

**МИНИСТЕРСТВО
транспорта Красноярского края**

П Р И К А З

09.01.2018

г. Красноярск

№ 6/2-Н

Об утверждении транспортной стратегии Красноярского края до 2030 года

В соответствии с Положением о министерстве транспорта Красноярского края, утвержденного постановлением Правительства Красноярского края от 06.07.2010 № 377-п и с учетом решения Комитета по промышленной политике, транспорту и связи Законодательного Собрания Красноярского края от 12.10.2017 № 33-3, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить транспортную стратегию Красноярского края до 2030 года согласно приложению.
2. Опубликовать приказ на «Официальном интернет-портале правовой информации Красноярского края» (www.zakon.krskstate.ru).
3. Приказ вступает в силу через 10 дней после его официального опубликования.

Министр транспорта
Красноярского края



К.Н. Димитров

Приложение
к приказу министерства
транспорта Красноярского края
от « 09. » 01. 2017 № 6/2-Н



КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

**ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ДО 2030 ГОДА**

Красноярск 2017

Содержание стратегии

1.	Паспорт региональной транспортной стратегии.....	3
2.	Глоссарий.....	8
3.	Оценка состояния и проблемы развития транспортного комплекса региона.....	9
4.	Сценарные варианты и прогноз социально-экономического развития транспортного комплекса региона.....	22
5.	Приоритеты транспортной политики.....	30
6.	Миссия, цели и индикаторы развития транспортного комплекса региона.....	49
7.	Задачи, решение которых обеспечивает достижение долгосрочных целей стратегии развития транспортного комплекса региона.....	53
8.	Сроки и этапы реализации стратегии.....	61
9.	Ожидаемые результаты реализации стратегии.....	64
10.	Оценка финансовых ресурсов, необходимых для реализации стратегии.....	66
11.	Механизмы реализации стратегии.....	69
	Приложения.....	71

1. Паспорт региональной транспортной стратегии

Наименование	Транспортная стратегия Красноярского края до 2030 года.
Дата, номер и наименование нормативных актов о разработке (корректировке) стратегии	
Разработчик	Министерство транспорта Красноярского края
Системные социально-экономические проблемы, решаемые стратегией	<ol style="list-style-type: none"> 1. миграционный отток и естественная убыль населения; 2. зависимость от состояния конъюнктуры мирового сырьевого рынка, ввиду высокой концентрации экономики края на металлургической и нефтедобывающих отраслях; 3. недостаточный уровень развития инновационного предпринимательства и недостаток трудовых ресурсов; 4. несоответствие спроса и предложения рабочей силы в разрезе специальностей/профессий/квалификации по отраслям экономики и территории края, 5. низкий уровень развития малого бизнеса.
Цели	<p>Основная цель: Удовлетворение потребностей социально-ориентированного инновационного развития экономики и общества в конкурентоспособных транспортных услугах.</p> <p>Цели по сферам влияния:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики региона. 2. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами. 3. Повышение уровня безопасности транспортной системы. 4. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.
Целевые индикаторы	<p>По цели 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • доля протяженности дорог Красноярской агломерации, соответствующих нормативным требованиям • протяженность введенных после строительства (реконструкции) дорог <p>По цели 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в процентах • средний возраст парка пассажирских автотранспортных средств, в годах • доля пассажирских самолетов и вертолетов, эксплуатируемых менее 10 лет в составе коммерческого парка, в процентах • уровень финансирования по содержанию автомобильных дорог от норматива финансовых затрат: 2020 г. - 50%, 2025 г. - 100% • ежегодная суммарная мощность вводимых объектов ремонта: 2024 г. - 750 км; 2030 г. - 1500 км <p>По цели 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • доля снижения числа мест концентрации ДТП на дорогах

	<p>Красноярской агломерации (по отношению к отчетному периоду прошлого года)</p> <ul style="list-style-type: none"> • социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения) • снижение аварийности на железнодорожных переездах, в процентах • количество ликвидированных железнодорожных переездов в одном уровне к 2017 году • количество введенных пешеходных переходов в разных уровнях к 2017 году <p>По цели 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> • протяженность ежегодно вводимых после капитального ремонта дорог с усовершенствованным видом покрытия
<p>Основные задачи</p>	<p>По цели 1: Повышение качества транспортного обслуживания, развития рынка конкурентоспособных транспортных услуг, тарифного регулирования, антимонопольного регулирования, а также соответствующего развития техники и технологий в области транспорта</p> <p>По цели 2:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах, включая ценовую доступность, в том числе в районах Крайнего Севера. Разработка и реализация согласованных схем развития авиатранспортного и автотранспортного обеспечения перевозок по местным социальным маршрутам в удаленных регионах. 2. Разработка и выполнение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности передвижения всех слоев населения. Обеспечение их реализации по прогрессивной шкале с учетом улучшения условий транспортного обслуживания населения. 3. Развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта. 4. Регулирование допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок. 5. Развитие парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем. 6. Развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров. 7. Поэтапный переход на нормативный уровень способ финансирования работ по содержанию автомобильных дорог 8. Поэтапное увеличение объема работ по ремонту автомобильных дорог с переходом от аварийно-восстановительного ремонта на планово-предупредительный. <p>По цели 3:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение безопасности движения, полетов и судоходства. 2. Обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особых условий. <p>По цели 4:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов, количества отходов на всех видах транспорта (профессиональная подготовка и рационализация маршрутов), строительства обходов крупных населенных пунктов, перевода покрытий переходного вида в усовершенствованный на автомобильных дорогах, проходящих через

	<p>населенные пункты.</p> <p>2. Создание условий для мотивации использования иных транспортных средств на экологически чистые виды топлива.</p> <p>3. Снижение энергоемкости транспорта.</p>	
Сроки и этапы реализации	<p>Период: 2017 – 2030 гг.</p> <p>Этапы:</p> <p>Этап 1 – 2021 год</p> <p>Этап 2 - 2026 год</p>	
Перечень основных мероприятий	<p>Автодорожный комплекс</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Реконструкция и приведение к нормативному состоянию автодорог Красноярской агломерации 2. Строительство пешеходных переходов и устройство освещения на автодорогах 3. Реконструкция автодороги Р-257 «Енисей» (Красноярск – Абакан – Кызыл – граница с Монголией) 4. Реконструкция и расширение участков автодороги Р-255 «Сибирь» (Новосибирск – Красноярск - Иркутск) 5. Строительство автодорожного мостового перехода через р. Енисей в районе п. Высокогорский с отходящими от него автодорогами в направлении Северо-Енисейского района и на правобережье р. Ангара 6. Строительство автодорог Нижнего Приангарья 7. Строительство обходов городов Канска и Ачинска 8. Развитие сети зимних автомобильных дорог в северных районах Красноярского края в целях обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами 9. Реконструкция автодороги 04К-029 регионального значения «Саяны» на участке Кошурниково–Жайма 10. Реконструкция автодороги Канск – Абан – Богучаны 11. Капитальный ремонт автомобильной дорог Епишино – Северо-Енисейский 12. Строительство автодороги Ачинск – Лесосибирск 13. Обеспечение круглогодичного автодорожного сообщения с Эвенкийским муниципальным районом <p>Автотранспорт:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обновление парка общественного транспорта 2. По г. Красноярск, к проведению Универсиады 2019: провести расширение и реконфигурацию существующей улично-дорожной сети города, оптимизировать схему организации транспортного движения, включая комплексную схему движения общественного транспорта. Провести модернизацию наземного городского электрического транспорта 3. Развитие направления электромобилей 4. Формирование в г. Красноярск маршрутной сети движения общественного авто-элетротранспорта во взаимодействии АО «КрасЖД» в целях повышения мобильности населения в части использования ТПУ проекта «городской электрички» <p>Ж/д транспорт:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Восстановления сообщения поездами дальнего следования на участке Красноярск - Ачинск - Лесосибирск 	

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет южного хода Красноярской железной дороги путем строительства вторых путей 3. Строительство железнодорожной линии «Кызыл–Курагино» 4. Строительство Северо-Сибирской железной дороги (СевСиб) 5. Строительство глубокого железнодорожного северного обхода Красноярска 6. Развитие проекта «городская электричка» для агломерации г. Красноярск 7. Высокоскоростная магистраль Красноярск – Новосибирск 8. Обновление парка подвижного состава 9. Продолжение работ по строительству метрополитена г. Красноярск <p>Водный транспорт:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Мероприятия по повышению эффективности организации Северного завоза 2. Реконструкция арктических портов Диксона, Хатанги 3. Строительство удаленного филиала порта Дудинка на мысе Таналау 4. Строительство нового пассажирского речного вокзала 5. Обновление парка пассажирских судов 6. Развитие маршрутной сети речных трамваев с интеграцией их в систему пассажирских перевозок внутри Красноярской агломерации 7. Строительство базы технического обслуживания и ремонта пассажирских речных судов <p>Воздушный транспорт:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Перспективное развитие авиатранспортного комплекса Красноярского края 2. Реновация парка воздушных судов 3. Реконструкция и модернизация региональных аэропортов и посадочных площадок 4. Развитие внутрирегиональной маршрутной сети
<p>Исполнители</p>	<p>Министерство транспорта Красноярского края КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» АО «КрасЖД» АО «КрасПригород» АО «ПассажирРечТранс» ГПКК «КрасАвиа» ГПКК «Авиапредприятие «Черемшанка» ГПКК «Центр транспортной логистики» ОАО «ЭРА Групп»</p>
<p>Объемы и источники финансирования</p>	<p>Общий жизненно необходимый объем подтвержденных инвестиций составляет 832,889 млрд. руб., из них:</p> <ul style="list-style-type: none"> • на выполнение работ в автодорожном комплексе – 202,219 млрд. руб. • автотранспортному комплексу – 5,68 млрд. руб. • на развитие системы железнодорожного транспорта – 568,159 млрд. руб. • водному транспорту – 24,764 млрд. руб. • воздушному транспорту – 32,067 млрд. руб. <p>Федеральные средства: 693,893 млрд. руб. Средства краевого бюджета: 90,675 млрд. руб. Средства муниципальных образований: 18,910 млрд. руб. Частные средства: 29,411 млрд. руб.</p>

<p>Ожидаемые конечные результаты реализации стратегии</p>	<p>На рубеже 2030 года транспортная отрасль года станет системообразующей отраслью, растущей темпами, опережающими темпы роста национальной экономики. Отрасль выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. Будет достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки товаров, доступности транспортных услуг для населения. Формирование единой транспортной системы России, ее интеграция в мировую транспортную систему обеспечат повышение эффективности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта, более полную реализацию транзитного потенциала, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах.</p>	
<p>Подход к организации системы контроля за исполнением</p>	<p>Проектный офис</p>	

2. Глоссарий

- Автомобильный транспорт** - вид транспорта, осуществляющий перевозку грузов и пассажиров по безрельсовым путям.
- Воздушный транспорт**- вид транспорта, производящий перевозку грузов и пассажиров воздушным путем с помощью летательных аппаратов: самолетов, вертолетов и др.
- Железнодорожный транспорт**— вид наземного транспорта, перевозка грузов и пассажиров на котором осуществляется колёсными транспортными средствами по рельсовым путям.
- Инфраструктура** - комплекс отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное или другое производство, а также население.
- Логистика** - наука, предмет которой заключается в организации рационального процесса движения товаров и услуг от поставщиков сырья к потребителям, функционирования сферы обращения продукции, товаров, услуг, управления товарными запасами и провиантом, создания инфраструктуры товародвижения.
- Морской транспорт**— вид водного транспорта. К морскому транспорту относится любое судно, способное передвигаться по водной поверхности (морей, океанов и прилегающих акваторий), а также просто находиться на плаву и выполнять при этом определенные функции, связанные с перевозкой, перевалкой, хранением, обработкой различных грузов; перевозкой и обслуживанием пассажиров.
- Перевозка** – один из видов экономической деятельности, связанный с добровольно принятыми на себя обязательствами перевозчика переместить имущество и/или пассажиров, заказчика, из пункта отправления в пункт назначения, за определенную плату.
- Речной транспорт**— транспорт, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров судами по внутренним водным путям, как естественным (реки, озёра), так и по искусственным (каналы, водохранилища).
- Стратегия**- интегрированная модель действий, предназначенных для достижения целей предприятия. Содержанием стратегии служит набор правил принятия решений, используемый для определения основных направлений деятельности.
- Тезис** - кратко сформулированные основные мысли в одном предложении.
- Транспорт** - совокупность всех видов путей сообщения, транспортных средств, технических устройств и сооружений на путях сообщения, обеспечивающих процесс перемещения людей и грузов различного назначения из одного места в другое.
- Транспортный комплекс**- это сочетание различных видов транспорта, обслуживающих и вспомогательных предприятий и организаций на определенной территории.
- Фактор** – движущая сила, причина какого-либо процесса, явления, определяющая его характер

3. Оценка состояния и проблемы развития транспортного комплекса региона

Общая характеристика экономической конъюнктуры России

Согласно данным Федеральной службы статистики РФ, разработка транспортной стратегии Красноярского края совпала с обвалом национальной экономики на четверть, а доходов бюджетов различных уровней в 2,5 раза за последние два года.

Так средневзвешенный показатель индекса промышленного производства снизился на 23,6%, развитие обрабатывающих производств сократилось на 32%, а индекс добычи полезных ископаемых на 45,7%.

Очевидным фактом является влияние тенденций экономической динамики страны на состояние транспортного комплекса как и наоборот. Несоответствие развития транспортных коммуникаций и инфраструктуры реальным потребностям сфер экономической деятельности приводит к пробуксовыванию важных проектов, стагнации ключевых отраслей, затруднениям в реализации целей стратегического планирования.

Следствием произошедших событий в экономике России стало отсутствие роста в области грузоперевозок в транспортном комплексе страны, снижение объемов грузовых коммерческих перевозок на 2,6%, также снизился пассажирооборот на 5%. В то же время наблюдается существенный рост экспортных транспортных услуг, увеличение которых составило 30%. Что позволяет сделать общий вывод о сохранении и отдельном росте мировых сфер экономической деятельности, с одновременной стагнацией российской экономики.

Общая характеристика экономического положения Красноярского края

На общем фоне российской экономики экономическое положение Красноярского края выглядит более обнадеживающе, так индекс промышленного производства снизился всего на 4% к 2015 году, в то время как индекс сельскохозяйственной продукции вырос на 4,6% к 2015 году. В ноябре текущего года крупнейшее международное рейтинговое агентство «Standard&Poors» пересмотрело перспективы Красноярского края. Ранее прогноз для региона оценивался как «негативный», и объяснялся неустойчивой и несбалансированной российской системой региональных финансов и слабой экономикой региона, теперь регион получил оценку «ВВ-» («стабильный» прогноз). С января по сентябрь 2016 года Красноярский край продемонстрировал высокие темпы роста налоговых доходов и смог контролировать рост расходов.

В то же время в настоящий момент регион имеет совокупный долг в размере 94,7 млрд. руб., из них: эмитированные государственные облигации – 43,332 млрд. руб., бюджетные кредиты – 33,5 млрд. руб., банковские кредиты – 17,661 млрд. руб. и госгарантии – 291,8 млн. руб. По сообщениям Минфина края к январю 2017 года региональный госдолг достиг своего исторического максимума – 95,9 млрд. руб. Рост обусловлен размещением облигаций края на общую сумму 18,2 млрд. рублей. С помощью привлечения заемных средств Минфин надеется увеличить поступление в бюджет в плановом периоде 2017—2018 годов.

Опубликованный Минэкономразвитием и инвестиционной политики края прогноз развития региона до 2019 года предполагает рост индекса промышленного производства на 3,8% в 2017 году и на 2,9% до 2019 года. Прогнозируется ежегодный рост показателей обрабатывающего производства в 2017-2019 годах в пределах 0,9% - 2,1% в год.

По мнению Минэкономразвития достижение выше указанных показателей возможно при использовании сильных сторон Красноярского края, которые связаны с его уникальным экономико-географическим положением и большими резервами территорий, свободных для развития бизнеса и проживания населения, с исключительно богатым природно-ресурсным потенциалом, с развитыми топливно-энергетическим комплексом и транспортной инфраструктурой центральных и южных районов, с формирующейся на новых принципах мультиотраслевой системой высшего образования и научно-исследовательских институтов, с имеющимся у региона богатым опытом реализации крупных инвестиционных проектов, в том числе федерального уровня значимости и с обеспеченностью бюджета края собственными

средствами, со стабильной общественно-политической ситуацией, отсутствием межнациональных и межконфессиональных конфликтов.

В то же время край имеет и **слабые стороны**, с такими факторами влияния как:

- высоким уровнем монополизации в отраслях специализации,
- высокими инвестиционными и социальными рисками, выше, чем средние по России,
- удаленностью от мировых рынков сбыта,
- низким инфраструктурным потенциалом, а также транспортно-коммуникационной освоенностью северных районов,
- низкой долей производств глубокой переработки продукции,
- ограниченной доступностью к источникам внешней ликвидности,
- высокой степенью централизации бюджета,
- зависимостью от состояния конъюнктуры мирового сырьевого рынка, ввиду высокой концентрации экономики края на металлургической и нефтедобывающих отраслях,
- низким уровнем развития малого бизнеса.

Возможности развития Красноярского края связаны с дальнейшим расширением использования потенциала традиционно сильных отраслей региональной экономики, которые не только создают предпосылки формирования сектора глубокой переработки, но и формируют спрос на продукцию обрабатывающих отраслей, а также с наращиванием потенциала инновационного развития - внедрением инновационных технологий и выпуском инновационной продукции, формированием новых сфер и направлений, основанных на достижениях современной науки и производстве новых знаний.

На реализацию потенциальных возможностей края положительное влияние могут оказать такие факторы как реализация новой экономической политики в развитии территории Сибири и российской Арктики, строительство новых транспортных коридоров на территории Сибири и Дальнего Востока и развитие новых транспортно-коммуникационных связей между Европой и странами АТР, усиление интеграционных связей российских регионов.

На сегодняшний день **основной угрозой** для развития края является консервация сложившейся структуры экономики с преобладанием добывающего сектора и низкой долей сектора переработки и инноваций. В случае ее сохранения край и впредь будет ограничен в своем развитии высокой зависимостью от неустойчивой конъюнктуры на мировых рынках цветных металлов и углеводородов. Наряду с угрозой сохранения неэффективной и высоко рискованной структуры экономики, негативно повлиять и замедлить перспективное развитие края могут недостаток инвестиционных вложений в экономику края и низкие темпы преодоления инфраструктурных ограничений.

Сильные стороны и возможности развития Красноярского края в сочетании с реальными возможностями региона по проведению эффективной экономической, социальной, инвестиционной, инновационной и экологической политики в целях нейтрализации слабых сторон и потенциальных угроз, дают **основание оценивать конкурентные позиции края как очень высокие**. При этом Красноярский край должен рассматривать свое будущее не в формате усиления конкуренции с другими регионами за привлекаемые ресурсы и инвестиции, но как самостоятельная территория с высоким потенциалом развития и уникальной специализацией, взаимодополняющей хозяйственные комплексы других сибирских регионов. Такой интеграционный сценарий, устраняющий конкурентные противоречия, обеспечивает наиболее эффективное развитие и усиление в масштабах страны позиций, как отдельных сибирских регионов, так и Сибири в целом.

На сегодняшний день наибольшие проблемы в развитии транспортной инфраструктуры испытывают основные урбанизированные территории края, а также отдаленные северные районы и районы нового освоения. Низкий уровень развития инфраструктуры и высокие затраты на ее строительство в северных районах и районах нового освоения являются существенными ограничителями в развитии края.

3.1. состояние транспортного комплекса края

На сегодня Красноярский край является крупным транспортно-распределительным и транзитным узлом Сибирского федерального округа. Транспортный комплекс края представлен всеми видами транспорта. Общая протяженность эксплуатируемых наземных и водных путей, включая грунтовые дороги и малые реки с местным маломерным флотом, составляет до 50 тыс.км.

Размещение

Транспортная сеть распределена по обширной территории региона крайне неравномерно. Это обусловлено экономико-географическими и историческими особенностями его хозяйственного освоения, неравномерностью заселения и размещения производительных сил. Так, на протяжении длительного времени осваивались в основном центральные и южные территории региона, имеющие наиболее благоприятные условия для развития сельскохозяйственного производства и заготовки древесины. Именно по этой территории в свое время был проложен Московский тракт, а затем прошла Транссибирская железнодорожная магистраль. Данная территория стала базовой для развития более северных районов края. Первоначально именно вдоль Транссибирской магистрали были сосредоточены основные производственные мощности, снабженческие и ремонтные предприятия. Весь данный потенциал использовали для эшелонированного индустриального освоения дальних северных районов, строительства энергопромышленных объектов, и формирования транспортной инфраструктуры. Ближние северные районы были ориентированы на вывоз продукции за пределы Красноярского края. Подобный тип односторонней интеграции между Европейской частью страны и краем стал характерным для всей Сибири.

Оказались недостаточно развитыми меридиональные транспортные пути в северном направлении:

- в крае действуют только две подобные железнодорожные ветки: Ачинск – Лесосибирск, Решоты - Карабула;
- и автомагистрали: Канск – Богучаны – Козинск, Красноярск – Северо-Енисейский.

Основную роль в осуществлении меридиональных грузовых перевозок продолжают играть реки, автозимники и воздушное сообщение.

Природные факторы, сдерживающие развитие транспортного комплекса:

1. Географическое положение

Главной экономико-географической особенностью Красноярского края и России в целом является значительная протяженность территории. Это обуславливает повышенные транспортные расходы на грузовые и пассажирские перевозки, сдерживает социально-экономическое развитие страны в целом и отдельных ее регионов, то же относится и к Красноярскому краю, который находится в центре страны и крайне удален от основных экономически активных регионов. Более 3,5 тысяч километров Красноярский край от европейских экономических центров, и столько от восточных тихоокеанских портов. Территория края также имеет значительную протяженность с Юга на Север, которая составляет более 2,5 тысячи километров. Все это увеличивает транспортные расходы и сдерживает развитие транспортного комплекса и экономики края. Только наличие на территории края высокоэффективных природных ресурсов обусловило размещение здесь крупных предприятий энергетики, цветной металлургии, химической и горнодобывающей промышленности, лесопромышленного комплекса.

2. Климат

На работу транспортного комплекса серьезное влияние оказывает климат, который характеризуется колебаниями от резко континентального до умеренно континентального, имеются сильные колебания температур воздуха в течение года. В связи с большой протяженностью края в меридиональном направлении климат очень неоднороден.

На территории края выделяют три климатических пояса: арктический, субарктический и умеренный. В пределах каждого из них заметны изменения климатических особенностей не только с севера на юг, но и с запада на восток. Поэтому выделяются западные и восточные

климатические области, граница которых проходит по долине р. Енисей. Длительность периода с температурой более 10С на севере края составляет менее сорока дней, на юге 110 - 120 дней.

Суровые зимы сокращают навигационный период для водного транспорта, вызывают дополнительные затраты при строительстве и эксплуатации автомобильных и железнодорожных магистралей, а также поддержание в нормативном техническом состоянии искусственных взлетных полос аэропортов и аэродромов. Сезонные колебания уровня рек, в первую очередь на р. Енисей, требуют работ по дноуглублению фарватеров и т.д.

3. Рельеф

Сложный рельеф Восточной Сибири (труднопроходимые горные массивы, непроходимая тайга, множество топких болот и тысячи озер), а также слабая хозяйственная освоенность территории, ее удаленность от строительных баз затрудняют прокладку дорог и их эксплуатацию.

Выше перечисленные факторы также оказывают свое воздействие и на формирование транспортной инфраструктуры. Именно поэтому плотность транспортной сети увеличивается вблизи городов и крупных промышленных центров, которые в свою очередь, развиваются благодаря наличию транспортных сухопутных и водных путей, в местах пересечения транспортных магистралей. Невозможно представить город или крупный экономический район без развитой транспортной сети. Возникнув на транспортной магистрали и благодаря ей, город или промышленный центр вскоре сам начинает стягивать к себе транспортные потоки, оказывая влияние на их плотность, конфигурацию и качество.

