Плана реализации Стратегии в целях эффективного распределения ответственности и выработки совместных решений.

5. Министерству экономического развития Российской Федерации совместно с Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Правительством Республики Тыва и заинтересованными хозяйствующими субъектами проработать вопрос оценки спроса на грузовые перевозки по международному Центрально-Евразийскому транспортному коридору «Россия – Западная Монголия – Западный Китай» (Курагино – Кызыл – Цаган-Толгой (Россия) – Арц-Сурь (Монголия) – Нарийнсухайт – Шивээхурэн (Монголия) – Цэкэ (Китай)), а также рассмотреть возможность определения источников финансирования при принятии решения о целесообразности формирования проекта по строительству Центрально-Евразийского транспортного коридора из Республики Тыва через Монголию в Китай.

6. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству энергетики Российской Федерации, Министерству строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации совместно с открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» продолжить реализацию мероприятий, направленных на развитие транспортной инфраструктуры в Восточном направлении, в том числе по развитию Восточного полигона железных дорог для достижения целевых показателей, установленных Распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.04.2024 № 981-р.

7. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством финансов Российской Федерации и открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» разработать предложения по строительству дополнительных транспортно-логистических центров для обеспечения взаимосвязи крупных инфраструктурных объектов (порты, аэропорты) и организации транзитных и экспортно-импортных перевозок

в международных транспортных коридорах «Север – Юг» и «Запад – Восток», в том числе для повышения эффективности Восточного полигона.

8. Министерству транспорта Российской Федерации рассмотреть возможность реализации следующих мероприятий:

1) введение специальных нормативов для малых аэропортов на территории Сибирского федерального округа с пассажиропотоками менее 100 тысяч пассажиров в год с сохранением необходимых авиационных мер безопасности;

2) своевременное финансирование проектов по реконструкции или строительству аэропортовых комплексов, реализуемых на принципах государственно-частного партнёрства;

3) строительство железнодорожного транспортного хода «порт Сабетта – Бованенково – Салехард – Новый Уренгой – Коротчаево – Сургут – Нижневартовск – Белый Яр – Лесосибирск – Ярки – Усть-Илимск – Хребтовая»;

4) строительство железнодорожного транспортного хода «Тайга – Томск – Белый Яр»;

5) включение международного автомобильного коридора «Красноярск – Абакан – Ак-Довурак – Хандагайты (Российская Федерация) / Боршоо (Монголия) – Улангом – Ховд – Булган (Монголия) / Такешикан (Китай) – Урумчи» в приложение № 1 «Маршруты и пункты пропуска через государственные границы для международных автомобильных перевозок» к Межправительственному соглашению о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог, утверждённому Распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.06.2016 № 1 281-р;

6) капитальный ремонт участков автомобильных дорог федерального значения на территории субъектов Российской Федерации, входящих в состав Сибирского федерального округа, а также расширение и реконструкция федеральных автомобильных дорог Р-255 «Сибирь» и Р-256 «Чуйский тракт»;

7) строительство транспортного коридора «Кызыл-Хая – Кош-Агач»;

8) включение межрегионального проекта автомобильной дороги (транспортного коридора) «Абакан – Бийск» в перечень опорной сети автомобильных дорог и в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утверждённую Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1 596;

9) строительство и реконструкция автомобильных обходов городов – краевых (областных, республиканских) центров субъектов Российской Федерации, входящих в состав Сибирского федерального округа;

10) реконструкция транспортной развязки «Станция Входная», расположенной в Омской области.

9. Министерству промышленности и торговли Российской Федерации совместно с Министерством транспорта Российской Федерации:

1) рассмотреть возможность обеспечения производства воздушных судов, способных осуществлять посадку на грунтовые взлётно-посадочные полосы ограниченной протяжённости, в рамках Комплексной программы развития авиационной отрасли Российской Федерации, утверждённой Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.06.2022 № 1 693-р;

2) проработать вопрос о расширении мер государственной поддержки транспортных компаний, работающих на территории Сибирского федерального округа по обновлению парка речных и воздушных судов.

10. Министерству науки и высшего образования Российской Федерации совместно с Министерством просвещения Российской Федерации:

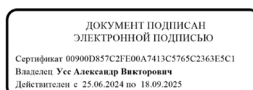
1) рассмотреть вопрос о целевой подготовке специалистов для судостроительной и судоходной отраслей по программам подготовки и повышения квалификации специалистов и рабочих кадров с привлечением работодателя;

2) рассмотреть совместно с федеральным государственным бюджетным образовательным учреждением высшего образования «Сибирский государственный университет путей сообщения» вопрос об образовании средних специальных учебных заведений (профессионально-технических училищ) для подготовки рабочих специальностей по строительству, обслуживанию и эксплуатации проектируемых железных дорог.

11. Министерству энергетики Российской Федерации совместно с Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом», Министерством транспорта Российской Федерации и открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» рассмотреть возможность диверсификации маршрутов экспорта угля, в том числе по Северному морскому пути и другим транспортным коридорам, с целью перераспределения нагрузки с железнодорожного транспортного коридора «Запад – Восток» (с учётом заключённых контрактов, мест зарождения груза и пункта получения груза).

12. Органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав Сибирского федерального округа, совместно с Министерством транспорта Российской Федерации и заинтересованными хозяйствующими субъектами проработать вопрос о возможности перемещения крупных транспортно-логистических центров за границы городских населённых пунктов с целью перераспределения нагрузки улично-дорожной сети.

Председатель Совета



А. В. Усс

Научное издание

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КАРКАСА СИБИРИ**

**Сборник материалов заседания Совета
по вопросам развития Сибири при Председателе Совета Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации В. И. Матвиенко**

17 апреля 2025 года

Подписано в печать 12.05.2025. Печать плоская. Формат 70×100/16
Бумага офсетная. Усл. печ. л. 9,5. Тираж 100 экз. Заказ № 24428

Библиотечно-издательский комплекс
Сибирского федерального университета
660041, Красноярск, пр. Свободный, 82а
Тел.: (391) 206-26-16; <http://bik.sfu-kras.ru>
E-mail: publishing_house@sfu-kras.ru