Транспорт обеспечивает не только местные, но и межрайонные, внутрирегиональные, межрегиональные, внутрироссийские и международные перевозки. Он соединяет край со странами ближнего и дальнего зарубежья. Красноярский край расположен вдали от международных морских портов и крупных международных коммуникаций, что снижает конкурентоспособность его базовых промышленных отраслей, реализующих свою продукцию на рынках Северной и Южной Америки, Японии, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Европы. Транспортная составляющая в стоимости экспортной продукции оценивается от 0,5% в сфере высокотехнологичных и высокорентабельных производств до 13% в остальных сферах обрабатывающих производств, а в таких отраслях, как черная металлургия, лесная, угольная, химическая промышленность, она может достигать до 50% себестоимости продукции.

Наиболее отрицательно транспортный фактор сказывается на алюминиевой промышленности, работающей на дальнепривозном импортном глиноземе и вывозящей свою продукцию на удаленные зарубежные рынки. В этой связи транспортировка экспортных грузов по невысоким тарифам имеет для экономики края исключительно важное значение, а размещение в районах ближнего Севера новых производств необходимо осуществлять с учетом повышенных транспортных затрат.

Транспортные и грузовые потоки. Ввиду неравномерности размещения производительных сил, основные грузовые потоки сконцентрированы в г. Красноярск и его пригородах, на который приходится 94% грузооборота. Главное направление транспортных потоков совпадает с существующими в крае магистралями («Транссиб», «Южный ход», автодороги Новосибирск – Иркутск, Красноярск – Монголия, Енисейский тракт). За долгие годы хозяйственного освоения региона сформировалось несколько основных географических направлений грузоперевозок:

- Первое направление совпадает с Транссибирской магистралью и является наиболее грузонапряженным (более 80% всего грузооборота). На этом направлении рядом с железнодорожной магистралью действует федеральная автодорога Р-255 (Новосибирск – Иркутск).
- Второе по важности направление включает в себя Енисейский тракт, автодорогу Канск - Кодинск, железные дороги Ачинск-Лесосибирск, Красноярск – Канск – Таежный. Данное направление является жизненно важным, поскольку обеспечивает снабжение удаленных северных районов края, и объектов промышленно-коммерческого назначения. К этому же направлению необходимо отнести также водное сообщение, так как именно этот вид

транспорта является безальтернативным в части выполнения северного завоза. И в том числе воздушное сообщение.

- Третье важное направление это «Южный ход» совместно с автодорогой Красноярск – Монголия. На этом направлении также сформировалась крупная полимагистраль, включающая железную дорогу Ачинск – Абакан, воздушное и речное водное сообщение.
- Четвертое направление связано с осуществлением местных автоперевозок. Местный транспорт перевозит около 90 % пассажиров и до 70 % всех грузов края.

3.2. состояние автодорожного комплекса края

Общая протяженность автомобильных дорог на территории Красноярского края в настоящий момент составляет 47,3 тысячи километров. Также на территории края расположены 765 мостов, из которых 199 находятся в неудовлетворительном состоянии, а 21 – в аварийном. Кроме того, почти половина всех мостов в крае (41%) – деревянные. Общая стоимость дорожной сети в крае составляет порядка 29,7 миллиарда рублей.

В крае находится единственная городская агломерация – Красноярская агломерация, общая протяженность автодорог которой составляет около 1,5 тыс. км. дорог с усовершенствованным покрытием, кроме того насчитывается 58 мостов и путепроводов площадью 216,5 кв. км, 15 тоннелей площадью 6,5 кв. км.

В состав автодорог края входят федеральные автодороги, такие как:

- Федеральная автомобильная дорога Р-255 «Сибирь» (М-53 «Байкал») в Красноярском крае проходит от границы с Кемеровской областью км 557 до границы с Иркутской областью км 1176 включая обходы г.Красноярска, обход г. Канска, обход Н.Поймы. Федеральная автомобильная дорога Р-255 «Сибирь» проходит по 12 районам Красноярского края (Боготольский, Ачинский, Козульский, Емельяновский, Березовский, Манский, Уярский, Рыбинский, Каннский, Иланский, Нижнеингашский)
- Федеральная автомобильная дорога Р-257 «Енисей» (М-54 «Енисей») берёт своё начало от г. Красноярска до границы с Монголией км 15 до км 445+600. По Красноярскому краю с км 15 по км 257+250 и с км 424 по км 445+600 проходит по следующим районам Красноярского края (Емельяновский, Козульский, Балахтинский, Новоселовский, Минусинский). В границах Республики Хакасия с км 257+250 по км 424 проходит по следующим районам Республики Хакасия (Боградский, Усть-Абаканский, Алтайский).
- А-382 Автомобильный подъезд до Аэропорта от р.п. Тура км 0- км 17 проходит в Эвенкийском районе Красноярского края
- А-383 Автомобильный подъезд до Аэропорта от г. Дудинка км 0 – км 53,4 проходит в Таймырском районе Красноярского края.

Наиболее загруженной и аварийно-опасной является сеть автомобильных дорог общего пользования федерального значения, попадающих в границы Красноярской агломерации. Большие потоки автомобильного транспорта, стекающиеся в административный центр Красноярского края, требуют от дорог высоких транспортно-эксплуатационных показателей. Участки с двухполосным движением уже на протяжении последних десяти лет не справляются с потоком транспорта в границах агломерации и требуют их реконструкции.

На сегодняшний день среднесуточная интенсивность дорожного движения на подходах к городу составляет:

- Р-255 «Сибирь» км 712 – км 775(8000 авт/сут); км 775 – км 793 (15000 авт/сут); км 793 – км 812 (26000 авт/сут);
- Р-258 «Байкал» км 842 – км 942 (5500авт/сут);
- Р-257 «Енисей»км 15- км 45 (7700авт/сут) км 45- км 115 (3000).

Представленные параметры характеризуют интенсивность движения в среднем по году. В то же время в периоды максимальной суточной маятниковой миграции (май-сентябрь) указанная величина возрастает на 20% и именно в указанный период уверенно фиксируется всплеск ДТП.

Особенно опасными являются участки двух полосного и трёхполосного движения: М-53 «Байкал» км 721 – км 746; км 758 - км 787; км 807- км 812; км 843 – км 874; М-54 «Енисей» км 15 – км 45, где находятся основное количество участков концентрации ДТП. Так на эти участки

приходится 7 из 10 участков концентрации ДТП, попадающих в границы агломерации по итогам 2015 года. Всего количество участков концентрации ДТП по статистике 2015 года 15.

В 2016 году фиксируется положительная динамика в снижении числа ДТП. Так за последние 9 месяцев на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения произошло 299 ДТП, в которых 444 человека ранено, 86 погибло. По сравнению с аналогичным периодом 2015 года эти показатели уменьшились по абсолютному количеству ДТП на 20 %, по количеству раненных в ДТП на 25%, по количеству погибших - на 34%.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Красноярском крае на 01 января 2017 года составляет 13 951,18 километров.

Из них 5 465,72 км (39,0%) в асфальтобетонном покрытии, 8 485,46 км (61%) в переходном (гравий, щебень).

По техническим категориям:

Категория автодорог	Протяженность, км.
I	28,1
II	275,66
III	1978,22
IV	7268,06
V	4401,14

Из них по данным диагностики и обследования на 01 января 2017 года 4 200,6 километров автодорог (30,11%) не соответствуют нормативным и предельно допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию покрытий и безопасности движения включая прочность, ровность, сцепление и требуют незамедлительного ремонта.

Для сдерживания сети краевых автомобильных дорог от дальнейшего разрушения и растущего недоремонта необходимо ежегодно ремонтировать от 600 км до 800 км нуждающихся в ремонте автомобильных дорог, при этом фактически ремонтируется от 239 до 303 км, или 5,6% -7,2% из 4200,6 км требующих ремонта автодорог. При этом учитывая уменьшение объемов финансирования на проведение ремонтных работ, в рамках действующих государственных программ на территории Красноярского края, идет ежегодное снижение отремонтированных километров. За предыдущие годы отремонтировано в 2013г – 303 км, 2014г – 249 км, 2015г – 239 километров. Все это приводит к росту протяженности автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям.

За последние три года на краевых автомобильных дорогах общего пользования Красноярского края зарегистрировано 2715 ДТП, повлекших гибель 628 человек и ранение 3826 человек, в том числе 350 ДТП с дорожным фактором, удельный вес которых составил 12,9%. Наибольшей интенсивностью движения, а так же наиболее напряженной ситуацией в части динамики развития ситуации с безопасностью дорожного движения являются дороги, обеспечивающие связь краевого центра с наиболее крупными населенными пунктами агломерационного образования.

3.3. состояние автомобильного и городского электрического общественного транспорта Красноярского края

Автомобильный транспорт в Красноярском крае представлен предприятиями разных форм собственности, которые осуществляют пассажирские перевозки по муниципальным и межмуниципальным маршрутам.

В настоящий момент в крае действуют 74 транспортно-логистических комплекса, еще 4 готовятся к строительству, более 1100 транспортных компаний занимаются перевозками грузов и пассажиров, из которых 130 осуществляют международные грузовые перевозки.

Транспортные организации Красноярского края, осуществляющие пассажирские перевозки, обслуживают 82 межмуниципальных маршрута междугородного сообщения, 63 межмуниципальных маршрута пригородного сообщения, 965 муниципальных маршрута.

Городской электрический общественный транспорт представлен в г. Ачинске (трамвай) и г. Красноярске (троллейбус, трамвай).

Общее количество перевезенных пассажиров автомобильным и городским электрическим общественным транспортом в 2016 году составило 219,9 млн. человек.

Автомобильный и городской электрический общественный транспорт в пассажирских перевозках занимают лидирующее место по числу перевезенных пассажиров общественным транспортом, и составляет порядка 90 % от общего количества перевезенных пассажиров по краю.

Общее количество единиц автомобильного и городского электрического общественного транспорта, занятого на маршрутах регулярных перевозок пассажиров в Красноярском крае составляет 3066 единиц, из них 113 трамваев, 106 троллейбусов, 2847 автобусов.

На межмуниципальных маршрутах междугородного сообщения задействовано 216 единиц (автобусы большого класса), на межмуниципальных маршрутах пригородного сообщения – 200 единиц (автобусы большого, среднего и малого класса).

Доля парка подвижного состава автомобильного и городского электрического общественного транспорта, оборудованного для перевозки маломобильных групп населения, в парке этого подвижного состава в Красноярском крае составляет 13,9 %.

На данный момент в Красноярском крае более 40% автобусного парка государственных и муниципальных автотранспортных предприятий полностью изношено, что вызывает сложности в эксплуатации, фактически делая ее невозможной.

По состоянию на 2016 год доля полностью самортизированного подвижного состава государственных автотранспортных предприятий Красноярского края составляет 63,3 %, муниципальных предприятий – 78,55 %. В 2017 года списанию подлежит порядка 80% существующего автобусного парка, как полностью непригодного для дальнейшей эксплуатации.

Государственные и муниципальные автотранспортные предприятия обслуживают социально-значимые маршруты и финансово-хозяйственная деятельность ограничивается порогом рентабельности не более 5 %.

Муниципальные автотранспортные предприятия (за исключением г. Красноярска) преимущественно расположены в северных районах Красноярского края, где отсутствует конкуренция и дополнительные направления развития предприятий. Учитывая неудовлетворительные показатели финансово-хозяйственной деятельности предприятия не в состоянии самостоятельно обновить подвижной состав.

Обновление подвижного состава автотранспортного комплекса является социально важным фактором. Обновление подвижного состава решит основной вопрос – о техническом перевооружении отрасли, а именно о качественном и надежном транспорте для населения края, так как старый и изношенный подвижной состав не отвечает современным требованиям безопасности перевозок, доступности подвижного состава для инвалидов, а также экологическим требованиям которые предъявлены к автомобильному транспорту.

В Красноярском крае функционирует не менее 70 объектов транспортной инфраструктуры, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении перевозок пассажиров и багажа. Одной из приоритетных задач автотранспортной отрасли края является приведение данных объектов к стандартам обслуживания пассажиров и перевозчиков, отвечающим современным требованиям особенно в части доступности для маломобильных групп населения.

3.4. состояние железнодорожного комплекса края

Красноярская железная дорога основана 28 февраля 1936г. И осуществляет железнодорожные перевозки грузов и пассажиров.

Красноярская железная дорога расположена на территории четырех субъектов Российской Федерации: Красноярского края, Кемеровской области, Иркутской области, Республики Хакасия. Железнодорожный транспорт является основным звеном в транспортной инфраструктуре данных регионов. На его долю приходится более 80 % перевозок грузов и пассажиров. Сегодня дорога является одной из немногих погрузочных дорог России. Наряду с

функциями пообслуживанию внутренних перевозок края, Хакасии, Кемеровской области, она является связующим звеном Транссибирской и Южного хода, служит мостом между европейской частью России и Дальним Востоком.

Эксплуатационная длина Красноярской железной дороги составляет 3159,868 км, развернутая длина главных путей – 4572,120 км. На предприятиях Красноярской железной дороги – филиале АО «КрасЖД» работает почти 42 тысячи человек.

Дорога является одной из сложнейших дорог России по наличию инженерных сооружений, трасса ее проложена в сложных инженерно-геологических условиях, с наличием многочисленных водных преград, горных перевалов, неустойчивых и карстовых пород. Сегодня на дороге эксплуатируется 180 станций, 1081 мост с общей протяженностью более 36 км. Эксплуатируется 2100 водопропускных труб общей длиной более 59 км. На направлении Ачинск-Абакан, Красная Сопка-Кия-Шалтырь, Междуреченск – Тайшет проложено 18 тоннелей общей протяженностью 16,8 км, из них 16 действующих и 2 закрыты на реконструкцию.

На сегодняшний день в состав Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» входит 97 структурных подразделений, остаточная балансовая стоимость которых составила 45 млрд. рублей.

Через регион проходит Транссибирская магистраль, осуществляется железнодорожное сообщение Абакан — Тайшет, Ачинск — Абакан, Красноярск — Карабула, Ачинск — Лесосибирск. Красноярская железная дорога перевозит 6 млн. пассажиров в пригородном сообщении.

Проблемы данного вида транспорта потенциально являются основными ограничителями роста российской экономики в долгосрочной перспективе, причем вопросы развития железнодорожного транспорта являются наиболее актуальными. Это связано с тем, что железнодорожный транспорт:

- выполняет свыше 40% грузовых перевозок, осуществляемых транспортом общего пользования;
- больше всего подходит для перевозок массовых грузов на средние и дальние расстояния;
- является для большей части населения страны самым доступным видом транспорта в межрегиональном сообщении.

Приобретение нового подвижного состава на текущий момент ограничено секвестированием инвестиционных программ в отношении российских предприятий транспортного машиностроения. Недостаточный объем инвестиций и низкий уровень развития специализированного отечественного машиностроения стали сдерживающими факторами развития железнодорожного транспорта в России для обеспечения потребностей роста экономики. Вследствие сокращения закупок в транспортном машиностроении были сокращены программы финансирования НИОКР. Текущий износ подвижного состава и инфраструктурного комплекса РЖД достиг сложно понимаемых 94%.

Анализ производственного состояния отрасли показывает, что по многим ключевым параметрам российские железные дороги отстают от зарубежных.

На текущий момент времени весь объем грузоперевозок, осуществляемый Красноярской железной дорогой перевозится в вагонах частных собственников. На региональном рынке работает более 45 частных владельцев вагонов. По оценкам экспертов переход от монополии к конкурентному рынку дается непросто. Главная проблема сегодня – «заряженность» частного парка лишь на конкретный груз и конкретное направление. В условиях, когда на одну станцию подаются вагоны сразу нескольких операторов, и каждый из них требует отправки грузов в определенную дату и в строго определенном направлении, резко снижается эффективность использования подвижного состава, увеличиваются непроизводительные простои, и в то же время нет возможности грузить продукцию местных производителей уже готовую к отправке.

Например, в номенклатуре перевозимых Красноярской железной дорогой грузов одно из лидирующих мест занимает лес и продукция его переработки. Значительная часть этого груза отправляется на экспорт, однако неразвитость инфраструктуры морских портов и пограничных переходов, через которые идет перевалка древесины, приводят к непроизводительным простоям

вагонов на их путях, а в результате – к нехватке порожняка в местах погрузки на территории края. В Красноярском крае сокращается количество таможенных постов, что увеличивает сроки оформления документов на экспортные грузы и снижает эффективность использования подвижного состава. Осложняет ситуацию и временной фактор: вместе с сезонным нарастанием объемов перевозки угля, связанным с подготовкой к отопительному сезону, в конце лета – начале осени увеличивается объем отгрузки леса, а в последние годы ситуацию усугубляет кратное увеличение объемов вывоза зерна с территории Красноярского края в другие регионы страны. За последние 7 лет погрузка зерна увеличилась втрое.

3.5. состояние водного комплекса края

На текущий момент времени водный комплекс края представлен несколькими организациями:

- АО «Енисейское речное пароходство» (ЕРП), собственником которого является ПАО «ГМК «Норильский никель». Дочерние организации АО «ЕРП» - АО «Красноярский речной порт», ОАО «Лесосибирский порт», а также предприятия холдинга – Ермолаевская ремонтно-эксплуатационная база флота АО «ЕРП», Подтесовская ремонтно-эксплуатационная база флота АО «ЕРП», Красноярский судоремонтный центр АО «ЕРП» и т.д.
- АО «ПассажирРечТранс» (ПРТ)
- ФБУ «Администрация Енисейречтранс», занимается безопасностью судоходства, улучшением водных путей;
- Заполярный транспортный филиал ПАО «ГМК «Норильский никель» (оператор порта Дудинка)
- АО «Хатангский морской торговый порт»
- ООО «Промысловое хозяйство Енисей»
- десятки грузоперевозчиков (ООО «Судоходная компания Транзит-СВ», ООО «РечТрансЛогистик»; ООО «Транспортная компания Сибирь-Реч-Транс»; транспортная компания «Регион» и пр.)

Основной объем грузовых перевозок проходит через ЕРП, флот компании состоит из 455 судов суммарным дедвейтом 738 тыс. тонн, из них самоходных судов - 136, средний возраст судов — 25 лет. Всего Енисейское пароходство эксплуатирует порядка 650 судов.

Ежегодно услугами предприятия пользуются около 70 контрагентов.

На долю металлургического комплекса приходится 63% всех перевозок, лесного комплекса — 25%. ПАО «ГМК «Норильский никель» формирует около 51% общего грузопотока пароходства.

ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании.

Средневзвешенный ежегодный рост рынка грузовых перевозок составляет 9%.

Основной грузопоток составляет номенклатура грузов Северного завоза, а также собственные потребности ГМК «Норильского никеля». Услуги по перевозки грузов осуществляются в полном объеме и в установленные сроки, несмотря на отставание в своевременности расчетов за оказанные услуги в виду специфики бюджетных реалий, в рамках которых действуют районы края.

Так ежегодно в северные районы края завозятся: уголь в Таймырский и Долгано-Ненецкий, Туруханский районы в объеме 71,4 тыс. тн., нефтепродукты в Туруханский и Эвенкийский районы в объеме 21,3 тыс. тн., сырая нефть в Эвенкийский район в объеме 12,2 тыс. тн.

Крупнейшим в регионе пассажирским перевозчиком является АО «ПассажирРечТранс», 100%-м собственником акций которого является государственное предприятие Красноярского края «Центр транспортной логистики». Компания была учреждена в 2006 году, путем выделения из структуры ЕРП и передачи на безвозмездной основе Управлению государственным имуществом администрации Красноярского края судов пассажирского флота. Активы от УГИ переданы ПРТ на праве оперативного управления, в количестве 34 единиц, в том числе на пассажирских маршрутах, обслуживающих краевую программу перевозок – 18

единиц, из них самоходных 6 единиц («Валерий Чкалов», «Александр Матросов», «Енисейск», «Красноярск», «Иван Назаров», «Михаил Годенко»), несамоходных (Дебаркадеров) – 12 единиц. На паромных переправах и маршрутах, действующих в границах Енисейского района – 16 единиц, в том числе самоходных 10 единиц (3 судна на воздушной подушке, пассажирский катер КС-110-215 и 6 буксиров-толкачей), несамоходных паромов 5 единиц.

Отстой, ремонт и техническое обслуживание судов АО «ПассажирРечТранс», ввиду отсутствия производственной базы с отстойным пунктом, предприятие вынуждено проводить на основе договоров с предприятиями, предоставляющими услуги судоремонта, Красноярского края и РФ.

Основными базами отстоя и ремонта судов предприятия являются:

- Красноярский судоремонтный центр, предприятие АО «Енисейское речное пароходство». Здесь отстаетается водоизмещающий, скоростной флот, флот паромных переправ.

- Подтесовская ремонтно-эксплуатационная база, предприятие АО «Енисейское речное пароходство». Пункт отстоя и ремонта стоечных судов (дебаркадеры, плавпавильоны, причальные понтоны.

На сегодняшний день стоимость договоров отстоя по флоту предприятия составляет ок. 6,0 млн. рублей.

Межнавигационный ремонт судов АО «ПассажирРечТранс» проводится по двум направлениям:

- Так называемый саморемонт проводится силами специалистов и членов экипажей судов АО «ПассажирРечТранс» с приобретением необходимых материалов и комплектующих. Ввиду более низкой себестоимости саморемонтных работ, предприятие старается выполнить собственными силами наибольший объем ремонта. Ежегодный объем затрат на саморемонтсоставляет порядка 40,0 млн. рублей.

- Услуги судоремонтных и промышленных предприятий по ремонту судов, механизмов, систем. Проводятся на основании договоров на оказание услуг и поставку материалов. Основными проблемами является высокая стоимость услуг, связанная с организационной структурой крупных предприятий и, как следствием, высокими накладными расходами. При меньшем объеме работ по сравнению с саморемонтом, стоимость услуг по итогам 2016г. года также составила около 40,0 млн. рублей.

С 2008 года были предприняты мероприятия по обновлению флота скоростных пассажирских судов, было приобретено 4 новых скоростных судна, пассажироместимостью 100 человек со скоростью хода до 70 км/час. Финансирование строительства новых судов осуществлялось за счет средств бюджета Красноярского края в рамках Ведомственной целевой программы «Развитие транспорта в Красноярском крае».

Маршрутная сеть (в рамках краевой программы перевозок) АО «ПассажирРечТранс» состоит из следующих направлений:

Водоизмещающие суда	Красноярск – Дудинка
Скоростные суда	Енисейск - Бор, Торговый центр – Усть-Мана

В то же время общее техническое состояние пассажирского флота и возможность осуществления его успешной эксплуатации остается в полной мере не решенным, имеется ряд проблемных задач, требующих решения:

1. провести обновление морально и физически устаревшего водоизмещающего пассажирского флота, обслуживающего маршрут Красноярск-Дудинка. В составе флота имеются два судна, выпущенных еще в 50-х годах 20 века. Ежегодно по ним проводится поддерживающий ремонт. Капитально-восстановительный ремонт, ввиду его большой стоимости, сравнимой по объемам расходования денежных средств со стоимостью новых судов данного класса, бюджет края провести не позволяет.

2. обеспечить выполнение работ по межсезонному ремонту, капитально-восстановительному ремонту судов на воздушной подушке, которые являются

безальтернативным транспортным средством, позволяющим обеспечить бесперебойное сообщение на паромных переправах в период ледостава и ледохода. Так как суда на воздушной подушке при температуре ниже 25 градусов, на открытой воде и шуге эксплуатировать опасно (при работе в отрицательных температурах происходит обмерзание винто-рулевого комплекса, повреждается гибкое ограждение), в зимний период времени необходимо проводить регламентные работы.

3. организовать собственную ремонтно-эксплуатационную базу по обслуживанию судов, требующих организации рабочих мест по ремонту и техническому обслуживанию судовой техники силами экипажей в цеховых условиях, особенно в зимний период.

4. обеспечить строительство в г. Красноярск быстровозводимого здания для обслуживания пассажиров (речного вокзала). В настоящее время АО «ПассажирРенТранс» вынуждено арендовать помещения, которые не соответствуют требованиям, предъявляемым к перевозчику по обслуживанию пассажиров на вокзалах.

3.6. состояние авиатранспортного комплекса края

Региональная авиация играет важную роль в экономике региона, являясь круглогодичным видом транспорта для большей части северных территорий края. Несмотря на это, отрасль практически не реформировалась в последние десятилетия, реновация основных фондов авиапредприятий осуществлялась в крайне незначительных масштабах, структура и схема перевозок не менялись вслед за изменениями в экономике региона. Несмотря на высокую социальную значимость, качество, регулярность и доступность авиасообщения в последние годы остаются на низком уровне.

По степени социально-экономической значимости внутрирегионального авиационного сообщения для транспортной системы региона Красноярский край существенно отличается от большинства других регионов страны (в т.ч. Сибири и Дальнего Востока). В частности, в общем объеме внутрирегиональных перевозок по стране в целом (1,7 млн. пасс.) доля Красноярского края составляет 20% при том, что в регионе проживает менее 2% от всего населения. Транспортная подвижность населения края на внутрирегиональных и местных воздушных линиях более чем в 10 раз превосходит общероссийскую.

Основную долю, 88,6% в общем объеме региональных авиаперевозок занимают межмуниципальные перевозки (в первую очередь, авиасообщение с краевым центром), что объясняется характером расселения населения (высокой степенью его концентрации в административных центрах), а также большой протяженностью межмуниципальных линий.

Эта отличительная особенность сегмента внутрирегиональных перевозок Красноярского края обусловлена крайней неоднородностью направлений по их протяженности (от 500 до 1800 км). Протяженность большинства внутрирегиональных направлений превышает 1000 км, что сопоставимо с протяженностью магистральных направлений в Европейской части России. Иллюстрацией того, что система внутрирегиональных линий края выходит за рамки представлений о формате региональной авиации, может служить тот факт, что в части федеральной программы субсидирования регионального сообщения для развития региональной маршрутной сети (постановление Правительства РФ от 25.12.2013 №1242) под региональным авиасообщением понимаются линии протяженностью менее 1200 км, что меньше даже средней протяженности внутрирегиональной линии в Красноярском крае (1250 км.). Крайне высокая, не вписывающаяся в принятые международные классификации протяженность внутрирегиональных направлений Красноярского края объясняется расположением административного центра в южной части региона на фоне его большой протяженности с севера на юг.

В аналогичных пропорциях выглядит структура внутрирегиональных перевозок края в разрезе типов используемых воздушных судов. Это является свидетельством сложившейся на данный момент четко прослеживаемой специализацией использования каждого из типов воздушных судов. Так, межмуниципальные перевозки осуществляются в большинстве своем на региональных самолетах типа Ан-24/26/АТР-42 (в последние годы к ним добавляются и легкие 9-19 местные самолеты), в то время как внутрирайонные авиаперевозки – исключительно на вертолетах Ми-8Т.

На протяжении последних лет внутрирегиональные перевозки в большей своей массе (за исключением нескольких наиболее востребованных направлений, а также вахтовых перевозок) остаются низкорентабельными или планово-убыточными. При этом убыточность в сегменте внутрирайонных авиаперевозок достигает 75-80% от себестоимости, что объясняется их выполнением на наиболее дорогом в эксплуатации виде транспорта – вертолетах.

Ярко выраженные различия в рентабельности (убыточности) отдельных видов перевозок определяют структуру субсидий регионального и местного бюджетов на компенсацию убытков региональным авиакомпаниям, являющую собой полную противоположность структуре рынка по сегментам. Так, 90% субсидий консолидированного бюджета региона приходятся на 10% перевозок (местные воздушные линии). А учитывая, что помимо внутрирайонных пассажирских перевозок, и большинство санитарных рейсов выполняется на вертолетах, бюджетные расходы на организацию вертолетного сообщения в регионе составляют 96% от общих затрат на эти цели.

Анализ сегмента внутрирегиональных авиационных перевозок

Сегмент внутрирегиональных авиаперевозок занимает практически 90% регионального рынка Красноярского края в целом. В настоящее время сегмент представлен направлениями из Красноярска в крупнейшие населенные пункты северных районов края, а также прямыми авиасвязями между некоторыми из них в обход Красноярска.

Отличительной особенностью сегмента является исключительная концентрированность перевозок на региональный центр. Доля прямых внутрирегиональных авиасвязей, минуя Красноярск, за последние годы сократилась в 4 раза, с 8% до 2%, что обусловлено сокращением в 90-е годы финансирования. Так, их количество в северных территориях сократилось в 4 раза, в то время как количество прямых авиасвязей из Красноярска – лишь на 25%.

Вместе с тем острой проблемой регионального авиасообщения остается вопрос частотности и регулярности выполнения рейсов. Так, авиасообщение на большинстве направлений осуществляется с частотой не более 2-3-х рейсов в неделю, что при отсутствии альтернативных путей сообщения не может являться достаточным. Большая протяженность направлений делает невозможным использование на большинстве линий из Красноярска легких 9-19-тиместных воздушных судов, а небольшая численность местного населения даже при существующем уровне его транспортной активности не позволяет обеспечить приемлемый уровень загрузки ежедневных рейсов при использовании 50-тикресельных региональных самолетов.

Анализ сегмента внутрирайонных авиационных перевозок

Сегмент внутрирайонных авиаперевозок занимает только 10% регионального рынка Красноярского края в целом. Вместе с тем, на него приходится более 90% субсидий из консолидированного бюджета края на организацию авиасообщения (96% с учетом санитарной авиации).

Большая доля субсидий, приходящихся на сегмент, объясняется использованием на данных линиях наиболее дорогого в эксплуатации, вертолетного транспорта, себестоимость которого несопоставима с уровнем платежеспособности спроса (превышает последний на 100%-600%). Следует отметить, что по степени использования вертолетной техники (близкой к 100%) на местных воздушных линиях Красноярский край не имеет аналогов ни в России, ни в мире.

Нынешняя сеть местных перевозок в северных территориях края в большей части соответствует существовавшей в доперестроечный период. В силу географических особенностей, как и в случае с внутрирегиональными линиями, внутрирайонные линии характеризуются крайней неоднородностью по протяженности, что обуславливает существенные различия в стоимости билетов на местных линиях в разрезе территорий.

Как и в случае с внутрирегиональным сообщением, внутрирайонное авиасообщение характеризуется крайне низкой частотой выполнения рейсов. Причиной тому служат, с одной стороны, сравнительно большая емкость используемых воздушных судов (24-кресельные вертолеты Ми-8Т), а с другой – низкий уровень покрытия (не более 25-30%) переменных расходов авиакомпаний на организацию перевозок пассажирским тарифом, что связано с высокой удельной себестоимостью вертолетных перевозок в сравнении с перевозками на

других типах воздушных судов. В этих условиях, любое наращивание частоты выполнения рейсов (даже при условии сохранения уровня занятости кресел) неизбежно будет связано с ростом нагрузки на консолидированный бюджет региона.

Анализ состояния и степени использования региональной аэропортовой сети

На территории Красноярского края функционируют 19 аэропортов и аэродромов, представлены преимущественно северными имущественными комплексами класса «Г», рассчитанными на прием турбовинтовых региональных воздушных судов. Существующая аэропортовая инфраструктура практически не претерпела изменений за последние 25 лет, несмотря на то, что часть из них остаются практически не задействованными в региональной маршрутной сети (например, такие из них как аэропорт пос. Шушенское и г. Ачинск).

Примерами развития аэропортовой инфраструктуры являются: аэропорт Игарка, который в рамках освоения Ванкорского месторождения претерпел реконструкцию, в результате которой аэродром может принимать ближнемагистральные воздушные суда; аэропорт Норильск (Алькель), в котором проведена реконструкция взлетно-посадочной полосы и технологических сооружений, а также аэропорт Красноярск (Емельяново), осуществляющий кардинальную реновацию основных фондов в рамках развития грузопассажирского хаба и включающего в себя строительство нового пассажирского терминала и реконструкцию перрона аэропорта.

Сохранение аэропортового комплекса происходило на фоне сокращающегося объема перевозок и количества авиасвязей. В результате, сегодня аэропортовый комплекс региона характеризуется низким уровнем использования своей пропускной способности. Большинство аэропортов обслуживают не более 3-5-ти вылетов воздушных судов в неделю, из которых до 70% может приходиться на вертолеты.

Нерациональное использование возможностей аэропортовой инфраструктуры региона ведет к росту издержек авиакомпаний на наземное обслуживание. Вследствие низкой загрузки на фоне низкой дифференциации сертификационных требований, предъявляемых к аэропортам различной категории, региональные аэропорты края вынуждены повышать размеры сборов для покрытия своих постоянных расходов.

На фоне сохранения аэропортовой инфраструктуры за последние 10 лет практически полностью перестала существовать сеть самолетных посадочных площадок, задействованных на местных воздушных линиях северных территорий. Вследствие увеличивающихся сложностей с эксплуатацией и обслуживанием самолетов Ан-2 в начале 2000-х годов большинство местных воздушных линий стало обслуживаться вертолетами Ми-8Т. В этой связи, практически все самолетные посадочные площадки региона перестали содержаться и обслуживаться, за 10 лет став непригодными для приема легких самолетов. В настоящее время, вертолетные посадочные площадки полностью соответствует потребностям и системе организации внутрирайонного сообщения, однако такой подход ограничивает возможные пути реновации парка самолетов, делая невозможным внедрение современных легких самолетов в этом сегменте.

Таким образом, основными задачами стратегии развития в части наземной аэропортовой инфраструктуры должно стать рациональное использование ее пропускной способности через приведение в соответствие планам развития системы организации авиасообщения Красноярского края.

4. Сценарные варианты и прогноз социально-экономического развития транспортного комплекса Красноярского края.

Сценарные варианты развития транспортного комплекса края на период до 2030 года разработаны в двух вариантах - базовом (консервативном) и инновационном.

В основу разработки параметров долгосрочного прогноза положены следующие предпосылки:

- развитие транспортного комплекса в долгосрочном периоде в обоих сценариях рассматривается как один из ключевых факторов динамики экономического роста;
- при сохранении главных функций транспортного комплекса масштабы, направления и стратегия его развития должны носить опережающий характер по сравнению с параметрами социально-экономического развития края. Только при таком подходе транспорт не будет фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие;
- обеспечение качественно иного уровня мобильности населения. Среди современных вызовов, на которые должна ответить национальный транспортный комплекс, особое место занимает доступность (пространственная и ценовая) транспортных услуг для населения, которая пока неадекватна потребностям рыночной экономики и обусловлена недостаточным развитием транспортной инфраструктуры;
- проблема повышения конкурентоспособности товаров и услуг для экономики края - ключевая на современном этапе развития. В этой связи, транспорт должен рассматриваться как активный фактор формирования конкурентоспособности товаров и услуг региональной экономики;
- необходимость существенного роста производительности труда на транспорте, связанная с прогнозируемой стабилизацией общей численности населения края при сокращении численности населения в трудоспособном возрасте и умеренным повышением роли миграционного фактора. В этой связи потребуются создание новых эффективных рабочих мест с высокой производительностью труда. Рост производительности труда становится ключевым параметром для обеспечения устойчивого экономического роста в условиях ограниченности предложения на рынке труда.

Реальные располагаемые доходы населения к 2030 году возрастут в 3 раза при одновременном снижении уровня безработицы ниже 5 процентов будет стимулировать дальнейшее повышение не только количественного, но и качественного спроса на транспортные услуги со стороны населения, прежде всего, на скоростные перевозки. С ростом благосостояния населения потребуются опережающее развитие общественного пассажирского транспорта, особенно в крупных городских агломерациях.

Увеличение спроса на грузовые перевозки будет обусловлено развитием основных грузообразующих отраслей экономики края. К 2030 году прогнозируется рост выпуска продукции черной и цветной металлургии, строительных материалов, деревообработки и целлюлозно-бумажной промышленности. Важнейшим фактором, определяющим динамику развития черной и цветной металлургии, станет рост поставок на внутренний рынок, что обусловлено ограничением роста экспорта и прочими факторами.

Рост объемов производства в основном будет связан с увеличением выпуска продукции с высокой добавленной стоимостью.

Развитие лесопромышленного комплекса будет ориентировано на удовлетворение внутреннего спроса и значительное наращивание экспорта. Поскольку одним из основных сдерживающих факторов развития комплекса являются инфраструктурные ограничения, в районах нового освоения для обеспечения доступности к лесосырьевым ресурсам и организации современных производств по глубокой переработке древесины необходимо провести мероприятия по удовлетворению первоочередных потребностей в строительстве лесовозных дорог.

Рост выпуска сельскохозяйственной продукции будет во многом определяться реализацией государственной политики, направленной на создание условий для масштабного импортозамещения к 2020 году, а также создание устойчивого мощного экспортно-ориентированного зернового хозяйства. Прогнозируется рост выпуска продукции

животноводства вследствие роста концентрации производства. По мере развития сельского хозяйства будет улучшаться баланс торговли продовольственными товарами.

Негативное влияние на развитие транспорта будут оказывать:

- рост цен на энергоносители;
- повышение расходов в общей доле себестоимости конечных цен будет приближено к инфляции по различным видам продукции;
- недостаточные темпы интенсификации реального сектора экономики, для создания условий опережающего развития;
- ограничения в банковской и финансовой сферах, создающих условия препятствования развитию экономики края и страны в целом.

Перспективы развития транспортного комплекса на период до 2030 года сформулированы с учетом тенденций и ограничений в его развитии, которые не были устранены, а некоторые из них еще более обострились.

1. Базовый (консервативный) вариант развития транспортной системы

Консервативный вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры главным образом для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта, реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг, и связан с проявлением следующих факторов:

- реализация крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства), обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи;
- продолжение диверсификации направлений экспортных поставок в Китай добытых углеводородов, и создание соответствующей инфраструктуры;
- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала края;
- увеличение внутрикраевых и транзитных перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;
- увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья, а также продукции машиностроения;
- низкие темпы роста объема экспортных перевозок и значительное увеличение объема импортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;
- продолжение увеличения численности парка личных легковых автомобилей при более высоких темпах роста объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования;
- увеличение потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы и пригородные зоны с местами приложения рабочей силы.

При реализации данного варианта меры по развитию транспортной системы края будут осуществляться, прежде всего, внутри Красноярской агломерации, а также в районах с высокими темпами роста.

Железнодорожный транспорт должен будет обеспечить беспрепятственный рост перевозок сырья к основным центрам потребления, включая перевозки на экспорт.

Решающее значение будет иметь развитие морских портов в рамках создания системы «эшелонированных портов», при которой работа портовой системы будет увязана с удаленными железнодорожными узлами и транспортно-логистическими комплексами. Для этого потребуются развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов.

Дополнительный импульс получит развитие транспорта в арктической зоне (территории, расположенные преимущественно севернее 60-й параллели).

Развитие транспортной системы края станет одним из основных источников экономического роста. Импульс технологического развития получит часть обрабатывающих отраслей, связанных с обеспечением развития транспорта.

В то же время реализация консервативного варианта будет иметь ряд негативных последствий для перспективного социально-экономического развития края и обеспечения национальной безопасности, в частности:

- потребуется создание значительных резервов пропускной способности транспортной сети на основных направлениях;
- мобильность населения будет расти низкими темпами, что станет одной из причин недостаточной динамики повышения качества человеческого капитала в крае;
- сохранится значительная дифференциация в обеспечении доступности транспортных услуг для различных районов края и социальных групп общества;
- низкая инвестиционная активность будет создавать значительную нагрузку на бюджетную систему, связанную с финансированием строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

2. Инновационный вариант развития транспортной системы

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса края, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации консервативного варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития региона.

Для инновационного варианта сохраняется ряд особенностей, характерных для консервативного варианта, в частности:

- реализация крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи;
- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала края;
- увеличение внутрикрасовых и транзитных перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;
- увеличение объемов перевозок продуктов переработки топлива и сырья, а также продукции машиностроения в связи с наращиванием инновационной активности в энергетике, топливных и сырьевых отраслях, сопряженных с ними машиностроительных производствах.

В то же время отличительными особенностями развития транспортной системы по инновационному варианту станут:

- повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения;
- значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;
- рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Наибольшие темпы роста ожидаются на воздушном транспорте, а основной абсолютный прирост будет обеспечиваться автомобильным транспортом;
- возникновение необходимости строительства и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы и пригородные зоны с местами приложения рабочей силы, в значительном количестве городских образований в связи с повышением уровня доходов и качества жизни населения;
- повышение потребности экономики и населения в услугах по скоростным перевозкам грузов (с обеспечением заранее оговоренного срока доставки), скоростным и высокоскоростным перевозкам пассажиров (с максимальным обеспечением свободы передвижения и возможности планирования личного времени).

При реализации данного варианта меры по развитию транспортной системы края будут сосредоточены наряду с Красноярской агломерацией также в городах, в которых концентрируется значительный инновационный и человеческий капитал.

При этом важнейшее значение будет иметь «инфраструктурный эффект», связанный с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов.

Развитие железнодорожного и морского транспорта наряду с задачами обеспечения перевозок массовых грузов, в том числе экспортных, будет все в большей степени ориентироваться на повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев и усиление взаимодействия в рамках обеспечения эффективных логистических цепочек товародвижения.

Важную роль будет играть участие края в развитии Северного морского пути, прежде всего для осуществления коммерческих перевозок, с созданием соответствующей инфраструктуры.

Высокими темпами будут расти перевозки автомобильным транспортом, который обеспечивает наиболее гибкую реакцию на запросы экономики, особенно секторов высоко- и среднетехнологичных производств.

Меры, направленные на развитие перевозок воздушным транспортом и использование значимых преимуществ (прежде всего экологических) внутреннего водного транспорта, позволят увеличить их роль в транспортном балансе края.

Важное значение будет иметь создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих предоставление широкого спектра конкурентоспособных услуги формирование территориально-производственных кластеров.

Значительный импульс получит развитие пассажирского транспорта общего пользования. Прежде всего, это относится к развитию скоростных и высокоскоростных железнодорожных перевозок, авиаперевозок, главным образом межрайонных, городского и пригородного транспорта, в том числе его скоростных видов.

Инновационный сценарий характеризуется значительным повышением расходов на развитие транспортной инфраструктуры. При этом данный сценарий предполагает значительно более сложную модель управления развитием транспорта и для государства, и для бизнеса. Он связан с инвестированием в высокотехнологичные проекты и развитие человека с параметрами, далеко выходящими за сложившиеся на рынке среднесрочные пределы окупаемости. Однако основные барьеры вызваны не проблемами недостаточной доходности, а дефицитом конкурентоспособных по мировым критериям профессиональных кадров, как на уровне корпораций, так и государственного управления, неэффективностью механизмов координации усилий.

Инновационный сценарий характеризуется значительным усилением требований к экологичности и энергоэффективности развития транспорта, что предполагает изменение структуры используемых топливно-энергетических ресурсов.

Реализация инновационного варианта развития транспортной системы позволит решить основные задачи, стоящие перед страной, а именно:

- снизится дифференциация в обеспечении доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества;
- повысятся показатели мобильности населения;
- повысится конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках вследствие сбалансированного развития транспортной системы страны. За счет опережающего роста высокотехнологичных и ряда других секторов экономики при дальнейшем увеличении объемов перевозок пассажиров и грузов параллельно будет сокращаться доля транспорта в структуре добавленной стоимости;
- роет экономической эффективности пассажирских и грузовых перевозок позволит оптимизировать транспортные издержки экономики и повысить доступность транспортных услуг для населения.

В соответствии с долгосрочными приоритетами транспортной политики, направленными на решение задач модернизации экономики и общественных отношений, развитие транспортной системы в инновационном варианте станет мощным стимулом инновационного развития страны.

Сопоставление сценарных вариантов дает возможность сформулировать вывод о том, что инновационный вариант является целевым для долгосрочной государственной транспортной политики, поскольку в полной мере позволяет реализовать стратегические интересы Красноярского края.

Актуальной задачей является создание условий диверсификации экономики края, увеличение в структуре внутреннего валового продукта доли продукции с высокой добавленной стоимостью, доли перерабатывающей промышленности.

Как результат - встает вопрос о переходе от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития транспортной системы на основе инновационных прорывных технологий, обеспечивающих повышение качества транспортных услуг.

Принимая во внимание выше перечисленные факторы и современное состояние транспортной системы края, можно сделать вывод, что транспорт является приоритетной точкой роста региональной экономики.

При переходе к инновационному варианту развития транспортной системы необходимо обеспечить:

- развитие конкурентного рынка транспортных услуг;
- доступность транспортных услуг для населения;
- расширение номенклатуры и повышение качества транспортных услуг на основе применения современных транспортных, логистических и инфо- и телекоммуникационных технологий, развитие новых форм организации транспортного процесса и взаимодействия между видами транспорта;
- кратное повышение производительности труда и энергоэффективности на транспорте;
- высокую мобильность населения;
- повышение инновационной активности транспортных компаний, кардинальное обновление транспортных и технических средств с учетом развития отечественного транспортного машиностроения, усиление роли научно-технического обеспечения в развитии транспортной отрасли;
- рост уровня профессиональной подготовки и квалификации работников транспорта, улучшение их материального и социального обеспечения, создание безопасных условий труда;
- обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной системы, в том числе в сфере экологии, снижение количества аварий и катастроф, травматизма и смертности в транспортных происшествиях;
- разработку и применение эффективных механизмов государственного регулирования функционирования и развития транспорта;
- улучшение инвестиционного климата в транспортной отрасли.

Прогноз социально-экономического развития транспортного комплекса края

Первоочередным приоритетом в области развития железнодорожного транспорта является развитие существующей железнодорожной сети и инфраструктуры, прежде всего, комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет южного хода Красноярской железной дороги путем строительства вторых путей с целью увеличения пропускных способностей станций и перегонов в условиях роста грузооборота.

Учитывая интересы долгосрочного развития края, на юге края необходимо вернуться к решению проблемы доступности минерально-сырьевой базы и продолжить реализацию крупного межрегионального проекта строительства железнодорожной линии «Кызыл-Курагино», обеспечивающей доступ к минерально-сырьевой базе Республики Тыва и перспективным железорудным месторождениям Казыльской группы.

В Нижнем Приангарье, после завершения строительства железнодорожной ветки Карабула-Ярки с мостовым переходом через р.Ангара, ключевым проектом, создающим инфраструктурные условия для дальнейшего развития экономики этой зоны края и Сибири в целом, может стать строительство Северо-Сибирской железной дороги (СевСиб). Наряду с

решением задачи развития отдаленных территорий и созданием северного экономического пояса страны, строительство СевСива будет способствовать разгрузке Транссибирской железнодорожной магистрали и обеспечению транспортной безопасности России.

На территории Красноярской агломерации с целью вывода транзитного потока из города предстоит осуществить строительство глубокого железнодорожного северного обхода Красноярска.

В развитии пассажирских перевозок наиболее актуальным направлением является использование железнодорожного транспорта для решения транспортных проблем в пределах Красноярской агломерации (прежде всего, организация регулярного сообщения Красноярска с Сосновоборском, Железногорском и Дивногорском, развитие внутригородских перевозок в Красноярске, расширение проекта «Городская электричка»), а также обновление пригородного железнодорожного транспорта и осуществление пригородных пассажирских перевозок.

В сфере развития водного транспорта, учитывая идущее освоение нефтегазовых ресурсов севера края, а в перспективе и разработку континентального арктического шельфа, необходимо сохранение и развитие Северного морского пути (СМП) и сопряженной транспортной системы «Енисей-СМП». На территории края ключевыми проектами, обеспечивающими функционирование и дальнейшее развитие трассы СМП, являются проекты развития арктических портов Диксона, Хатанги, а также строительство удаленного филиала порта Дудинка на мысе Таланау.

Порт Диксон является срединной точкой на Северном морском пути, он расположен в закрытой глубоководной бухте, позволяющей осуществлять круглогодичный заход судов и ледокольного флота. В связи с этим порт может стать гарантом безопасности присутствия судов на Северном морском пути и опорной базой его развития.

Развитию портов, как основных грузоформирующих объектов инфраструктуры, увеличивающих объемы грузоперевозок по трассе СМП, будет способствовать для портов Диксон и Дудинка – выход нефтедобычи Северо-Западного центра на правый берег Енисея, а также добыча коксующихся углей экспортных кондиций Западно-Таймырского угленосного бассейна, для порта Хатанга – начало добычи на месторождениях Восточно-Таймырского нефтегазоносного блока.

Учитывая значимость грузовых и пассажирских перевозок водным транспортом для обеспечения транспортной доступности, жизнеобеспечения населенных пунктов и реализации инвестиционных проектов на севере края, сохранится роль государства как гарантирующего перевозчика. При этом для повышения эффективности перевозок и снижения бюджетных расходов, будет обеспечено максимально возможное привлечение к перевозкам частных компаний и оптимизированы логистические схемы доставки людей и грузов.

Для решения остро стоящей проблемы изношенности пассажирского флота на внутреннем водном транспорте будет продолжено взаимодействие с федеральным центром в части разработки механизмов поддержки субъектов Российской Федерации и отечественного судостроения.

В связи с постоянным удорожанием услуг судоремонта, высокой загруженностью региональных предприятий, целесообразно рассматривать возможность организации отдельного отстойного пункта и производственной площадки при нем для пассажирских речных судов, площадью порядка 10 га и акватории 25 га, с возможностью проведения судокорпусных заготовительных работ, организации рабочих мест на береговой полосе для ремонта самоходных судов и паромов.

Развитие воздушного транспорта в качестве первоочередного проекта предусматривает модернизацию аэропорта Красноярск (Емельяново) со строительством нового пассажирского терминала и проведением работ по реконструкции перрона, что позволит создать современные и комфортные условия воздушных перевозок, обеспечить потребности текущего и планируемого пассажиропотока.

В дальнейшем предстоит создание и развитие международного транспортного хаба грузовых перевозок и логистического центра в районе аэропорта Красноярск (Емельяново).

С целью обеспечения связанности территории края, транспортной доступности и мобильности населения на всей территории края продолжится реализация мер, направленных

на развитие малой авиации: проведение реконструкции и технического перевооружения региональных аэропортов, обновление парка региональных воздушных судов, в том числе посредством изменения организационно-правовой формы государственных авиационных предприятий на акционерные общества, с последующим привлечением частных инвестиций, но с сохранением контрольного пакета предприятий в государственной собственности региона.

Особое значение в развитии малой авиации будет уделено отдаленным и северным территориям, для многих из которых воздушный транспорт является единственным круглогодичным способом сообщения. Для снижения затрат на воздушные перевозки в отдаленных населенных пунктах будут восстановлены и введены в эксплуатацию посадочные площадки, пригодные для приема легких самолетов, что позволит отказаться от использования дорогостоящих вертолетных перевозок. Будет продолжена работа по развитию региональной маршрутной сети через механизм распространения действия постановления Правительства РФ №1242 на территорию Красноярского края, а также с использованием аэропортов Норильск(Алыкель) и Игарка, как хабовых, для разлета в северные территории региона. Как и на водном транспорте, для этих территорий государство сохранит за собой роль гарантирующего перевозчика, дополняющего возможности частных компаний.

В части развития автомобильного транспорта и дорожного хозяйства с учетом существующих проблем основными направлениями являются:

- развитие на территории края региональной опорной сети федеральных дорог, формирующей основные транспортные коридоры и обеспечивающей межрегиональные связи края;

- создание дорожной инфраструктуры в районах нового освоения;
- модернизация инфраструктуры к объектам сельскохозяйственного комплекса;
- приведение технического состояния сети региональных и межмуниципальных автомобильных дорог в соответствие нормативным требованиям;

развитие и модернизация внутригородских и внутрипоселенческих дорог, прежде всего на территории Красноярской агломерации;

- повышение качества дорожных работ;
- обновление подвижного состава автомобильного и городского электрического транспорта.

В части развития региональной опорной сети федеральных дорог крупнейшими проектами являются реконструкция и расширение участков автодороги Р-255 «Сибирь» (Новосибирск–Красноярск–Иркутск) и строительство на ней обходов городов Канск, Ачинск и других населенных пунктов, а также реконструкция автодороги Р-257 «Енисей» (Красноярск – Абакан – Кызыл – граница с Монголией).

С целью комплексного обустройства автомобильных дорог федерального значения будут реализовываться проекты строительства пешеходных переходов в разных уровнях и устройства искусственного электроосвещения.

В части развития автодорожной инфраструктуры в районах нового освоения приоритетным направлением будет продолжение развития районов Нижнего Приангарья. Ключевым элементом развития автодорожной инфраструктуры этих территорий является строительство автодорожного мостового перехода через р. Енисей в районе п. Высокогорский с отходящими от него автодорогами в направлении Северо-Енисейского района и на правобережье р.Ангара. В восточной части Нижнего Приангарья предусматривается строительство автодорог, обеспечивающих доступ к нефтегазовым месторождениям Эвенкии.

В части развития и модернизации внутригородских и внутрипоселенческих дорог наибольшую актуальность имеет развитие и модернизация дорожной сети на территории Красноярской агломерации. Для оптимизации процесса формирования и развития Красноярской агломерации необходимо реализовать новую транспортную схему Красноярска, как ядра агломерации, и осуществить интеграцию транспортного каркаса города и смежных территории.

В рамках формирования новой транспортной схемы столицы края предусматривается в период до 2019 года – года проведения в Красноярске XXIX Всемирной зимней универсиады, осуществить расширение и реконфигурацию существующей улично-дорожной сети города, что

приведет к росту ее пропускной способности, сокращению неэффективных перепробегов, снижению размеров транспортных заторов, улучшению экологической обстановки в городе, а также оптимизировать схему организации транспортного движения, включая комплексную схему движения общественного транспорта. На территории Красноярска будут сформированы региональные транспортно-пересадочные узлы (ТПУ), замыкающих на себя входной поток пригородного и межмуниципального транспорта, и городские ТПУ, концентрирующие внутригородские транспортные потоки, а также во взаимоувязке различных видов транспорта ликвидированы дублирующие маршруты. Наряду с развитием дорожной сети и оптимизацией транспортного движения предстоит повысить эффективность управления пассажирскими перевозками, улучшить состояние подвижного состава общественного транспорта и повысить качество услуг предприятий-перевозчиков. Для решения транспортных проблем и улучшения экологической обстановки в городе предусматривается развитие и модернизация наземного городского электрического транспорта и использование для внутригородских перевозок железнодорожного транспорта.

В пределах агломерации продолжится развитие и модернизация автомобильных дорог в прилегающих к Красноярску районах. Реконструкция автомобильных дорог Красноярск – Железногорск, Красноярск – Элита и участков федеральных дорог на въезде в город, а также перевод гравийных дорог в усовершенствованные виды дорожных покрытий позволят увеличить пропускную способность дорог и скорость передвижения в пределах агломерации.

После 2019 года приоритеты дорожной политики края сместятся в сторону региональной и межмуниципальной сети автодорог. Будет осуществлен поэтапный переход на нормативный уровень финансирования работ по их содержанию и нормативный объем ремонтных работ. Комбинированное воздействие на качество дорожных покрытий средствами содержания и ремонта, переход на преимущественно предупредительный ремонт позволит к 2030 году обеспечить соответствие нормативным требованиям технических характеристик сети дорог регионального и межмуниципального значения на всем ее протяжении (в настоящее время не удовлетворяют нормативным требованиям 31,3% общей протяженности дорог). С учетом накопленного недоремонта для приведения и поддержания дорог в нормативном состоянии в 2019–2030 годах ежегодный объем ремонта превысит 1200 км, что потребует увеличения общих расходов на дороги в 2 раза.

С целью увеличения объема дорожных работ, повышения качества и долговечности дорожных покрытий необходимо развитие механизмов государственно-частного партнерства, направленное на привлечение частных инвестиций в отрасль, стимулирование использования новых эффективных технологий дорожного строительства, усиление ответственности подрядных организаций за качество дорожных работ. Последнее должно обеспечиваться новыми типами договорных отношений с заказчиками, предусматривающими долгосрочные гарантийные обязательства, контракты «жизненного цикла».

Настоящая транспортная стратегия призвана сформировать активную позицию государства в деле совершенствования транспортной системы Красноярского края как ключевого фактора социально-экономического развития страны. Это касается прежде всего повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли.

Исходя из этого формулируются цели, приоритеты, направления государственной политики и задачи стратегического развития транспорта.

5. Приоритеты транспортной политики

5.1. Основные приоритеты

Развитие транспорта Красноярского края, направленное на решение социальных и экономических задач края, обеспечение потребностей населения и экономики в транспортных услугах, предусматривает комплексный подход в определении приоритетов:

- доступность и качество транспортных услуг для населения,
- экономическую связанность территорий края.

А в разрезе видов транспорта:

В области автомобильного транспорта и инфраструктуры - обеспечение сохранности, модернизации и развития сети автомобильных дорог края, повышение доступности транспортных услуг для населения, улучшение мер безопасности дорожного движения

В области воздушных перевозок – развитие грузопассажирского хаба, обновление парка воздушных судов, развитие маршрутной сети региона, реконструкция и модернизация северной аэропортовой инфраструктуры.

В области железнодорожного транспорта – развитие инфраструктуры Красноярской агломерации, южного направления дороги к местам сырьевой базы, повышение эффективности деятельности и пропускной способности дорог в восточном направлении движения

В области морского и речного судоходства – развитие северных портов региона, создание соответствующей инфраструктуры для перевозки грузов северным морским путем и пассажирских перевозок, повышении эффективности логистических потоков, оптимизация пассажирских перевозок.

Общее для всех видов – создание в масштабах края взаимоувязанных и замещающих сезонных транспортно-логистических потоков, где основным показателем повышения эффективности и оптимизации деятельности будет являться сокращение сроков перевозок до разумных пределов, обусловленных экономическими, географическими, климатическими и технологическими факторами.

5.2. Описание приоритетных инвестпроектов транспортной стратегии

Внутренний заказчик управленческих процессов – Министерство транспорта Красноярского края

Приоритеты – в соответствии с п. 5.1. раздела 5 настоящей стратегии

Ожидания – создание синергетического эффекта от инвестиционной деятельности в транспортной инфраструктуре края, которая будет способствовать экономическому росту региона.

Инвестпроекты в разрезе видов транспорта:

Автодорожный комплекс

Реконструкция и приведение к нормативному состоянию автодорог Красноярской агломерации

Для достижения цели по формированию эффективного транспортного каркаса агломерации, повышению уровня мобильности населения, формированию условий для эффективной маятниковой суточной миграции населения в пределах ее контура, формированию новой логистики агломерационного образования, обеспечивающей вовлечение в единый

социально-экономический оборот максимального количества работоспособного населения хозяйствующих экономических субъектов в ноябре 2016 года разработана Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Красноярской городской агломераций.

Инструментом достижения указанной цели является развитие улично-дорожной сети Красноярской городской агломерации и обеспечение безопасности дорожного движения. Для реализации поставленной цели необходимо осуществить переход от задачи, направленной только на поддержание и сохранения улично-дорожной сети в нормативном состоянии к задачам:

- развитие транспортной инфраструктуры,
- обеспечение безопасности дорожного движения,
- приведение дорожной сети в нормативное состояние,
- устранение перегрузки дорожной сети городской агломерации,
- повышение уровня удовлетворенности жителей и прозрачности действий субъекта Российской Федерации в лице города Красноярска, сохранения жизни и здоровья.

С целью обеспечения единства намерений и осуществления деятельности по совершенствованию транспортной инфраструктуры автомобильных дорог выше указанная программа включается в государственную программу Красноярского края «Развитие транспортной системы». Реализация программы будет осуществляться тремя бюджетополучателями – администрация г. Красноярска, Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю, ФКУ «Байкалуправтодор».

Строительство пешеходных переходов и устройство освещения на автодорогах

Выполнение работ по строительству новых пешеходных переходов и по устройству освещения на автодорогах, проходящих по территории края, является одной из приоритетных направлений реализации цели № 3. «Повышение уровня безопасности транспортной системы» настоящей стратегии, и включает в себя объемы работ по федеральным, краевым и местным автодорогам.

Реконструкция автодороги Р-257 «Енисей» (Красноярск – Абакан – Кызыл – граница с Монголией)

Федеральная автомобильная дорога Р-257 «Енисей» (до 1 января 2018 года также может применяться номер М-54) - автомобильная дорога федерального значения Красноярск - Абакан - Кызыл - Чадан - Хандагайты - государственная граница с Монголией. Протяжённость автодороги - более 1110 километров.

Реконструкция автодороги необходима в целях укрепления взаимодействия Российской Федерации и Монголии в области экономики, где в рамках развития стратегического партнерства, Красноярский край, как один из субъектов внешнеэкономической деятельности, располагающий действующими транспортными потоками на своей территории, настоящим проектом вносит свой вклад в повышение эффективности экономик двух государств, обеспечивая условия не только для взаимного роста товарооборота, но и дополнительных положительных условий международной кооперации.

Реконструкция и расширение участков автодороги Р-255 «Сибирь» (Новосибирск – Красноярск - Иркутск)

Федеральная автомобильная дорога Р-255 «Сибирь» (до 01.01.2018г. – М-53 «Сибирь») является частью автомобильной дороги федерального значения Новосибирск — (Томск) - Кемерово - Красноярск - Иркутск. Проходит по территории Новосибирской, Томской, Кемеровской, Иркутской областей и Красноярского края. Протяжённость автодороги - 1860 километров. Является формальным продолжением на восток трассы М-51 «Иртыш», вместе с которой входит в состав азиатского маршрута АН-6.

В настоящее время в связи с тенденцией к возрастанию количества транзитного автотранспорта, которое увеличивается опережающими темпами, относительно темпов строительства новых и реконструкции действующих автодорог, не обеспечивает необходимую скорость движения, а, как следствие, увеличивает сроки перевозки грузов и увеличивает риски,

связанные с безопасностью движения. С целью сокращения сроков перевозки грузов и повышения безопасности дорожного движения предусматривается провести работы по реконструкции и расширению участков выше указанной автодороги.

Строительство автодорожного мостового перехода через р. Енисей в районе п. Высокогорский с отходящими от него автодорогами в направлении Северо-Енисейского района и на правобережье р. Ангара

Проект обеспечит круглогодичное транспортное сообщение и постоянный доступ к промышленным объектам кластера, а также и для населенных пунктов с общей численностью проживающих около 35 тыс. человек (правобережье Енисейского и Мотыгинского районов, Северо-Енисейский район, Саянский район) с сетью автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием.

В настоящий момент автодорожные системы Северо-Енисейского и северо-западной части Енисейского районов Красноярского края оторваны от автодорожной сети края двумя крупнейшими водотоками – реками Енисей и Ангара.

Большинство существующих транспортных связей зависят от состояния переправ через р. Енисей, бесперебойное движению транспорта, по которым невозможно в течение периода ледохода – ледостава. Протяженность этого периода ежегодно составляет не менее 3 месяцев, а при неудовлетворительных погодных условиях, и более. Негативное влияние как общей тенденции к потеплению, так и техногенного воздействия, может стать причиной постепенного снижения срока сезонной службы всех ледовых переправ на Енисее.

Единственным вариантом коренного изменения ситуации является устройство мостового перехода через Енисей, который бы обеспечил устойчивую автотранспортную связь развитой автодорожной сети левого берега реки с ее плохо освоенным правобережьем.

Строительство автодорожного моста через р. Енисей позволит решить следующие основные задачи:

1. Обеспечить круглогодичную устойчивую транспортную связь с центральными районами края Северо-Енисейского района, которая при всей своей инвестиционной привлекательности значительную часть года является труднодоступным для автомобильного транспорта.

2. Получаемое после ввода в эксплуатацию моста новое автотранспортное направление позволит оставить практически неизменным расстояние от центра края до п. Северо-Енисейский (в сравнении с действующим маршрутом Красноярск – Енисейск - Епишино-Северо-Енисейский). В то же время из состава направления будет исключена сезонная ледовая и паромная переправы и участки зимних дорог. Это означает, что процесс доставки грузов в инвестиционно привлекательный регион по этому маршруту перестанет быть сезонным.

3. Обеспечить круглогодичную устойчивую транспортную связь для внутрирайонных грузовых и пассажирских перевозок. Будет решена важнейшая социальная задача круглогодичного транспортного обеспечения группы населенных пунктов Енисейского правобережья от п. Высокогорский до р.п. Северо-Енисейский включительно.

4. Строительство нового моста может послужить началом автодорожного развития Ангарского правобережья, а также создаст прекрасные предпосылки для создания новой автодорожной оси, соединяющей центр края с его северо-восточными районами (прежде всего Мотыгинским по маршруту Высогорский–Партизанск – Раздолинск, а через него – с Богучанским и Кежемским).

5. Помимо развития промышленных предприятий, непосредственно расположенных в районах тяготения к мостовому переходу, строительство моста позволит обеспечить внутренний спрос для строительных компаний, производителей строительных материалов и оборудования.

Строительство автодорог Нижнего Приангарья

Слабая освоенность в транспортном отношении Нижнего Приангарья (полное отсутствие железных дорог и незначительная протяженность автомобильных дорог

круглогодичного действия) вынуждают осуществлять перевозки грузов по малым рекам в период весеннего паводка, автотранспортом по зимникам либо авиацией. Единственная железнодорожная артерия Красноярск—Карабула, во-первых, отдалена от северных и восточных территорий Нижнего Приангарья на сотни километров, а во-вторых, не в состоянии покрыть потребность региона в промышленных и гражданских перевозках. Наиболее часто используются водно-автомобильная схема и авиационное сообщение.

В Кежемском, Богучанском и Мотыгинском районах имеется крайне малая протяженность дорог с асфальтовым покрытием, а грунтовые местами размыты и труднопроходимы. В результате отсутствует возможность использования крупногабаритных грузовых машин, а частым поломкам подвержены среднетоннажный автотранспорт, что требует дополнительных затрат на ремонт и увеличивает издержки, что в свою очередь снижает рентабельность предприятий, инвестиционную привлекательность территории и ведет к социальной напряженности (по причине высоких транспортных тарифов).

Так, изначальной идеей освоения Нижнего Приангарья предполагалось способствование комплексному развитию и реализации промышленных инвестиционных проектов, развитию сопутствующих отраслей экономики, а также инфраструктурных проектов. На деле освоение Нижнего Приангарья свелось к добыче и вывозу сырья, база которого будет полностью истощена через несколько десятилетий. Поэтому вполне логичным выглядит компромиссное решение вопроса о разработке проектной документации, выполнении строительных работ за счет средств компаний, реализующих промышленные проекты. В числе прочего необходимо провести работу по корректировке планов относительно автодорог и соответствующей инфраструктуры, которые необходимы для решения социально-экономических вопросов районов.

Главной автодорожной осью Богучанского и Кежемского районов Красноярского края является сквозное направление по маршруту Канск – Абан – Богучаны – Кодинск.

Повышение технико-эксплуатационных характеристик данных дорог позволяет не только решить задачу по обеспечению связи отдельных районов края с опорной дорожной сетью, но и является одним из важных условий реализации крупных и высокоэффективных инвестиционных проектов Приангарья. Формирование автодорожного направления стимулирует развитие лесопромышленного комплекса северных территорий и является одним из условий выхода на богатейшие нефтяные месторождения юга Эвенкии.

Реализация проекта в сфере развития инфраструктуры создаст условия к развитию в регионе энергоёмких производств. Прежде всего, это алюминиевый завод в Богучанском районе, целлюлозно-бумажные комбинаты — в Богучанском районе.

Строительство обходов городов Канска и Ачинска

Как и во всех городах России, через которые проходят федеральные автодороги, у Канска и Ачинска наблюдается общая тенденция возрастания количества городского автотранспорта, которое увеличивается опережающими темпами, относительно строительства новых и реконструкции действующих автодорог. Следствием данной тенденции является снижение скорости автотранспорта, и прежде всего транзитного большегрузного транспорта, что увеличивает сроки доставки грузов, сокращает ресурс автомобилей, и создает негативные условия для незапланированных простоев. С тем, чтобы разгрузить город от транзитного транспорта, снизить износ городских автодорог, настоящей стратегией предусматривается строительство двух обходов городов

Обход Канска

Через город проходит автомагистраль Р-255 (М53) «Сибирь» - (до 01.01.2018 года — М-53 «Сибирь») — автомобильная дорога федерального значения Новосибирск — (Томск) — Кемерово — Красноярск — Иркутск. Проходит по территории Новосибирской, Томской, Кемеровской, Иркутской областей и Красноярского края. Протяжённость автодороги — 1860 километров. Является формальным продолжением на восток трассы М51 «Иртыш», вместе с которой входит в состав азиатского маршрута АН-6.

Объем работ: 18,04 километров новой дороги с мостом через реку Кан. В соответствии с условиями заказчика, ОАО «Сибмост» выполняет строительство трассы II категории, с

цементобетонным покрытием, включая транспортную развязку с путепроводом, и строительство мостового перехода длиной около 300 метров через реку Кан. Предусмотренный проектом материал покрытия – цементобетон, является особенным: это первая дорога с советских времен в крае из этого материала. С учетом единовременных затрат данный материал дорожке обычного асфальта, в то же время срок полезного использования составляет 20 лет. Расчетная скорость движения по будущей магистрали составит 120 км/час.

Срок окончания строительства – 2020 год.

Обход Ачинска

Как и Канск, Ачинск пересекает автомагистраль Р255 (М53) «Сибирь», на участке от Мариинска до Красноярска

Обход Ачинска - не менее масштабный проект, длина обхода 28 километров, проектно-сметная документация подготовлена, ожидается получение положительного заключения Главгосэкспертизы, работ планируется выполнить с 2017 по 2019 годы.

Обход Ужура

Одним из главных препятствий на пути повышения эффективности автодорожных перевозок является существенное снижение скорости движения автотранспортных средств на участках пересечения магистральными автодорогами селитебных зон населенных пунктов.

Наиболее сложная ситуация с транзитными автодорожными потоками сложилась в г. Ужуре, которая усугубляется необходимостью пересечения железной дороги.

Единственным способом разделения внутримunicipальных и транзитных автотранспортных потоков является строительство обхода г. Ужура.

Строительство указанной дороги позволит повысить пропускную способность на участке автомобильных дорог Шарыпово-Ужур-Балахта и Ачинск-Назарово-Ужур –Шира, что существенно сократит как временные так и финансовые затраты грузоперевозок, а так же за счет выведения транзитного транспорта за пределы города Ужура позволит улучшить экологическую обстановку населенного пункта и повысить уровень безопасности дорожного движения.

Развитие сети зимних автомобильных дорог в северных районах Красноярского края в целях обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами

На сегодняшний день в северных районах существует значительное отставание развития транспортного комплекса в технологическом и инфраструктурном аспектах.

Состояние основных транспортных магистралей районов не способно обеспечить потребностей экономики и населения огромных территорий северных районов, которые до сих пор характеризуются крайне неравномерным развитием и слабым уровнем транспортной освоенности.

С учетом географического и климатического факторов, районы вынуждены жить на сезонном обеспечении грузами и использовать дорогие виды транспорта – например, авиационный, что напрямую сказывается на стоимости жизни на Крайнем Севере.

Неразвитость дорожной инфраструктуры ограничивает потенциальную возможность доставки товаров и продуктов питания для населения. Автомобильный транспорт, частично участвующий в обеспечении грузоперевозок, представлен зимними автодорогами. При этом зимние автодороги функционируют только в минимально необходимом объеме, порой даже не связывая между собой основные населенные пункты.

В других населенных пунктах района транспортное сообщение осуществляется при использовании авиационного транспорта – в зимний период, и речным транспортом – в летний период.

Принимая во внимание сложившуюся ситуацию, настоящей стратегией предусматривается проведение мероприятий по развитию сети зимних автодорог северных районов Красноярского края, в части формирования устойчивых меридиональных связей, с охватом территории Таймырского Долгано-Ненецкого района, а также г. Норильск. Перечень объектов, их протяженность, маршруты пролегания и объемы работ будут определены в

процессе индивидуального исследования на наличие целесообразности в рамках целевых краевых программ.

Реконструкция автодороги 04К-029 регионального значения «Саяны» на участке Кошурниково - Жайма

Автодорога проложена через населенные пункты Минусинск — Курагино — Кошурниково — Кускун, и является главной транспортной артерией, связывающей южные и юго-восточные районы Красноярского края с краевым центром, а также своего рода дублёром трассы М-54 «Енисей».

Реконструкция данной автодороги позволит сократить время нахождения в пути, что, в первую очередь, будет иметь социальное значение для населения ближайших районов. Также будет способствовать развитию малого и среднего бизнеса. Позволит уменьшить плечо доставки и снизить цены на товары, поставляемые в населенные пункты.

Реконструкция автодороги Канск – Абан – Богучаны

Автодорога Канск – Абан – Богучаны соединяет краевой центр, федеральную автомобильную дорогу «Байкал» и транссибирскую магистраль с восточными районами края и территорией Нижнего Приангарья. Автодорога обеспечивает регулярное круглогодичное движение общественного транспорта, а также автомобилей, перевозящих крупногабаритные и тяжелые грузы для развития промышленных предприятий.

Реконструкция включает в себя работы по устройству земляного полотна и укреплению водопропускных труб, асфальтированию проезжей части, установке дорожных знаков и барьерного ограждения.

Капитальный ремонт автомобильной дорог Епишино – Северо-Енисейский

Автодорога Епишино – Северо-Енисейский связывает Северо-Енисейский район с основной автодорожной сетью края в центральном районе, обеспечивая регулярное круглогодичное движение пассажирского общественного и грузового автотранспорта.

Протяженность трассы 300 км.

К работам приступили в 2014 году, расчетный срок окончания работ 2019 год.

Финансирование осуществляется как за счет краевых бюджетных поступлений, так и за счет средств золотодобывающих компаний.

Капитальный ремонт данной автодороги позволит сократить время в пути для общественного пассажирского автотранспорта, сократить сроки доставки грузов, а также повысить безопасность дорожного движения.

Строительство автодороги Ачинск - Лесосибирск

С целью сокращения сроков доставки грузов в северные, и приравненные к ним, районы, частичного снижения интенсивности движения транзитных транспортных средств в непосредственной близости от краевого центра, развития региональной и районной экономики запланировано строительство автодороги Ачинск – Лесосибирск.

Обеспечение круглогодичного автодорожного сообщения с Эвенкийским муниципальным районом

Эвенкийский район один из самых населенных северных районов края и имеет ограниченные возможности автотранспортного сообщения с центральными районами края. С целью обеспечения круглогодичной транспортной доступности запланировано устройство автодороги с искусственным покрытием.

Автотранспортный комплекс

Обновление парка общественного транспорта

До 2019 года планируется провести сокращение автобусного парка на 100 единиц, до 837 единиц. Основной причиной выбытия автобусов является тенденция к снижению объемов

перевозок общественным транспортом. В то же время к 2018 году, в рамках подготовки к Универсиаде-2019, планируется провести обновление парка общественного транспорта.

По г. Красноярск, к проведению Универсиады 2019: провести расширение и реконфигурацию существующей улично-дорожной сети города, оптимизировать схему организации транспортного движения, включая комплексную схему движения общественного транспорта. Провести модернизацию наземного городского электрического транспорта

Программой «Безопасные и качественные автодороги Красноярской агломерации» предполагается провести мероприятия по подготовке УДС города к началу Универсиады 2019, включая строительство и ремонт УДС в объеме 115 км., строительство двух пешеходных переходов и транспортной развязки на съезде на правый берег с 4-ого моста, а также выполнение работ по оптимизации транспортных потоков и снижению мест концентрации ДТП.

Оптимизацию схемы организации транспортного движения планируется провести при помощи мероприятий по организации транспортных потоков на основе внедрения интеллектуальных транспортных систем, со следующими подходами, формами и методами:

- формирование проектов, программ и моделей УДС;
- разработка и принятие механизма принятия решений;
- в части развития и текущей эксплуатации УДС агломерации;
- исключительно на основе микро-, мезо- и макромоделей транспортной среды;
- внедрение интеллектуальных систем управления дорожным движением реорганизация системы дорожно-знаковой информации, горизонтальной и вертикальной разметки;
- совершенствование систем и средств автоматической фото и видеофиксации правонарушений, повышение площади покрытия указанными системами в пределах всей дорожной системы агломерации;
- разработка и внедрение передовых способов сбора текущей информации о состоянии дорожной системы и транспортных потоков и разработки проектов организации дорожного движения;
- формирование эффективного парковочного пространства, исключая формирование заторовых явлений.

Стратегией планируется наладить более тесное коммуникационное взаимодействие государственных структур, таких как МЧС России, МВД, Минздрав России с сообществом гражданских лиц – Красноярской радиолобительской аварийной службой («Красспас») в части повышения эффективности работы проекта, деятельность которого осуществляется на территории края с 1988 года и признана МЧС России, МВД и исполнительной властью края как заслуживающая свое место, а также внимания и содействия. В интересах поддержания и развития проекта будет произведено обновление оборудования, а также расширения присутствия проекта на территории Красноярской агломерации и края в целом, для обеспечения устойчивой радиосвязи в аварийных ситуациях. Также в целях ликвидации зон на территории края, непокрытых никакими видами связи, предлагается разработать целевую программу поддержки деятельности Радиолобительской Аварийной службы спасения края. Данные меры позволят обеспечить снижение смертности на краевых видах транспорта, а также повысить скорость реакции соответствующих служб на возникающие аварийные ситуации, обеспечить их локализацию в горизонте планирования настоящей стратегией.

Развитие направления электромобилей

Электробус

В целях повышения качества экологической обстановки предлагается разработать и внедрить проект городского электробуса (это новый вид общественного транспорта. Автономное безрельсовое механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки 7 и более пассажиров, движимое с помощью тягового электропривода, электрическая энергия для которого запасается/хранится на борту в литий-ионных аккумуляторных батареях

либо суперконденсаторах). Впервые в России электробус начал эксплуатироваться в Ярославле в декабре 2014 года. Темпы внедрения новой техники в России достаточно осторожные, хотя опыт проведенных испытаний отечественных машин, а также повсеместный опыт европейских стран и Белоруссии показывает, что при стоимости электробуса превышающей в 2 раза стоимость обычного соразмерного автобуса, цена эксплуатации электробуса в 5-6 раз ниже, не говоря об экологичности данного транспорта. А литий-ионные аккумуляторы способны выдерживать зимние условия эксплуатации до -45С, при 10-ти летнем сроке работоспособности. Уникальной особенностью электробуса является возможность быстрой подзарядки от 6 мин. до 18 мин., суперконденсаторов либо аккумуляторных батарей, в зависимости от вариантов комплектации и режима эксплуатации. Подзарядка может производиться, как от контактной троллейбусной сети, так и от стационарных установок на конечных пунктах маршрутов, в связи с чем предстоит подготовить соответствующую инфраструктуру.

В настоящий момент перевозки обеспечивают 3 муниципальных автотранспортных предприятия и 51 предприятие частной формы собственности, общим количеством автобусов 962 единицы. Принимая во внимание вышеуказанный размер стоимости одного электробуса стратегией рассматривается вопрос о поэтапной замене автобусов на электробусы соответствующей пассажироместимости. Реновацию парка стратегией предусматривается предложить бизнесу, как наиболее гибкому в подходах участнику экономики, с возможностью предоставления финансовых преференций в целях мотивации. Деятельность 3 муниципальных предприятий планируется сосредоточить в области решения социальной задачи.

Грузовые электромобили

Хотя в России автопроизводители пока не видят больших перспектив развития рынка электромобилей, аргументируя это отсутствием правительственной поддержки, большими географическими границами, акцентом на сырьевую экономику, а также существенной проблемой - резким сокращением пробега машины при включении обогрева от аккумулятора в зимнее время.

В настоящее время уже ведутся работы над созданием аккумуляторных батарей с малым временем зарядки (около 15 минут), в том числе и с применением наноматериалов. Рассматривается также возможность использования в качестве источников тока не аккумуляторов, а суперконденсаторов (ИКЭ-конденсаторов), имеющих очень малое время зарядки, высокую энергоэффективность (более 95 %) и намного больший ресурс циклов зарядка-разрядка (до нескольких сотен тысяч).

Анализируя отечественный и зарубежный опыт, стратегией предлагается рассматривать данный проект, как хотя и отдаленный, но вполне реализуемый в перспективе, участие в котором можно будет передать венчурным фондам с привлечением финансовой поддержки бизнеса. Конечной целью будет являться замещение развозных городских грузовых автомобилей на электротранспорт. А в качестве мотивирующих мер ввести ряд финансовых преференций участникам проекта.

Формирование в г. Красноярск маршрутной сети движения общественного авто-электротранспорта во взаимодействии АО «КрасЖД» в целях повышения мобильности населения в части использования ТПУ проекта «городской электрички»

Развитие проекта «городской электрички» предполагает формирование маршрутной сети движения общественного авто-электротранспорта, которая обеспечит круглосуточный доступ населению и гостям города, а также выбор средства передвижения между городскими районами и городами-спутниками, входящими в состав Красноярской агломерации. Маршрутная сеть текущем режиме будет подвергаться пересмотру и изменению в целях доставки пассажиров к ТПУ ОА «КрасЖД». Данные мероприятия позволят повысить мобильность населения, сократить время в пути, а также создадут предпосылки и перспективе обеспечат возможность сокращения ежедневного количества личного автотранспорта на дорогах города.

Железнодорожный транспорт

Восстановления сообщения поездами дальнего следования на участке Красноярск - Ачинск - Лесосибирск

Принимая во внимание удаленность Лесосибирска, в целях обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами предусматривается, в формате дальнего сообщения, запуск железнодорожного сообщения на участке Ачинск – Лесосибирск. Данное решение позволит сформировать спрос на выше указанные услуги, диверсифицировать маршрутную сеть, повысить доходную составляющую деятельности, создать условия для повышения мобильности трудоспособного населения, а также развитие Енисейского туристического кластера.

Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет южного хода Красноярской железной дороги путем строительства вторых путей

Развитие участка продиктовано необходимостью увеличения пропускных способностей на стратегически важном железнодорожном направлении Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел. Линия Междуреченск – Тайшет обеспечивает транспортно-экономические связи четырех регионов: Красноярского края, Республики Хакасия Кемеровской и Иркутской областей, а также максимально задействована в перевозках транзитных грузов, позволит разгрузить железнодорожный трафик через узловые станции в г. Красноярск и пригороде, создаст условия для увеличения скорости движения поездов, и, как следствие, снизит сроки перевозки и доставки грузов, а также создаст возможность развития инфраструктурных промышленных объектов по освоению новых месторождений полезных ископаемых на юге Красноярского края и Республики Тыва.

Проектно-сметная документация разработана. Проект частично уже реализован.

С 2009 года пропускная способность направления увеличена с 18 до 25 пар поездов в сутки. В октябре 2012 года Правительством Российской Федерации было принято решение о государственной поддержке развития участка Междуреченск–Тайшет, в связи с чем специалистами Красноярской железной дороги составлена программа необходимых первоочередных мероприятий по усилению железнодорожной инфраструктуры на данном направлении.

Организация процесса и реализация задач по модернизации Южного хода Междуреченск–Тайшет запланированы на период с 2013 по 2019 годы.

Строительство железнодорожной линии «Кызыл–Курагино»

Одобренный Правительством РФ проект строительства железной дороги длиной 411,7 километра, из которых 288 км пройдут по территории Красноярского края, 123,7 км — по территории республики Тыва. Дорога должна связать Тыву с Красноярским краем и железнодорожной сетью России.

Железная дорога пройдет в районе населенных пунктов Бугуртак, Качулька, Подгорный, Верхний и Нижний Кужебар в Красноярском крае, а также Аржаан и Ээрбек в Туве. Дорога спроектирована как однопутная неэлектрифицированная

Данная дорога позволит расширить возможности транспортной сети России, решит проблему освоения месторождений Тывы. Ожидается, что в результате её строительства в Тыве появится десять тысяч новых рабочих мест. Проектный грузооборот дороги составит 15 миллионов тонн в год.

Строительство Северо-Сибирской железной дороги (СевСиб)

Проект железной дороги длиной около 2 тысяч километров, которая должна соединить железнодорожную сеть Ханты-Мансийского автономного округа - Югры с Байкало-Амурской магистралью.

Проект Сибгипротранса от 1983 года предусматривает 5 вариантов маршрута, 2 из которых предусматривают следующие варианты:

Вариант № 2 маршрут проходит через Киров — Соликамск — Серов — Салым — Сургут — Нижневартовск — Белый Яр (Томская обл.) — Лесосибирск — Карабула — Усть-Илимск, — откуда есть выход к Байкало-Амурской магистрали.

Вариант № 5 почти полностью повторяет один из вариантов Великого Северного железнодорожного пути: Ухта — Троицко-Печорск — (дорога Ивдель — Приобье) — Сургут — Нижневартовск — Белый Яр — Лесосибирск — Карабула — Усть-Илимск.

Институт указывал, что отказ от строительства дороги приведет к снижению среднегодовых темпов прироста ВВП России на 0,2-0,4 процента, что заметно превосходит прямые затраты на строительство.

Преимущества от реализации проекта:

- дорога откроет выход на запад БАМу и создаст условия для хозяйственного освоения не только Нижнего Приангарья и других северо-сибирских территорий, но и огромной зоны БАМа, включая южную Якутию;
- обеспечит возрастание в западном направлении потока угля Кузбасса и Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса, с которым не справится Транссиб;
- создаст возможность превращения Транссиба в скоростную магистраль по обслуживанию пассажиропотоков и контейнерного межконтинентального транзита, и перенесу на новую северную магистраль значительной части грузопотока.

Недостатком проекта является закрытость магистрали в западном направлении. Все мультипликативные эффекты Северо-Сибирской магистрали в полном объеме проявятся только в составе единой магистрали, включающей в себя также Баренцкомур и БАМ. Наиболее вероятная предполагаемая точка стыковки Баренцкомур и Севсиба — Ивдель (Полуночное).

Строительство глубокого железнодорожного северного обхода Красноярска

Проектно-сметная документация не разработана.

Реализация данного проекта позволит разгрузить железнодорожный трафик через узловые станции в г. Красноярск и пригороде. Создаст условия для комфортного проживания населения города в новых микрорайонах на окраинах города за счет снижения трафика, и, как следствие, шумов от движения товарных поездов.

Развитие проекта «городская электричка» для агломерации г. Красноярск

Проект «Городская электричка» включен в состав документов федерального и краевого уровня, таких как:

- Комплексная транспортная схема города Красноярска;
- Генеральный план города Красноярска;
- проект Концепции транспортного обеспечения XXIX Всемирной зимней универсиады

2019 года.

В рамках проекта установлен единый тариф 19 рублей на проезд в черте города, вне зависимости от пункта посадки и назначения. Установление единого тарифа на проезд, сокращение времени следования и назначение дополнительных поездов способствовало увеличению пассажиропотока по направлению Красноярск-Дивногорск на 35%.

В соответствии с прогнозами социально-экономического развития, спрос на такой вид перевозок к 2030 году может увеличиться в 1,8 -2,1 раза с соответствующим ростом пассажирооборота. Это связано с прогнозируемым существенным ростом транспортной подвижности населения по мере роста реальных располагаемых доходов населения и повышением гуманитарности транспортной системы до уровня развитых стран. Таким образом, в перспективе прогнозируется существенный рост сектора пассажирских перевозок с одновременной реализацией мер по замедлению темпов автомобилизации Красноярской агломерации, что позволит улучшить экологическую обстановку, повысить безопасность

транспортного сектора, улучшить транспортное обслуживание населения, а также повысить мобильность населения для стимулирования экономического роста.

В 2014 году руководством госкорпорации «Росатом» поддержана инициатива Губернатора Красноярского края В.А. Толоконского по рассмотрению вопроса передачи в собственность ОАО «РЖД» путей необщего пользования на участке Базаиха-Соцгород.

Организацию пригородного движения по маршруту Красноярск-Сосновоборск-Железногорск планируется начать в 2020 году. Это позволит увеличить объем перевозок на 3,5 млн. человек в год, что составит 50% от традиционных объемов пригородных перевозок по территории Красноярского края.

Возможности проекта на этом не исчерпываются, в частности повышению эффективности деятельности будет способствовать и продление железнодорожной ветки до а/п Емельяново. Запуск новой региональной грузо-пассажирской ветки позволит создать здоровую конкуренцию на рынке трансфертных перевозок а/п Емельяново – Красноярск, а также обеспечит дополнительный выбор гостям и жителям края и города и вопросах удобства и использования видов транспорта при поездках в аэропорт.

Высокоскоростная магистраль Красноярск – Новосибирск

В рамках федеральной транспортной стратегии до 2030 года предусмотрено строительство высокоскоростных и скоростных железных дорог, общей протяженностью первых более 4 тыс. км и вторых — более 7 тыс. км. В частности, предусматривается и развитие скоростного движения на направлении Красноярск — Новосибирск.

Данный проект создаст мультипликативный эффект в сфере экономической активности и трудовой миграции населения. Высокая скорость движения новых поездов позволит сократить время в пути с двенадцати часов до трех.

В горизонте планирования стратегией предусматривается проведение мероприятий по обоснованию необходимого объема инвестиций, а также разработке проектно-сметной документации.

Обновление парка подвижного состава

В рамках проекта «городской электрички» существует необходимость обновления подвижного состава, а также приобретения 12 дополнительных электропоездов, с целью повышения в будущем частоты движения курсирующих составов, что позволит сформировать спрос на данный вид услуг, повысить рентабельность проекта в целом, а также снизить количество личного автотранспорта на дорогах Красноярской агломерации, и, как следствие, вредных выбросов.

Продолжение работ по строительству метрополитена г. Красноярск

Развитие столицы региона в рамках концепции Красноярской агломерации не может происходить в отрыве от соответствующего уровня развития общественного транспортного комплекса, составной частью которого является метро. Прогнозируемый в масштабе планирования до 2030 года рост населения краевой столицы является демографическим вызовом транспортной инфраструктуре и системе общественных перевозок Красноярска, где часть нагрузки должен принять на себя метрополитен. Настоящей стратегией предусматривается продолжение строительства девятого метрополитена в России и третьего в Сибири.

Водный транспорт

Мероприятия по повышению эффективности организации Северного завоза

Организовать постоянно действующий совет, в составе представителей профильных комитетов Законодательного Собрания Красноярского края, профильных министерств Красноярского края, а также представителей исполнительной власти северных районов в целях выработки единой политики в сфере организации северного завоза.

Вынести на рассмотрение предложение главам выше указанных органов власти проводить централизованное определение перечня требований, сроков и условий, объема ответственности исполнителей, подрядчиков на оказание услуг по доставке грузов, в рамках совета.

Реконструкция арктических портов Диксона, Хатанги

В связи с началом активного освоения углеводородных месторождений на Севере России остро встает вопрос транспортировки добываемых нефти и газа в страны Европы, Азии и Северной Америки. Морской путь вдоль побережья Северного Ледовитого океана, называемый Северным морским путем (СМП), имеет колоссальные перспективы в этом плане, благодаря меньшему расстоянию и, соответственно, срокам доставки грузов по сравнению с традиционно используемыми маршрутами через Суэцкий и Панамский каналы. Так, от Мурманска до японской Йокогамы через Суэцкий канал почти 13 тыс. морских миль, а по Севморпути - менее 6 тыс.

В период экономических реформ в новой России СМП, наряду с другими достижениями советского времени был незаслуженно забыт, портовая инфраструктура - заброшена, а грузопоток по нему упал с 7 млн тонн в 1987 году до 2 млн тонн в 2010 году.

Сегодня Севморпуть переживает второе рождение, его восстановление стало приоритетной частью российской государственной политики в Арктике. Ожидается, что через 10 лет грузооборот СМП с учётом транзита вырастет до 50 млн тонн. Но чтобы обеспечить заявленные объёмы перевозок, государству потребуются сделать серьёзные инфраструктурные доработки.

Порт Диксон

С 1995 года порт передан в состав Норильского комбината и до 2004 года являлся структурным подразделением Дудинского морского порта Заполярного филиала ОАО «ГМК «Норильский никель». В настоящее время объекты порта принадлежат ООО «АРКТИЧЕСКАЯ ГОРНАЯ КОМПАНИЯ-ДИКСОН». Общий износ основных фондов и средств достигает 70 %. Часть зданий порта не используется, находится в состоянии консервации.

Период летней навигации в порту приходится на июнь - сентябрь (октябрь). Зимняя навигация возможна круглогодично при обеспечении проводки судов ледокольным флотом.

Пропускная способность порта составляет 50 тыс. тн. генеральных грузов и 150 тыс. тн. навалочных грузов.

Предусматривается проведение капитального ремонта зданий и сооружений портовой инфраструктуры, гидротехнических сооружений, провести дноуглубление для организации приёма всей номенклатуры генеральных грузов, а также и для перспективного проекта разработки Сырадасайского месторождения коксующихся углей, включающей в себя строительство нового балкерного терминала, предназначенного для погрузки добытого угля, замену перегрузочного оборудования, внутрипортовых инженерных систем, системнавигационно-гидрографического, гидрометеорологического оборудования, и аварийно-спасательных служб.

Порт Хатанга

Морской порт посёлка Хатанга, расположенный на правом берегу реки Хатанга, впадающей в Хатангский залив моря Лаптевых, в 115 милях от устья реки.

Морской порт является замерзающим, ледокольная проводка в порту не осуществляется. Навигация в морском порту проходит в период с июля по сентябрь. Порт располагает открытой складской площадкой 17500 м. В составе флота оператора порта - АО «Хатангский морской торговый порт» находятся 32 водоизмещающих судна различного назначения (баржи, буксиры, сухогрузы, нефтяные танкеры, плавкраны), задействованные, в том числе, на рынке перевозок Севморпути.

Планируется подвергнуть капитальному ремонту комплекс зданий и сооружений портовой инфраструктуры, провести капитальный ремонт гидротехнических сооружений, дноуглубление, произвести замену трех плавкранов на современные перегрузочное оборудование, внутрипортовых инженерных сетей, систем навигационно-гидрографического, гидрометеорологического оборудования, и аварийно-спасательных служб.

Как видно из выше изложенного, объем необходимых инвестиционных средств является непосильным как для Таймырского Долгано-Неицкого района, так и для единственного крупного частного представителя в районе – ПАО «ГМК «Норникель». В связи с данными обстоятельствами рекомендуется совместно с Минрегионом России и Минтранс России включить реконструкцию выше указанных портов в планируемую к разработке программу развития арктических портов и транспортно-логистических узлов вдоль Северного морского пути, которая должна быть включена в государственную программу развития арктической зоны. В качестве соинвесторов дополнительно рассмотреть возможность привлечения ресурсодобывающих компаний, работающих в Арктике.

Строительство удаленного филиала порта Дудинка на мысе Таналау

Строительство филиала порта на мысе Таналау обусловлено разработкой Пайяхского и Северо-Пайяхского нефтяных месторождений.

Нефтяной терминал «Таналау» запроектирован на территории Красноярского края, Таймырский Долгано-Неицкий район, правый берег реки Енисей, мыс Таналау. Площадь территории терминала в границах проектирования составляет 8,62 га.

Разработана проектно-сметная документация и получено положительное заключение госэкспертизы.

Терминал на Енисее предназначен для отгрузки нефти на российские и зарубежные порты, также он сможет принимать грузы для обустройства и эксплуатации нефтегазовых месторождений. Грузооборот планируется на уровне 3,8 млн тонн в год с перспективой развития до 5 млн тонн.

Разведкой и добычей нефти и газа на Пайяхском и Северо-Пайяхском месторождениях в Красноярском крае занимается ОАО «Пайяха», принадлежащее ОАО «Независимая нефтегазовая компания» (ННК), которое планировал приступить копытно-промышленную эксплуатацию месторождений еще в 2016 году. Месторождения расположены вблизи устья реки Енисей, извлекаемые запасы составляют 59 млн тн. Для отгрузки нефти компания намерена построить также и нефтепровод с месторождений до терминала. Резервуарный парк планируется объемом 20-30 тыс м. куб.

Строительство удаленного порта совпадает со стратегическими интересами Красноярского края в части развития производительных сил Ангаро-Енисейского района, в целях обеспечения транспортной доступности для данной деятельности прорабатывается формирование системы «Енисей-СМП»: уже три межотраслевых комплекса Красноярского края лесопромышленный, горно-металлургический и нефтегазовый смогут представить на транспортную систему «Енисей-СМП» в перспективе до 10 млн.тн. сухогрузов. Кроме этого после модернизации Транссиба (в течение 5 лет) дорога может взять на себя до 1,5 млн. контейнеров в год. В этом случае возникает необходимость постепенной разгрузки этой магистрали от массовых грузов межрегионального внутрироссийского сообщения (лес, уголь, строительные и т.п.). Часть из этих грузов может пойти через систему «Енисей-СМП».

Строительство нового пассажирского речного вокзала

Здание бывшего речного вокзала в г. Красноярске, было построено в 1952 году, и с 1986 года является объектом культурного наследия регионального значения. В постперестроечный период было исключено из состава объектов имущества структуры активов Красноярского речного порта и реализовано в качестве непрофильного актива в связи с глубоким падением спроса на пассажирские речные перевозки.

В связи с тенденцией роста пассажирских речных перевозок за последние 6 лет вновь возникла потребность в инфраструктурном объекте по обслуживанию пассажиров.

Новый пассажирский речной терминал будет отвечать всем современным требованиям области безопасности и качества предоставления услуг, местом расположения нового объекта будет являться городская левобережная набережная, как исторически сложившееся место отправления всех пассажирских судов Красноярского края.

Обновление парка пассажирских судов

Набирающие обороты тенденции к развитию внутреннего и международного въездного туризма являются еще одним вызовом региону, заставляющим задуматься о необходимости совершенствования форм и методов поддержки и развития данной деятельности, обновления парка существующих пассажирских судов, и прежде всего водоизмещающих судов, приведения к соответствию с действующим международным стандартам предоставления туристических услуг, приведения деятельности к соответствию с действующим нормативно-правовым требованиям законодательства, созданию конкурентоспособной сферы деятельности, способной обеспечить самокупаемость и привлечение дополнительных объемов финансирования.

Состояние водоизмещающих судов находящихся в эксплуатации у ОАО «ПассажирРечТранс» (ПРТ) имеет практически полный моральный и технический износ. Это относится к судам, работающим на линии Красноярск-Дудинка (т/х «А.Матросов», «В.Чкалов»), а также стоечным судам обслуживающим причалы на линиях Красноярск-Дудинка, Енисейск-Бор.

Теплоходы «А.Матросов», «В.Чкалов», выпущенные в 50-х годах XX века, имеющие пассажироместимость 250 человек, отработали по 17-18 лет сверх нормативного срока (нормативный срок службы - 45 лет). В настоящее время предприятием ежегодно проводится комплекс поддерживающих ремонтных работ и капитальных работ, которые недостаточны для эксплуатации в соответствии с существующими нормами и мировыми стандартами предоставления услуг.

Проведенный анализ мирового вторичного рынка водоизмещающих судов, подходящих кораблей, соответствующим действующим техническим регламентам, отвечающих требованиям безопасности, климатическим условиям эксплуатации, в надлежащем техническом состоянии на мировом рынке нет. Проведение капитально-восстановительного ремонта также не целесообразно, в связи с объемом финансирования ремонтных работ соответствующих стоимости новых судов. Новые водоизмещающие суда возможно построить только под заказ. Реализация проекта намечена в составе 3-х теплоходов пассажироместимостью 150 человек, так как данный подход позволит осуществлять более гибкий режим эксплуатации судов и предоставления услуг, создаст условия для эффективной экономической деятельности и рациональности использования активов. При этом необходимо определить подрядчиков на разработку проектной документации и на строительство судов в связи с введенными международными санкциями. Оценочная стоимость проектирования одного судна, включая его строительство и перебазировку составит порядка 1,1 млрд.руб., региону необходимо 3 судна подобного класса. Наибольшей проблемой стоечных судов, дебаркадеров и плавпавильонов является коррозионный износ обшивки и набора корпусов. На выполнение комплекса работ по поддержанию судов в технически исправном состоянии потребуется ежегодно 12-14 млн. руб. в расчете на реализацию в течение 6 лет.

Также в составе флота ПРТ находятся пассажирские скоростные суда средней вместимости. Скоростные судна были построены в 2008-2009 годах, срок полезного использования, назначенный заводом-изготовителем составляет 26 лет, что выводит задачу по обновлению парка выше указанных судов за проектный период. В то же время имеется проблема в проведении текущих ремонтных работ, связанная с тем, что почти 80% установленного на данных судах оборудования и агрегатов являются иностранными, и поэтому стоимость закупок новых комплектующих и агрегатов увеличилась в 3 – 5 раз. В связи с изложенным обстоятельством планируется оптимизировать маршрутную сеть скоростных судов, путем включения данных судов в общую систему транспортных потоков «Енисей-СМП» и связать с маршрутами смежных видов транспорта.

В переходный и зимний периоды на паромных переправах ПРТ эксплуатирует суда на воздушной подушке (СВП). В условиях эксплуатации в Енисейском бассейне возникает достаточно много проблем с ремонтом данных типов судов: ремонт гибких ограждений («юбки» судна), ремонт винто-рулевых комплексов, ремонт приводов. Однако несмотря на затраты по ремонту этих судов, на сегодняшний день альтернативу СВП найти невозможно.

Для обеспечения бесперебойного сообщения на переправах предприятие на сегодняшний день нуждается минимум в 4-х СВП пассажироместимостью 10 чел.

Развитие маршрутной сети речных трамваев с интеграцией их в систему пассажирских перевозок внутри Красноярской агломерации

Развитие направления речных трамваев и выработка оптимальной маршрутной сети для них предполагает формирование маршрутной сети движения общественного автотранспорта, которая обеспечит круглосуточный доступ населению и гостям города, а также выбор средства передвижения между городскими районами и городами-спутниками, входящими в состав Красноярской агломерации. Маршрутная сеть текущего режима будет подвергаться пересмотру и изменению в целях создания таких транспортно-пересадочных узлов общественного транспорта для доставки пассажиров к причальным сооружениям.

Как показала единичная практика эксплуатации речных судов данного формата, основной трафик составят пассажиры пожилого возраста, которые активно занимаются садово-огородной деятельностью, где в силу специфики действующих норм судовождения, существенно ограничивающих использование речных судов в соответствии с правилами безопасности, а в частности запрете на передвижения в период туманов, которыми изобилует р. Енисей в утренние часы дня, данный вид транспорта не сможет обеспечить приемлемую частоту движения по определенному расписанию.

Данные мероприятия позволят сократить пассажиропоток на направлениях город - пригород, сократить для населения время в пути, а также создадут предпосылки и перспективе обеспечат возможность сокращения ежедневного количества личного автотранспорта на дорогах города.

Строительство базы технического обслуживания и ремонта пассажирских речных судов

В связи с постоянным удорожанием услуг судоремонта, высокой загруженностью региональных предприятий, целесообразно реализовать возможность повышения эффективности финансово-хозяйственной деятельности АО «ПассжирРечТранса» путем организации собственного отстойного пункта и производственной площадки. Территория производственной площадки должна составлять порядка 10 га, акватория для отстоя 25 га. Наиболее приемлемыми местами расположения базы нужно рассматривать береговые участки в черте города (районы выше и ниже четвертого моста). Необходимо решить вопрос аренды или выкупа акватории, береговой полосы и согласовать вопрос энергообеспечения. Подготовить акваторию – провести насыпку дамбы, траление и, при необходимости, углубление акватории, подготовить береговой участок для постановки судов. Далее необходимо рассмотреть вопрос строительства гидротехнических сооружений, производственного участка, оборудования площадки для ведения судокорпусных заготовительных работ, организации рабочих мест на береговой полосе для ремонта несамоходных судов и паромов на основе современных инновационных технологий. Выполнить замену судового производственного оборудования водоизмещающих судов по изготовлению и текущему ремонту отдельных элементов и деталей на инновационные типы оборудования, основанных на технологиях 3D печати.

Воздушный транспорт

Перспективное развитие аэропортового узла г. Красноярск

Аэропорт Красноярск(Емельяново) в средне- и долгосрочной перспективе сохранит статус главных воздушных ворот Красноярского края. Основной специализацией аэропорта продолжит оставаться обслуживание магистральных пассажирских и грузовых рейсов, которая с переводом региональных перевозок в аэропорт Черемшанка, только усилится.

С тем, чтобы аэропорт продолжил сохранять свою привлекательность для крупнейших российских и зарубежных авиакомпаний, оставаясь крупнейшим авиаузлом в центральной и

восточной Сибири, а также удобным транзитным центром при кросс-полярных перелетах и на маршрутах Европа-Азия, необходимо провести ряд следующих мероприятий:

- ввести в эксплуатацию новый пассажирский терминал;
- провести плановый капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы;
- удлинить магистральную рулежную дорожку;
- расширить перрон;
- построить грузо-пассажирскую железнодорожную ветку Красноярск-аэропорт;
- реализовать мероприятия по созданию грузового хаба.

Работы по строительству нового терминала ведутся с 13 ноября 2015 года. В новом аэровокзале предусмотрены единая зона регистрации и зона досмотра, пятиуровневая скоростная автоматическая система досмотра багажа. Площадь здания — 58 000 кв.м. Планируемый пассажиропоток — до 2,5 миллионов человек в год с возможным модульным расширением. Стоимость строительства оценивается в 5,9 млрд.руб.

Работы по плоскостным объектам планируется провести в срок до 2030 года. Так как в среднесрочной перспективе аэропорт столкнется с дефицитом пропускной способности взлетно-посадочной полосы (в настоящее время не более 12 операций в час). Наиболее экономичным вариантом наращивания пропускной способности имеющейся взлетно-посадочной полосы является удлинение существующей магистральную рулежной дорожки вдоль всей полосы, что позволит увеличить максимальное количество взлетов-посадок самолетов вдвое. Также, в настоящее время в аэропорту наблюдается частичный дефицит мест стоянок пассажирских воздушных судов в утренние часы пик, в связи с чем для этих целей периодически приходится использовать стоянки для технического обслуживания самолетов, находящиеся на удалении от пассажирских терминалов, что снижает эффективность и качество обслуживания пассажирских рейсов. В среднесрочной перспективе ограничения перрона обслуживания пассажирских рейсов. В силу особенностей рельефа (оврага с восточного края перрона) продолжат сказываться на пропускной способности аэропорта в целом, в связи с чем потребуется его расширение. В силу особенностей рельефа (оврага с восточного края перрона) наиболее экономичным вариантом увеличения пропускной способности будет расширение его центральной части до существующей магистральную рулежной дорожки. Кроме того, предложенный вариант обеспечит кратный рост количества мест стоянок, подъезжать и выезжать с которых самолеты смогут за счет собственного руления, т.е. без использования услуг буксировки, что снизит расходы авиакомпаний и значительно повысит оперативность обслуживания воздушных судов. Наконец, потребуется проведение частичного ремонта взлетно-посадочной полосы аэропорта (укладка новых верхних слоев асфальта в зонах приземления ВС и реконструкция 50% укрепленных боковых обочин ВПП).

Реконструкцию/строительство плоскостных сооружений возможно произвести лишь с привлечением федерального финансирования после их передачи в федеральную собственность, либо привлечения целевых федеральных субсидий.

Предложенные мероприятия позволят создать необходимую основу наращивания пропускной способности аэропорта Красноярск(Емельяново) в соответствии с прогнозным увеличением объема работ и спроса со стороны магистральных авиакомпаний в рамках растущего рынка авиаперевозок.

Кроме того, создаваемые мощности аэропорта создадут необходимый резерв для обслуживания возможных дополнительных объемов за счет обсуждаемых сегодня вариантов реализации и монетизации выгодного географического положения аэропорта для трансконтинентальных и межконтинентальных грузовых операторов.

Реновация парка ВС

В настоящее время основным воздушным судном, выполняющим пассажирские перевозки на северные территории региона, является самолет типа Ан-24/26. В перспективе до 2030 года планируется практически полное выведение данного типа из эксплуатации, поэтому уже сейчас становится актуальным вопрос по обновлению парка региональных воздушных судов. На текущий момент в России отсутствует производство региональных воздушных судов, ближайшим годом по срокам является 2021 год. Принимая во внимание масштабность проблемы реновации парка региональных воздушных судов в целом по стране, реальные сроки

возможности авиационного промышленного комплекса начинаются с 2022-2025 года. До данного периода планируется поддержание летной годности самолетов Ан-24/26. В дальнейшем стратегией предусматривается с начала 2022 года приобретение 3-х единиц региональных самолетов Ил-114 и через год еще 2-х Ил-114. Решение этой задачи позволит к 2030 году обновить парк региональных воздушных судов на 60-70%, существенно повысить уровень сервиса, снять напряженность в вопросе транспортной доступности северных территорий, а также поддержать возрождение отечественной авиапромышленности. Источниками финансирования проекта будут являться собственные средства авиаперевозчиков и средства регионального бюджета.

Помимо вопроса о реновации самолетного парка, также остро стоит вопрос по реновации вертолетного парка в основном используемого для местных перевозок пассажиров, выполнения санитарных заданий и коммерческих полетов по заказам недродобывающих компаний. В рамках совместного проекта министерства здравоохранения РФ, министерства промышленности и торговли РФ, Правительства Красноярского края и краевой государственной авиакомпании планируется к приобретению посредством финансового лизинга 5-ти вертолетов Ми-8АМТ и 2-х вертолетов «Ансат» с медицинскими модулями. Срок реализации проекта – до 2022 года, источниками финансирования будут являться собственные средства авиакомпании и средства федерального бюджета.

В дополнение к вопросу обновления вертолетного парка необходимо рассмотреть возможность сокращения использования вертолетных перевозок на местных воздушных линиях. Для местных перевозок на севере Красноярского края характерно использование вертолетной техники на регулярных пассажирских линиях большой протяженности (до 500 км). Подобной практики нет практически нигде в мире. Это связано с тем, что стоимость вертолетной перевозки всегда выше, чем самолетной при условии сопоставимой емкости воздушных судов и протяженности маршрута полета. Реальной альтернативой вертолетному сообщению может стать использование легких самолетов.

Единственным преимуществом вертолетной перевозки является практически полное отсутствие требований к качеству наземной инфраструктуры (нулевая стоимость начально-конечных операций при выполнении транспортной работы). Очевидно, что влияние этого фактора на общую стоимость перевозок оказывается тем больше, чем меньше протяженность рейса и чем слабее интенсивность выполнения рейсов на данном направлении.

Другими словами, с ростом пассажирооборота (пассажирокилометража) на конкретном направлении эффективность использования самолетной техники будет возрастать.

Поэтому в средне- и долгосрочной перспективе наиболее экономически целесообразным решением станет частичное внедрение легких самолетов на местных воздушных линиях Красноярского края с учетом имеющейся аэродромной инфраструктурой. При этом реновация фондов не обязательно должна быть четко привязана к графику выбытия эксплуатируемого сегодня вертолетного парка: как показывает анализ, на большинстве направлений современные легкие самолеты оказываются эффективней даже сравнительно дешевых в эксплуатации устаревающих вертолетов Ми-8Т. По мере естественного выбытия вертолетов Ми-8Т и возникновения необходимости привлечения более дорогих аналогов (Ми-171) на субсидируемых социально значимых направлениях эффективность внедрения легких пассажирских самолетов будет только возрастать.

По экспертным оценкам количество необходимых легких 9-12 местных воздушных судов составляет порядка 20 бортов. В то же время возможно рассмотреть вопрос о проведении ремоторизации эксплуатирующихся в крае 9 воздушных судов Ан-2, с одновременным доукомплектованием еще порядка 9 самолетов, под производственную программу и проведенную реконструкцию аэродромных площадок для приема-выпуска ремоторизованных Ан-2. Срок реализации проекта – до 2025 года, по мере восстановления аэродромной инфраструктуры северных территорий, источниками финансирования будут являться собственные средства авиакомпаний и средства краевого бюджета.

Реконструкция региональных аэропортов и посадочных площадок
На территории Красноярского края в обеспечении наземного обслуживания
авиаперевозок задействованы:

Аэропорты и посадочные площадки (19)
ООО «Аэропорт Емельяново - Красноярск (Емельяново);
ООО «Аэропорт Норильск - Норильск (Алыкель), Светлогорск;
ГП КК «КрасАвиа» - Байкит (п/п), Тура (Горный) (п/п), Хатанга;
ГП КК «Авиапредприятие «Черемшанка» - Богучаны (п/п), Ванавара (п/п), Енисейск
(п/п), Игарка, Черемшанка
ФКП «Аэропорты Красноярья» - Кодинск, Мотыгино (п/п), П.Тунгуска, Северо-
Енисейск, Туруханск;
собственность РФ – Диксон (п/п);
частная собственность - Шушенское, Ярцево.

Все региональные аэропорты, входящие в состав ГП КК «КрасАвиа», должны были быть переданы в ФКП «Аэропорты Красноярья». Подобная форма организации предполагает федеральное финансирование содержания аэропортовой инфраструктуры, стабилизацию аэропортовых сборов для авиакомпаний на действующих уровнях, исключения ценовых скачков тарифной политики аэропортов. Однако, с учетом отсутствия финансирования со стороны федерального бюджета, данный вопрос на сегодняшний день не решен, хотя работа в этом направлении продолжается. При этом финансирование на поддержание инфраструктуры северных аэропортов происходит в минимальном объеме, что не соответствует необходимости. Для сохранения инфраструктуры северных аэропортов, до момента их окончательной передачи в состав федерального казенного предприятия принято решение о создании единого регионального аэропортового оператора на базе ГП КК «Авиапредприятие «Черемшанка». Создание единого оператора посредством передачи северных аэропортов из состава ГП КК «КрасАвиа» в состав ГП КК «Авиапредприятия «Черемшанка» позволит сохранить инфраструктуру этих аэропортов, а авиакомпании сосредоточиться на перевозочной деятельности и реновации парка воздушных судов.

Кроме этого, Правительством Красноярского края совместно с Росавиацией в рамках развития Арктической зоны РФ будет продолжена работа по снижению нормативных требований к северным аэропортам с низкой интенсивностью полетов, что в свою очередь, позволит снизить расходы на содержание аэропортовой инфраструктуры (в том числе средства краевого бюджета) и направить высвобожденные денежные средства на ее модернизацию.

Что касается аэродромов и посадочных площадок местных воздушных линий, с учетом планируемой к проведению ремоторизации самолетного парка Ан-2, поэтапному замещению вертолетных перевозок на самолетные и реализации планов по построению фидерной маршрутной сети региона, в средне- и долгосрочной перспективе они станут ориентированы на прием легких воздушных судов. Таким образом, темпы развития аэродромной инфраструктуры будут определять темпы реновации парка воздушных судов, эксплуатируемых на местных воздушных линиях. Исходя из принципа сохранения бюджетного финансирования местных воздушных линий на существующем уровне (постепенной реконструкции сети площадок за счет возникающей экономии субсидий вследствие ремоторизации парка и частичному замещению вертолетных перевозок) максимально возможный объем посадочных площадок будет восстановлен к 2025 году. Учитывая вышеизложенное, к 2030 году региональная аэропортовая сеть претерпит существенные изменения.

Развитие внутрирегиональной маршрутной сети

В настоящее время существующая маршрутная сеть региона, включая местные авиаперевозки, отличается низкой частотой полетов, закрывающей только минимальную потребность населения в транспортной доступности северных территорий, невысоким качеством сервиса, а также большой зависимостью от величины субсидирования авиационных перевозок.

Поэтому рассматривать вопрос развития внутрирегиональной маршрутной сети необходимо в совокупности с решением вопросов по реновации парка воздушных судов, форм

и методов реконструкции аэропортовой инфраструктуры, в том числе в рамках создания единого аэропортового оператора, этапности восстановления посадочных площадок на местных воздушных линиях, замены вертолетных перевозок на авиасообщение посредством легких ремоторизованных воздушных судов и т.д.

В любом случае развитие сети невозможно без построения фидерной модели перевозок, что в свою очередь требует создания на территории региона нескольких ключевых региональных трансферных аэропортов, в том числе Норильск и Игарка, а также полноценного взаимодействия между участниками авиационного рынка региона и местных властей. Разработка фидерной модели перевозок, в том числе с использованием легких воздушных судов на местных авиалиниях, будет способствовать кратному увеличению количества выполняемых рейсов при неизменном финансировании со стороны краевого бюджета, существенному повышению уровня сервиса, а также повышению доступности в авиационной перевозке для населения нашего региона. Одним из важных аспектов развития маршрутной сети будет являться продолжение работы по распространению действия постановления Правительства РФ №1242 на территорию Красноярского края, как пилотного проекта.

Срок реализации проекта – до 2025 года, по мере решения задач по реновации парка воздушных судов и восстановления инфраструктуры северных аэропортов и сети посадочных площадок.

Вместе с тем, переход к фидерной модели авиасообщений станет важным фактором сохранения привлекательности всего Красноярского авиаузла в целом для крупных магистральных перевозчиков, так как обеспечивает формирование дополнительного (трансферного) пассажиропотока на их рейсы.

Разработать и внедрить формы и методы работы частно-государственного партнерства

Предлагаемые настоящей стратегией формы и методы взаимодействия можно разделить на следующие уровни влияния: городские, внутрирайонные, межрайонные.

На городском уровне развитие деловой активности в столице края, создание Красноярской агломерации, является еще одним вызовом проводимой социально-экономической политике и, как следствие, транспортной стратегии края. Отдельные положения настоящей стратегии разработаны с учетом утвержденного генплана г. Красноярска с целью создания условий для децентрализации, более равномерного освоения территории города и распределения транспортных потоков, путем привлечения инвесторов, которым будет интересна не только застройка отведенных участков объектами коммерческой недвижимости, а и в том числе инфраструктурными объектами: плоскостными сооружениями, объектами МАФ, озеленения и благоустройства.

На внутрирайонном уровне стратегией предлагается организация частно-государственного партнерства в освоении новых месторождений региона в части участия бизнеса в создании инфраструктурных объектов.

На межрайонном уровне создание условий и оформлению обязательств от бизнеса в части проведения мероприятий по рекультивации земель завершенных проектов разработки месторождений, озеленению территорий, устройству постоянной транспортной инфраструктуры соответствующей действующим нормативным документам Российской Федерации.

В области воздушных перевозок предусмотреть правовую возможность проведения акционирования государственных авиационных предприятий с последующим привлечением частного капитала, при условии нормализации финансово-экономического состояния субъектов деятельности. Акционирование ГПКК планируется завершить к 01.01.2018

6. Миссия, цели и индикаторы развития транспортного комплекса региона

6.1. Миссия

Создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности экономики края и качества жизни населения, превращение географических особенностей Красноярского края в конкурентные преимущества.

6.2. Основная цель

Удовлетворение потребностей социально-ориентированного инновационного развития экономики и общества в конкурентоспособных транспортных услугах.

6.3. Целевые ориентиры

Экономические

1. Применение комплексного подхода в процессе управления транспортными потоками региона.
2. Создание условий для эффективной экономической деятельности игроков транспортной сферы региона, обеспечивающей запланированные темпы роста РВП.

Транспортные

1. Повышение производительности и рентабельности транспортных систем.
2. Внедрение инновационных товаротранспортных технологий.
3. Формирование необходимых условий инвестирования в транспортную отрасль, обеспечивающих ее развитие опережающими темпами.
4. Обеспечение стабильной транспортной доступности к недродобывающим и лесозаготовительным предприятиям.
5. Обеспечение автомобильными дорогами с усовершенствованным видом покрытия, ведущими от сети автомобильных дорог общего пользования к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции.
6. Развитие дорожного комплекса Красноярской агломерации в целях обеспечения реализации инновационного варианта развития транспортной системы края.

Социальные

1. Создание условий для расширения и доступности комплекса услуг, способствующих повышению мобильности населения.
2. Снижение доли транспорта загрязняющих окружающую среду.
3. Снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта.
4. Обеспечение населения постоянной круглогодичной автотранспортной связью.
5. Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности.

6.4. Цели развития транспортной системы Красноярского края на период до 2030 года

Цель 1. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики региона

Достижение данной цели позволит полностью удовлетворить потребности населения и хозяйствующих субъектов в качественных транспортных услугах за счет внедрения передовых

транспортных технологий и развития парков пассажирского и грузового подвижного состава, а также обеспечить предоставление транспортных услуг, имеющих социальную и народнохозяйственную значимость, с должным качеством и по приемлемым ценам.

Достижение данной цели предполагает, прежде всего, разработку и ввод в действие модели рынка транспортных услуг для потребностей всех секторов экономики. Эта модель является инновационной для отечественной транспортной системы. Она должна определить параметры качества транспортных услуг, рамочную структуру стандартов их качества для различных категорий грузов и секторов экономики, требования к нормативно-правовой базе рынка транспортных услуг и технологические модели обеспечения качества транспортных услуг.

Для формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг необходимо создание условий превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом, а также запуск механизма мультимодальных перевозок основанных на принципе «цена – качество», который обеспечит формирование конкурентной среды и рост конкурентоспособности.

В рамках модели рынка транспортных услуг должны быть выработаны и введены в действие механизмы мотивации структурной модернизации существующих транспортных систем в целях обеспечения качества транспортных услуг.

Реализация данной цели предполагает достижение коммерческой скорости движения товаров и ритмичности их доставки «от двери до двери» За счет этого ожидается снижение издержек обращения товаров, выражающихся в больших объемах оборотных фондов, а также значительных суммах кредитования товаров в пути и на складе. Во всей терминальной сети будет обеспечено снижение времени обработки партий грузов.

Индикаторы по цели 1

- доля протяженности дорог Красноярской агломерации, соответствующих нормативным требованиям
- протяженность введенных после строительства (реконструкции) дорог

Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.

Достижение данной цели означает удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения в перевозках, а также специальных требований, в частности со стороны граждан с ограниченными возможностями, обеспечение устойчивой связи населенных пунктов с магистральной сетью транспортных коммуникаций, а также обеспечение ценовой доступности услуг транспорта, имеющих социальную значимость.

Прежде всего, в рамках данной цели предполагается обеспечить перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах, включая обеспечение их ценовой доступности, в том числе в районах Крайнего Севера.

Предполагается развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта, парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем, а также развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.

Транспортная отрасль должна принять участие в разработке минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности перемещения всех слоев населения по территории страны. Эти стандарты в части их транспортной составляющей должны определить модель необходимых коммуникаций всех видов пассажирского транспорта, соответствующий подвижный состав, покупательскую способность, ценовую доступность транспортных услуг для населения, стандарты по периодичности, графику транспортного обслуживания для каждого населенного пункта.

Региональная государственная политика в области обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения предполагает закрепление минимальных социальных

транспортных стандартов на законодательном уровне и использование механизмов компенсации потерь в доходах транспортных компаний, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки, например, заключение ежегодных государственных социальных контрактов федерального, регионального и муниципального уровней по компенсации затрат, понесенных транспортными фирмами всех видов транспорта, связанных с выполнением минимальных социальных стандартов. При этом необходимо обеспечить открытый доступ предпринимательства к возможности предоставления транспортных услуг населению.

Должна быть обеспечена разработка и выполнение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов на всей территории страны. При этом ввод в действие минимальных социальных транспортных стандартов должен выполняться по прогрессивной шкале с учетом постепенного улучшения условий транспортного обслуживания населения.

Индикаторы по цели 2

- доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в процентах
- средний возраст парка пассажирских автотранспортных средств, в годах
- доля пассажирских самолетов и вертолетов, эксплуатируемых менее 10 лет в составе коммерческого парка, в процентах
- уровень финансирования по содержанию автомобильных дорог от норматива финансовых затрат: 2020 г. - 50%, 2025 г. - 100%
- ежегодная суммарная мощность вводимых объектов ремонта: 2024 г. - 750 км; 2030 г. - 1500 км

Цель 3. Повышение уровня безопасности транспортной системы

Реализация этой цели позволит повысить безопасность движения, полетов и судоходства, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб, достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта, внести свой вклад в обеспечение уровня соответствия транспортной системы задачам обеспечения военной безопасности страны, а также позволит создать необходимые условия для снижения террористических рисков.

Будет повышен уровень защищенности транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Будет обеспечен более высокий уровень безопасности перевозок грузов, требующих особых условий.

Помимо средств и мероприятий прямого обеспечения безопасности на транспорте, огромное значение в достижении данной цели играет развитие средств и эффективных систем надзора в сфере транспорта. Без их совершенствования управление повышением безопасности транспортной системы будет лишено эффективной обратной связи.

Важную роль в достижении высокого уровня безопасности должно сыграть также обеспечение потребности транспортного комплекса в специалистах с достаточно высоким уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Индикаторы по цели 3

- доля снижения числа мест концентрации ДТП на дорогах Красноярской агломерации (по отношению к отчетному периоду прошлого года)
- социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения) снижение аварийности на железнодорожных переездах, в процентах
- количество ликвидированных железнодорожных переездов в одном уровне к 2017 году

- количество введенных пешеходных переходов в разных уровнях к 2017 году

Цель 4. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду

Достижение данной цели будет способствовать созданию условий для снижения уровня техногенного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека.

В рамках данной цели предполагается выработка и ввод в действие механизмов государственного регулирования, создающих мотивацию для перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива и транспорта, а также снижение его энергоемкости до уровня международных показателей.

Важным резервом снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта является профессиональная подготовка персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств. Другим резервом сокращения вредного воздействия транспорта на здоровье человека в рамках данной цели транспортной стратегии является рационализация маршрутов следования транспортных потоков

Индикаторы по цели 4

- протяженность ежегодно вводимых после капитального ремонта дорог с усовершенствованным видом покрытия

6.5. Итоги

Экономические итоги

1. Применение комплексного подхода в процессе управления транспортными потоками региона позволит провести интеграцию со стратегиями и программами развития смежных отраслей, а также обеспечит стимулирование интенсивного развития смежных отраслей в экономике региона.
2. Предоставление бизнесу и населению полного объема необходимых высококачественных транспортных услуг обеспечит запланированные темпы роста ВВП.
3. Новые сроки и режимы периодов доставки товаров позволят бизнесу снизить складские запасы для гарантированного товарного производства.

Транспортные итоги

4. На всем протяжении автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, будет обеспечен проезд автотранспортных средств с нагрузкой на ось 11,5 тонн.
5. Будут внедрены инновационные товаротранспортные технологии, обеспечена оптимизация технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса. Получат свое распространение мультимодальные перевозки.
6. Развитие конкурентной среды, государственно-частного партнерства, целенаправленное формирование необходимых условий инвестирования обеспечат интенсивный рост инвестиционной привлекательности отрасли. Будет обеспечено развитие транспортной отрасли темпами, опережающими темпы роста национальной экономики.
7. Повысится рентабельность транспортных компаний и перевозчиков.

Транспортная отрасль на рубеже 2030 года станет системообразующей отраслью региональной экономики, растущей опережающими темпами. Отрасль выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. Формирование единой транспортной системы Красноярского края, ее интеграция в общегосударственную транспортную систему обеспечит повышение эффективности транспортных услуг внутри региона, и более полную реализацию транзитного потенциала. Отрасль обеспечит удовлетворение всех потребностей экономики и общества в качественных транспортных услугах, и создаст необходимые условия для интенсивного инновационного социально-ориентированного развития страны.

7. Задачи, решение которых обеспечит достижение долгосрочных целей стратегии развития транспортного комплекса региона

7.1. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики региона

Основной задачей является необходимость повышения качества транспортного обслуживания, развития конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг, тарифного регулирования, антимонопольного регулирования, а также соответствующего развития техники и технологий в области транспорта.

Развитие такого рынка требует, прежде всего, формирования новых транспортных услуг, отвечающих требованиям качества. Для этого необходимо определить параметры и стандарты качества транспортных услуг и обеспечить стимулирование выполнения таких стандартов на транспорте. Это потребует от участников рынка создания или адаптации высокоэффективных технологий работы, отвечающих стандартам качества, создания на транспортных предприятиях систем управления качеством.

Развитие рынка конкурентоспособных транспортных услуг потребует создания условий превышения уровня предложения высококачественных транспортных услуг над спросом, а также обеспечение публичности и информационной открытости рынка по ценам и качеству услуг. Это обеспечит возможность свободного выбора транспортных услуг потребителями, заставит работать механизм «цена-качество», сделает цену и качество предметом конкуренции. Этот механизм обеспечит постоянное повышение производительности транспортных компаний, что в свою очередь будет способствовать их самокупаемости. Механизм «цена-качество» стимулирует исследование участниками рынка спроса на различные категории услуг и анализ уровня конкурентов, повышение качества предоставляемых транспортных услуг, нахождение оптимального баланса между их ценой и качеством. Все это создаст условия дальнейшего повышения эффективности работы и роста конкурентоспособности транспортных компаний в целом.

Политика исполнительной власти формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предусматривает административные и экономические методы.

Административные методы должны обеспечить регулирование деятельности естественных монополий, доступа владельцев транспортных средств к профессиональной деятельности, а также экспедиторов, перевозчиков с использованием различных механизмов.

Экономические методы формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предусматривают реализацию механизмов налоговой, тарифной и инвестиционной политики.

Экономические методы должны благоприятствовать созданию экспедиторско-перевозочных и транспортных фирм всех видов и уровней в области грузовых и пассажирских перевозок, которые могли бы обеспечить высокоэффективные конкурентоспособные транспортные услуги в области грузовых перевозок и высококачественные транспортные услуги в области пассажирских перевозок в соответствии с социальными транспортными стандартами. В частности, целесообразно рассмотреть механизм стимулирования создания достаточно крупных транспортных компаний, способных инвестировать в освоение высокоэффективных транспортных технологий и современные транспортные средства. Необходимо обеспечить косвенную государственную протекцию повышения конкурентоспособности национальных транспортных компаний.

Тарифная политика формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг должна предусматривать сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, участников рынка от демпинговых тарифов и обеспечения общества долгосрочным, полным, эффективным и надежным удовлетворением транспортных потребностей.

Инвестиционная политика формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг направляется на создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры и перевооружение компаний современным подвижным составом, техническими средствами и информационными системами, в том числе, на основе государственно-частного партнерства.

Политика исполнительной власти в части единой государственной политики в области образования будет включать в себя организацию и обеспечение взаимодействия со средними и высшими учебными заведениями по подготовке необходимых инженерных и управленческих кадров, обладающих ключевыми компетенциями в транспортной сфере.

В реализации политики в области инфраструктурных объектов края основной акцент будет сделан в части автодорожного комплекса, который включит в себя строительство и реконструкцию автодорог к крупным промышленным комплексам, расположенным в северных районах края.

Также необходимо предусмотреть проведение капитального ремонта автомобильных дорог к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции, с устройством покрытия усовершенствованного вида. В контексте Красноярской агломерации привести в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние и развитие автомобильных дорог.

7.2. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами

Задачами транспортной стратегии по реализации цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» являются:

1. Обеспечение перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах, включая ценовую доступность, в том числе в районах Крайнего Севера. Разработка и реализация согласованных схем развития авиатранспортного и автотранспортного обеспечения перевозок по местным социальным маршрутам в удаленных регионах.
 2. Разработка и выполнение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности передвижения всех слоев населения. Обеспечение их реализации по прогрессивной шкале с учетом улучшения условий транспортного обслуживания населения.
 3. Развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта.
 4. Регулирование допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок.
 5. Развитие парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем.
 6. Развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.
 7. Поэтапный переход на нормативный уровень способ финансирования работ по содержанию автомобильных дорог.
 8. Поэтапное увеличение объема работ по ремонту автомобильных дорог с переходом от аварийно-восстановительного ремонта на планово-предупредительный.
- Решение названных задач предусматривается в нескольких основных направлениях.

В автодорожном хозяйстве

В целях обеспечения нормативного транспортно-эксплуатационного состояния на автомобильных дорогах, по которым осуществляет движение рейсовый пассажирский транспорт, необходимо будет выполнить следующие мероприятия:

- поэтапный переход на нормативный способ финансирования работ по содержанию автомобильных дорог;
- поэтапное увеличение объема работ по ремонту автомобильных дорог с переходом от аварийно-восстановительного ремонта на планово-предупредительный;
- развитие системы метеобеспечения на автомобильных дорогах;

- развитие системы мониторинга и прогноза транспортных потоков;
- введение сплошного весогабаритного контроля;
- ежегодная экспресс-диагностика состояния проезжей части всех автомобильных дорог.

Также следует обеспечить все населенные пункты постоянной круглогодичной автотранспортной доступностью по действующей сети автомобильных дорог (за исключением автозимников и пересечений водных препятствий), а для это необходимо

- выполнить капитальный ремонт участков автомобильных дорог, по которым затруднён проезд при неблагоприятных погодных условиях;
- выполнить реконструкцию и капитальный ремонт мостовых сооружений, находящихся в аварийном и неудовлетворительном состоянии.

На автомобильном транспорте

Развитие рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает обеспечение приоритетного развития автомобильного транспорта общего пользования, располагающего современной производственно-технической базой и оптимальной структурой парка автотранспортных средств, с учетом увеличения его доли в выполняемых перевозках.

Повышение доступности и качества транспортных услуг для населения будет осуществляться по следующим основным направлениям.

Реализация единой транспортной политики в сфере планирования и управления на пассажирском автомобильном транспорте, направленной на устранение ограничений доступа населения к услугам пассажирского автомобильного транспорта.

Создание подъездов к населенным пунктам, обеспечивающих круглогодичное и независимое от погодно-климатических условий автобусное движение.

Совершенствование маршрутной сети пассажирского автомобильного транспорта общего пользования и ее обустройства, направленное на обеспечение удобства для населения на основе внедрения стандартов качества.

Расширение географической доступности пассажирского транспорта на основе введения минимальных транспортных стандартов, в том числе для обслуживания лиц с ограниченными физическими возможностями и пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в сельской местности.

В рамках минимальных социальных транспортных стандартов должна быть определена периодичность маршрутов общественного транспорта, подвижной состав и провозные возможности, доступность населенных пунктов к автодорогам круглогодичного пользования, что будет обеспечено:

- проведением поэтапного перехода на нормативный способ финансирования работ по содержанию автомобильных дорог;
- поэтапным увеличением объема работ по ремонту автомобильных дорог с переходом от аварийно-восстановительного ремонта на планово-предупредительный;
- развитием системы метеообеспечения на автомобильных дорогах;
- развитием системы мониторинга и прогноза транспортных потоков;
- введением сплошного весогабаритного контроля;
- ежегодной экспресс-диагностикой состояния проезжей части всех автомобильных дорог.

Новые инфраструктурные и технологические решения позволят снизить средние затраты времени пассажиров на поездки пассажирским автомобильным транспортом общего пользования к 2030 г.

В области тарифного регулирования в целях повышения доступности транспортных услуг для населения необходимо:

- дальнейшее совершенствование системы регулирования тарифов на пассажирском автомобильном транспорте;

- определение и использование механизмов компенсации выпадающих доходов при регулировании тарифов (например, на основе социальных государственных контрактов по обеспечению перевозок на социально-значимых маршрутах).

На железнодорожном транспорте

Предусматривается повышение качества транспортного обслуживания. Стимулирование роста пассажирооборота.

Повышение доступности и качества транспортных услуг для населения должно осуществляться по следующим основным направлениям.

Развитие пригородных и городских пассажирских сообщений железных дорог во взаимодействии с общественным городским авто- и электротранспортом для обеспечения комфортных условий поездки, сокращения затрат времени пассажира на поездку, разгрузки городской дорожной сети в «пиковые» часы.

Для этого необходимо:

- увеличение размеров движения пригородных поездов на радиальных направлениях для снижения интервалов и снижение наполняемости вагонов электропоездов в «пиковые» часы;
- увеличение количества компактных пересадочных узлов;
- повышение доступности, качества и объема услуг железнодорожных вокзалов.

Важным направлением развития продаж услуг по перевозкам является совершенствование систем бронирования с использованием сети Интернет, а также внедрение систем безналичной оплаты билетов.

В целях повышения доступности транспортных услуг для населения необходимо дальнейшее совершенствование системы государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте.

На рынке пассажирских перевозок в пригородном сообщении по согласованию с органами государственной власти Красноярского края могут оказываться услуги по свободным тарифам пригородных перевозок, в том числе с повышенным уровнем сервиса.

На воздушном транспорте

В области повышения качества транспортного обслуживания предполагается реализация следующих мер.

Повышение комфорта, частоты и регулярности полетов, обеспечение привлекательной стоимости авиабилета за счет обновления парка воздушных судов, сокращение продолжительности наземного трансфера пассажира в аэропорт за счет организации эффективной транспортной связи между аэропортами и населенными пунктами.

Повышение доступности и качества услуг воздушного транспорта для потребителей будет достигнуто за счет:

- удовлетворения спроса на основе расширения спектра и географии авиатранспортных услуг, реновации парка воздушных судов, приведения структуры авиаперевозок и работ к структуре спроса на них;
- повышения безопасности функционирования воздушного транспорта;
- обеспечения доступности услуг воздушного транспорта для основной части населения и, в тоже время, предложения авиауслуг, отвечающих потребностям различных категорий потребителей;
- расширения сфер рационального использования гражданской авиации, в том числе развитие авиации общего назначения.

Повышение ценовой доступности авиаперевозок за счет:

- повышения интенсивности эксплуатации и оптимизации парка воздушных судов;
- сдерживания роста аэропортовых сборов и ставок на наземное обслуживание авиакомпаний за счет развития дополнительных доходов аэропортов от неавиационной деятельности.

Приоритетом является развитие коммерческих авиационных перевозок и работ, которые должны обеспечить удовлетворение основного спроса на услуги воздушного транспорта и, в первую очередь, внутрирегиональных авиационных перевозок и работ, в том числе социально значимых местных авиалиний, не имеющих круглогодичной транспортной альтернативы, а также региональных авиалиний, обеспечивающих транспортную целостность края, таких, как авиалинии, связывающие центр региона с районами Крайнего Севера.

В сфере регулирования авиационных тарифов решаются следующие задачи:

Ограничение предельных уровней тарифов для:

- обеспечения доступности услуг для большинства потенциальных потребителей;
- недопущения кратковременной реализации авиатранспортных услуг ниже себестоимости с целью получения конкурентных преимуществ (демпинга).

Обеспечение в интересах пользователей авиатранспортных услуг разумной стабильности тарифов.

Поэтапное сокращение сферы ценового регулирования и расширение механизмов рыночного ценообразования.

Переход к осуществлению уведомительного (регистрационного) принципа установления тарифов на услуги операторов на конкурентных сегментах рынка.

Дальнейшая либерализация тарифного регулирования по мере расширения конкурентной среды и сокращения видов деятельности, относимых к естественным монополиям в сфере аэропортового бизнеса, за счет:

- формирование ставок сборов и тарифов, реально отражающих затраты на содержание и интенсивность использования объектов аэропортов;
- повышение инвестиционной привлекательности аэропортов;

Тарифное регулирование в области социальных авиационных перевозок предусматривает:

- государственную поддержку субъектов транспортного рынка. Она допускается лишь в тех случаях, когда за счет рыночных механизмов не может быть обеспечен достаточный уровень предложения авиационных услуг или социально приемлемый уровень тарифов на них;
- государственную поддержку социальных авиационных перевозок, которая должна осуществляться путем субсидий, предоставляемых авиакомпаниям, обеспечивающим выполнение социально значимых перевозок;
- обеспечение координации рынка авиационных услуг в части выполнения социально значимых пассажирских авиаперевозок авиакомпаниями.

7.3. Повышение уровня безопасности транспортной системы

Основными задачами являются:

1. Обеспечение безопасности движения, полетов и судоходства.
2. Обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особых условий.

В рамках реализации государственной транспортной политики и повышения ее эффективности в области обеспечения транспортной безопасности до 2030 г. будут осуществляться мероприятия на основе Федерального закона от 9.11.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» предполагающие осуществление на всех видах транспорта комплекса правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, для повышения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности, включая:

- проведение и утверждение результатов оценки уязвимости объектов транспорта;
- проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- ведение Реестра категорированных объектов;
- утверждение планов обеспечения транспортной безопасности.

Развитие транспортной сферы региона должно быть ориентировано на обеспечение максимальной безопасности, полного и опережающего учета международных требований в области безопасности перевозок с использованием формализованных критериев и оценок, принятых или разрабатываемых в международной практике.

В автодорожном хозяйстве.

Основными задачами по рассматриваемым направлениям в автодорожном хозяйстве являются:

Основными задачами по рассматриваемым направлениям в автодорожном хозяйстве являются:

- обеспечение безопасности движения автомобильного транспорта и пешеходов;

- обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб;
- обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;

Для решения этих задач предусматриваются меры по переустройству «проблемных» участков, в первую очередь вызывающих снижение безопасности движения, в том числе:

- сокращение железнодорожных переездов в одном уровне, в том числе посредством строительства путепроводов;
- строительство пешеходных переходов в разных уровнях на улицах и дорогах населенных пунктов, с учетом требований нормативных документов;
- устройство освещения на автомобильных дорогах в соответствии с требованиями нормативных документов;
- устройство недостающих барьерных ограждений;
- устройство тротуаров и пешеходных дорожек в населенных пунктах;
- повышение пропускной способности улиц и магистральных дорог;
- развитие системы автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД;
- совершенствование организации дорожного движения, разработка КСОДД, включая мероприятия по АСУДД.

На автомобильном транспорте

Обеспечение безопасности на автомобильном транспорте включает решение следующих задач:

- совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения при автомобильных перевозках грузов и пассажиров;
- формирование стабильных источников финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, ориентированной на достижение установленных конечных результатов;
- формирование территориальных транспортных систем, обеспечивающих снижение социального риска для участников дорожного движения;
- развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении;
- расширение сферы применения современных технических средств контроля за скоростными режимами движения транспортных средств, а также режимами труда и отдыха водителей (в т.ч. тахографов). Использовать их на междугородных, пригородных и городских регулярных перевозках пассажиров автобусами, междугородных перевозках грузов автотранспортными средствами общей массой свыше 3,5 тонн;
- развитие систем своевременного обнаружения дорожно-транспортных происшествий и оказания срочной медицинской помощи пострадавшим;
- проведение мониторинга состава и уровня угроз безопасности функционирования автомобильного транспорта.

На железнодорожном транспорте

Для обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте необходимо решить задачу проведения категорирования и оценки уязвимости объектов железнодорожного транспорта.

7.4. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду

Задачами транспортной стратегии по реализации цели 4 «Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду» являются:

1. Сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов, количества отходов на всех видах транспорта (профессиональная подготовка и рационализация маршрутов), строительства обходов крупных населенных пунктов, перевода покрытий переходного вида в усовершенствованный на автомобильных дорогах, проходящих через населенные пункты.

2. Создание условий для мотивации использования иных транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

3. Снижение энергоемкости транспорта.
Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов, необходимо:

- расширять применение транспортных средств с высокой топливной экономичностью;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

В целях улучшения качества персонала транспортных фирм и повышения его квалификации и ответственности в области транспортной безопасности, необходимо организовать постоянно действующую систему подготовки и переподготовки кадров среднего и высшего звена на базе коммерческих и государственных образовательных структур. Снизить долю человеческого фактора в общем количестве угроз за счет разработки программ образования и повышения квалификации транспортного персонала.

Ниже приведен перечень мер и мероприятий, обеспечивающих снижение вредного воздействия на окружающую среду, дифференцированных по видам транспорта.

На железнодорожном транспорте.

Для снижения вредного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду необходимо предусмотреть:

- расширение применения электротяги за счет развития новых маршрутов;
- снижение вредных выбросов на железнодорожном транспорте более чем в 3 раза;
- снижение энергоемкости перевозок на железнодорожном транспорте.

В автодорожном хозяйстве.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- внедрение в практику строительства автодорожной инфраструктуры конструкций, материалов и технологий, которые позволят снизить пылеобразование и, предотвратить водную эрозию, а также предотвращающих нарушение природных ландшафтов за счет эстакад, тоннелей и т.д.;
- создание искусственной экосистемы на придорожной территории;
- приведение в нормативное состояние полосы отвода автомобильных дорог;
- строительство обходов крупных населенных пунктов с высокой интенсивностью движения транзитного транспорта.

На автомобильном транспорте.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- создать условия для мотивации общества и бизнеса обеспечить увеличение доли использования более экономичных автомобилей с более низким расходом моторных топлив;
- обеспечить экологическую безопасность автомобильного транспорта, путем повышения технического уровня транспортных средств, впервые регистрируемых на территории России, усиления контроля за техническим состоянием эксплуатируемых автомобилей по экологическим показателям, ограничения выбросов климатических газов и утилизации отходов транспортных предприятий;
- перейти на мировые экологические стандарты по потребляемому топливу, синхронизировав сроки их введения с требованиями экологических стандартов, предъявляемых к транспортным средствам, и обеспечив возможность эксплуатации транспортных средств предыдущих поколений в течение переходного периода;
- перевести 50% автомобильных парков крупных городов на альтернативные виды топлива.

На воздушном транспорте.

Планирование территорий, организация рационального землепользования вблизи аэропортов.

7.5. Дополнительные задачи

1. Разработать единую систему стандартов, режимов и управленческих процессов для всех служб и подразделений администрации Красноярского края;
2. Внедрить систему автоматизации управленческих процессов, с целью снижения влияния человеческого фактора, создания условий прозрачности, обработки и хранения электронных данных, и, как следствие, движения финансовых потоков;
3. Разработать и внедрить систему обработки и хранения электронных данных на базе мэйнфреймов;
4. Разработать замкнутый цикл взаимодействия всех участников (единое информационное поле);
5. Внедрить в практику деятельности механизмы проектного финансирования;
6. Провести обучение сотрудников транспортного комплекса края целью повышения квалификации для работы в новых условиях и использования инновационных технологий управления;
7. Организовать и обеспечить контроль формирования целевого заказа подготовки специалистов среднего и высшего профессионального образования транспортной сферы, а также взаимодействие со средними и высшими учебными заведениями края по вопросам обеспечения конечных ключевых компетенций у обучающихся и их необходимого количества.
8. Сформировать кадровый резерв по курированию будущих инвестпроектов (контроль, взаимодействие и прочее);
9. Внедрить в практику работы использование передовых современных инновационных технологий в производственной и управленческой сферах;
10. Сформировать территориальный резерв земель под транспортную инфраструктуру;
11. Сформировать резерв земель под приоритетные проекты, МАФы и парковки для личных л/а – формирование сопутствующей инфраструктуры.

8. Сроки и этапы реализации стратегии

Реализация транспортной стратегии будет проходить в два этапа:

- первый этап (по 2020 год включительно) - завершение модернизации транспортной системы методами целевого инвестирования и устранение «узких мест» и переход к ее системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям;
- второй этап (с 2021 по 2030 год) - интенсивное инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально ориентированного пути развития края.

На первом этапе транспортной стратегии развитие транспортного комплекса будет обеспечиваться преимущественно за счет строительства и реконструкции ряда приоритетных объектов транспортной инфраструктуры (железных и автомобильных дорог, аэропортов и системы аэронавигации, морских и речных портов, терминально-логистических комплексов и т.д.). Предусматривается развитие наиболее загруженных направлений транспортной сети, обеспечение поддержки развития отдельных видов транспорта – региональной авиации, внутреннего водного транспорта, системное развитие транспорта на региональном и муниципальном уровнях, обеспечение необходимой базы безопасного развития транспорта: приведение транспортной инфраструктуры в нормативное состояние, обновление парков и обеспечение нормативных сроков службы подвижного состава транспорта, обеспечение приоритета требований по безопасности при эксплуатации и развитии инфраструктуры и подвижных средств транспорта. В связи с сокращением инвестиций относительно запланированных ранее возможен перенос ряда крупных инвестиционных проектов на более поздний период. Возрастут масштабы освоения инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

На этом этапе основное внимание при развитии транспортной инфраструктуры будет уделено формированию единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов, а также развитию крупных транспортных узлов на основных направлениях перевозок. На этой основе будут созданы инфраструктурные условия для развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых.

Основные направления развития в отраслевом разрезе на первом этапе характеризуются:

- в области дорожного хозяйства - повышением безопасности движения по сети автомобильных дорог общего пользования путем обустройства дорог техническими средствами организации движения и реконструкции участков дорог с повышенным уровнем аварийности, повышением долговечности автомобильных дорог путем замены ремонтнепригодных искусственных сооружений, обеспечением строительства и реконструкции участков, обслуживающих движение в режиме существенной перегрузки, а также объектов, дающих максимальную отдачу для социально-экономического развития края;
- в области автомобильного транспорта - обновлением парка автотранспортных средств и совершенствованием его структуры; завершением создания нормативной правовой базы; массовым внедрением новых перевозочных, информационных и телекоммуникационных технологий; значительным повышением качества предоставляемых услуг пассажирским и грузовым транспортом во всех видах сообщения; увеличением скорости товародвижения на внутрикраевых и транзитных маршрутах;
- в области железнодорожного транспорта - увеличением пропускной способности участков железнодорожной сети, строительством железнодорожных линий в районах нового освоения, развитием и строительством обходов крупных населенных пунктов, направленных на повышение технологической и экономической эффективности отрасли;
- в области внутреннего водного транспорта - развитием портовой инфраструктуры на внутренних водных путях, реконструкцией гидротехнических сооружений, строительством нового пассажирского терминала и улучшением качества обслуживания пассажиров, а также строительством грузового и пассажирского флота;

- в области воздушного транспорта - развитием аэропорта Красноярск (Емельяново), сети внутрирегиональных узловых и районных аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэропортовой сети, кардинальным обновлением парка воздушных судов.

На первом этапе будет реализована проектная модель финансирования объектов транспортной стратегии: разработана единая система стандартов, режимов, и управленческих процессов для всех служб и подразделений администрации Красноярского края, сформировано единое информационное поле, внедрена система автоматизации управленческих процессов, система обработки и хранения электронных данных на базе мэйнфреймов. Предусматривается ускоренное приоритетное развитие общественного пассажирского транспорта, транспортных и логистических технологий для обеспечения высокого качества грузовых перевозок. Повысится финансовая устойчивость предприятий транспорта, будут созданы экономические предпосылки для роста их инвестиционных возможностей и привлечения долгосрочных внешних финансовых ресурсов для развития.

Второй этап реализации транспортной стратегии предусматривает ускорение темпов ввода новых объектов транспортной инфраструктуры, формирование системы скоростных железных дорог, строительство новых портовых мощностей, расширение сети внутрирайонных аэродромов и площадок, развитие современных терминально-логистических комплексов, внедрение автоматизированных систем управления движением транспортных средств в крупных городах.

Инновационный сценарий развития ориентируется на устойчивый спрос на транспортно-логистические услуги, масштабный объем привлечения государственных и частных инвестиций, направленный на строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры и технологическую модернизацию основных фондов транспортных предприятий. Развитие логистических систем потребует унификации транспортных стандартов и документов, введения электронного обмена информацией и совершенствования тарифных схем.

Оптимизация и пространственное развитие транспортной сети будут связаны с созданием экономически обоснованных резервов пропускной и провозной способности направлений транспортной сети, высокоскоростных систем для перевозок пассажиров, пространственное развитие транспортной сети в сложившихся и новых районах хозяйственного освоения, удаленных и малодоступных районах.

На этом этапе будет обеспечен переход к системному развитию транспортной системы края на основе формирования единого транспортного пространства, что включает:

- создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций на базе развития путей сообщения всех видов транспорта;
- увеличение пропускной способности и достижение высоких показателей по скоростным параметрам транспортной инфраструктуры, а также рост доли высокоскоростных путей сообщения;
- создание взаимоувязанной интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, интегрированной системы логистических парков, а также единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса для формирования современной товаропроводящей сети, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг;
- применение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

На этом этапе транспортная система должна достичь уровня, обеспечивающего отсутствие инфраструктурных ограничений перспективного социально-экономического развития края.

Сбалансированное развитие транспортной системы позволит повысить показатели мобильности населения, что будет одним из важнейших факторов повышения качества человеческого капитала, а также снизить дифференциацию по доступности транспортных услуг для различных социальных групп общества.

Предусматривается обеспечить население качественными транспортными услугами в соответствии с социальными транспортными стандартами. Предполагается обеспечить постепенное повышение уровня этих стандартов по прогрессивной шкале.

Продолжится развитие всех видов транспорта. Особое внимание будет уделяться комплексному развитию крупных транспортных узлов и созданию транспортно-логистической инфраструктуры.

Основные направления развития на втором этапе характеризуются:

- в области автодорожного комплекса-развитием новых направлений автомобильных дорог, не только обеспечивающих межрайонные связи, но и позволяющих интегрировать разобщенную дорожную сеть в единую транспортную систему края, автомобильных дорог, соединяющих между собой районные административные центры по кратчайшему расстоянию, региональных автомобильных дорог;
- в области автомобильного транспорта -завершением создания инфраструктуры для обеспечения полного и качественного удовлетворения потребностей населения и экономики края в автотранспортных услугах. Внедрением инновационных видов общественного пассажирского и грузового городского транспорта;
- в области железнодорожного транспорта -строительством участка южного хода Междуреченск – Тайшет, участка Кызыл – Курагино, глубокого северного обхода г. Красноярска;
- в области водного транспорта –реконструкции морских портов и увеличением их пропускной способности, развитием деятельности Северного морского пути, повышением эффективности его работы в координации с созданием логистической системы. Развитием инфраструктуры внутренних водных путей для обеспечения перевозок в целях в том числе развития туристического бизнеса;
- в области воздушного транспорта –развитием внутрирегиональной маршрутной сети, а также инфраструктуры аэропорта Красноярск (Емельяново) в целях развития международного авиасообщения.

Необходимым условием реализации транспортной стратегии на всех этапах является улучшение инвестиционного климата на основе формирования и отработки механизмов управления инвестициями, в том числе на условиях государственно-частного партнерства

9. Ожидаемые результаты реализации стратегии

Реализация целей транспортной стратегии обеспечит удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития российской экономики и общества в качественных конкурентоспособных транспортных услугах. Основные ожидаемые итоги реализации Транспортной стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров.

Общесоциальными итогами реализации транспортной стратегии являются:

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, гарантирующими возможность передвижения на всей территории страны;
- повышение подвижности населения;
- обеспечение постоянной круглогодичной связи всех сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования;
- сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования;
- обеспечение ценовой доступности транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, в том числе за счет эффективной гибкой государственной тарифной политики;
- существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта;
- значительное уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду;
- прирост количества рабочих мест.

Общезкономическими итогами реализации транспортной стратегии являются:

- снижение уровня удельных транспортных издержек в цене продукции;
- увеличение коммерческой скорости продвижения товаров автомобильным транспортом;
- повышение своевременности (срочности, ритмичности) доставки товаров, что позволит снизить складские запасы;
- обеспечение стимулирования интенсивного развития смежных отраслей и формирование мультипликативных эффектов в экономике страны за счет координации со стратегиями и программами развития смежных отраслей - поставщиков ресурсов для развития и функционирования транспорта.

Общетранспортными итогами реализации транспортной стратегии являются:

- значительно повысится производительность транспортных систем;
- возрастет производительность труда;
- повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта и увеличение рентабельности;
- уменьшение уровня энергоемкости транспорта;
- создание опорной сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения, по дорожной сети с твердым покрытием;
- создание сети высокоскоростных и скоростных железнодорожных линий;
- развитие конкурентной среды, государственно-частного партнерства, целенаправленное формирование условий для инвестирования обеспечат интенсивный рост инвестиционной привлекательности отрасли.

На рубеже 2030 года транспортная отрасль станет системообразующей отраслью, растущей темпами, опережающими темпы роста национальной экономики. Отрасль выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. Будет достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки товаров, доступности транспортных услуг для населения. Формирование единой транспортной системы России, ее интеграция в мировую

транспортную систему обеспечат повышение эффективности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта, более полную реализацию транзитного потенциала, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах.

10. Оценка финансовых ресурсов, необходимых для реализации стратегии

Общий жизненно необходимый объем инвестиций составляет 841,956 млрд. руб., из них:

- на выполнение работ в автомобильном комплексе – 202,219 млрд. руб.
- автотранспортному комплексу – 5,68 млрд. руб.
- на развитие системы железнодорожного транспорта – 568,159 млрд. руб.
- водному транспорту – 24,832 млрд. руб.
- воздушному транспорту – 41,067 млрд. руб.

№	Наименование проекта	Объем инвестиций, млн. руб.			Средства краевого бюджета	Средства муниципальных образований	Частные средства
		Федеральные средства	Средства областного бюджета	Средства муниципальных образований			
1	Автомобильный комплекс						
1.1	Реконструкция и приведение к нормативному состоянию автодорог Красноярской агломерации	96 166	70 200	7215,71	18750,45		
1.2	Строительство пешеходных переходов и устройство освещения на автодорогах	16905	2434	14311	160		
1.3	Реконструкция автодороги Р-257 «Енисей» (Красноярск – Абакан – Кызыл – граница с Монголией)	961	961				
1.4	Реконструкция и расширение участков автодороги Р-255 «Сибирь» (Новосибирск – Красноярск – Иркутск)	15345	15345				
1.5	Строительство автомобильного мостового перехода через р. Енисей в районе п. Высокогорский с отходящими от него автодорогами в направлении Северо-Енисейского района и на правобережье р. Ангара	9302	4651	4651			
1.6	Строительство автодорог Нижнего Приангарья	22552	22552				
1.7	Строительство обходов городов Канска и Ачинска	9 200	9 200				
1.8	Развитие сети зимних автомобильных дорог в северных районах Красноярского края в целях обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами	3949		3949			
1.9	Реконструкция автодороги 04К-029 регионального значения «Саяны» на участке Кошуринково – Жайма	11347		11347			
1.10	Реконструкция автодороги Канск – Абан – Богучаны	7235		7235			

1.11	Капитальный ремонт автомобильной дорог Елишино – Северо-Енисейский	9256		9256	
1.12	Строительство автодороги Ачинск – Лесосибирск	Отсутствует ПСД			
1.13	Обеспечение круглогодичного автодорожного сообщения с Эвенкийским муниципальным районом	Отсутствует ПСД			
	ИТОГО	202 219	102 791	80 519	18 910
2	Автотранспортный комплекс				
2.1	Обновление парка общественного транспорта по г. Красноярск, к проведению Универсиады 2019: провести расширение и реконструкцию существующей улично-дорожной сети города, оптимизировать схему организации транспортного движения, включая комплексную схему движения общественного транспорта. Провести модернизацию наземного городского электрического транспорта	4 080	4 080		
2.2					
2.3	Развитие направления электромобилей	Требуется разработка программы			
2.4	Формирование в г. Красноярск маршрутной сети движения общественного авто-электротранспорта во взаимодействии АО «КрасЖД» в целях повышения мобильности населения в части использования ТПУ проекта «городской электрички»	Требуется разработка программы			
	ИТОГО	5 280	4 080	1 200	
3	Железнодорожный транспорт				
3.1	Восстановления сообщения поездами дальнего следования на участке Красноярск – Ачинск – Лесосибирск	Не требуется			
3.2	Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет южного хода Красноярской железной дороги путем строительства вторых путей	41 500	41 500		
3.3	Строительство железнодорожной линии «Кзыл – Курагино»	138 000	138 000		
3.4	Строительство Северо-Сибирской железной дороги (СевСиб)	384 000	384 000		
3.5	Строительство глубокого железнодорожного северного обхода Красноярск	Отсутствует ПСД			

3.6	Развитие проекта «городская электричка» для агломерации г. Красноярск	Отсутствует инвестиционный проект				
3.7	Высокоскоростная магистраль Красноярск – Новосибирск	Отсутствует ПСД и инвестиционный проект				
3.8	Обновление парка подвижного состава	4 659	4 659			
3.9	Продолжение работ по строительству метрополитена г. Красноярск	Требуется разработка программы				
4	Водный транспорт	568 159	568 159			
4.1	Мероприятия по повышению эффективности организации Северного завода	Не требуется				
4.2	Реконструкция арктических портов Диксона, Хатанги	14 100	14 100			
4.3	Строительство удаленного филиала порта Дудинка на мысе Таналау	6 723				6 723
4.4	Строительство нового пассажирского речного вокзала	72			72	
4.5	Обновление парка пассажирских судов	3 523	3 523			
4.6	Развитие маршрутной сети речных трамваев с интеграцией их в систему пассажирских перевозок внутри Красноярской агломерации	104			104	
4.7	Строительство базы технического обслуживания и ремонта пассажирских речных судов	310			310	
5	Воздушный транспорт	24 832	17 555		486	6 723
5.1	Перспективное развитие аэропортового узла г. Красноярск	18 600				
5.2	Реновация парка ВС	8 904			5 544	18 600
5.3	Реконструкция региональных а/п и а/п местного значения	1 729			1 001	728
5.4	Развитие внутрирегиональной маршрутной сети	2 834	1 308		1 526	
	ИТОГО	32 067	1 308		8 071	22 688
	ВСЕГО 832 956	832 556	693 961		90 275	29 411

11. Механизмы реализации стратегии

Ключевые принципы регионального развития:

- синхронизация
- определение приоритетов
- вовлеченность
- устойчивость развития

Подходы к мультипликативности управления по блокам в разрезе мероприятий:

- организационный
- экономический
- юридический
- финансовый

Формат планирования

- организация утверждения планов в формате проектного офиса
- метод планирования – принимая во внимание предпринятые шаги федеральным правительством в части возрождения «госплана» - разработка целевых показателей в масштабе на весь срок планирования и промежуточные этапы по 5 лет («вешки»)

Подходы к финансированию

№	Подходы и методы финансирования	Примерные сроки запуска	Для каких направлений
1	Бюджетное финансирование в рамках ФЦП, краевые и муниципальные программы	1 год – 3 года	Развитие Севера Обновление парка Субсидирование перевозок
2	Использование бюджетных кредитов	6 мес. – 1 год	Развитие региональной инфраструктуры и обновление транспортного парка
3	Привлечение сторонних денежных средств, на основе финансовых инструментов:		
	а) государственные инфраструктурные облигации	до года	
	б) документарные простые векселя	3 мес. – 6 мес.	
4	Выпуск депозитарных векселей под открытие кредитных линий	до 2 мес.	
5	Развитие частно-государственного партнерства (вклад от лица края - преференции для участников):		Развитие Красноярской агломерации
	а) определение пакета преференций и периода их действия	2 мес – 4 мес.	
	б) согласование с заинтересованными ведомствами и ЗС края	1 мес. – 3 мес.	
	в) принятие краевой программы и внедрение в практику работы	с момента принятия, на период окупаемости	

Подходы к юридическому сопровождению

1. Организовать межведомственное взаимодействие с профильными органами федеральной исполнительной власти по вопросам разработки и принятия федерального закона о государственном стратегическом планировании, который должен установить организацию и основные принципы системы государственного стратегического планирования социально-экономического развития Российской Федерации, порядок осуществления процедур государственного стратегического планирования, а также определить полномочия участников процесса государственного стратегического планирования на будущие периоды.

Такая работа проводится с 2003 г., и проект федерального закона разработан. Однако утверждаются отдельные документы, регламентирующие работы только в отдельных направлениях стратегического планирования, причем эти документы зачастую противоречат друг другу и не создают единую систему прогнозирования, планирования и бюджетирования.

2. Организовать межведомственное взаимодействие с профильными органами федеральной исполнительной власти по вопросам разработки интеграционного системного подхода к проблеме создания стратегий развития регионов.

3. Совместно с профильными органами федеральной исполнительной власти предложить пересмотреть подходы к разработке региональных целевых программ, в части расширения горизонтов планирования с 3 лет до 5-6 лет. А в части программ, предназначенных для реновации парка подвижного состава, обновления парка воздушных, морских и речных судов – до 10-15 лет.

4. Рекомендовать региональным профильным органам исполнительной власти, соответствующим органам ЗС края провести диагностику действующей нормативно-правовой базы на предмет ее соответствия вызовам экономической конъюнктуры и целям, изложенным в настоящей стратегии.

5. Рекомендовать региональным профильным органам исполнительной власти, соответствующим органам ЗС края по настоящей стратегии разработать и принять соответствующие профильные нормативно-правовые акты, способствующих достижению поставленных стратегических целей и обеспечению реализации целевых задач.

ПРИЛОЖЕНИЯ

1	Прогноз перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота на период до 2030 года
2	Значения индикаторов реализации региональной транспортной стратегии на период до 2030 года
3	Крупные инвестиционные проекты. Мероприятия по целям, задачам и этапам реализации региональной транспортной стратегии
4	Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации региональной транспортной стратегии на период до 2030 года
5	Этапы реализации приоритетных проектов
6	Отзывы министерств и ведомств Красноярского края

1. Прогноз перевозок грузов и пассажиров на период до 2030 года (в млн. чел и млн. тн)

№	Вид транспорта		2016 2017 2021 2026 2030						
			2016	2017	2021	2026	2030		
1	Автотранспорт								
	Грузоперевозки		112,69	116,91	120,2	123,5	132,1		
	Пассажироперевозки		242,16	244,58	250,80	259,3	290		
2	Железнодорожный транспорт								
	Грузоперевозки, тн		49,1	51,1	50,1	50,5	50,4		
	Пассажироперевозки, пасс.		6,61	6,69	7,3	7,5	7,8		
3	Водный транспорт								
	Грузоперевозки, тн.		5,48	5,48	5,48	5,48	5,48		
	Пассажироперевозки		0,9	0,9	0,9	0,9	0,9		
4	Воздушный транспорт								
	Грузоперевозки		0,01	0,01	0,01	0,01	0,01		
	Пассажироперевозки		1,3	1,3	1,4	1,4	1,6		
	Грузоперевозки, всего		167,28	173,5	175,79	179,49	187,99		
	Пассажироперевозки, всего		250,97	253,47	260,4	269,1	300,3		

2. Значения индикаторов реализации региональной транспортной стратегии на период до 2030 года

№ Вид транспорта

Единицы измерения

2017

2021

2026

2030

Цель 1. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузопользователей на уровне потребностей инновационного развития экономики региона

1	доля протяженности дорог Красноярской агломерации, соответствующих нормативным требованиям	%	55	75	85	90
2	протяженность ежегодно вводимых после строительства (реконструкции) дорог	км	1	30	30	30

Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами

1	доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в процентах	%	15,1	17,5	19,5	21,5
2	средний возраст парка пассажирских автотранспортных средств, в годах		13,3	11,5	9,5	7,5
3	доля пассажирских самолетов и вертолетов, эксплуатируемых менее 10 лет в составе коммерческого парка, в процентах	%	12	22	30	30
4	уровень финансирования по содержанию автомобильных дорог от норматива финансовых затрат: 2020 г. - 50%, 2025 г. - 100%	%	26	65	100	100
5	ежегодная суммарная мощность вводимых объектов ремонта: 2024 г. - 750 км; 2030 г. - 1500 км	км	300	700	1000	1500

Цель 3. Повышение уровня безопасности транспортной системы

1	Доля снижения числа мест концентрации ДТП на дорогах Красноярской агломерации (по отношению к отчетному периоду прошлого года)	%	0	80	80	80
2	Социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения)	человек на 100 тысяч населения	20,9	20,4	20,0	19,5
3	снижение аварийности на железнодорожных переездах, в процентах		0	10	7	5
4	количество ликвидированных железнодорожных переездов в одном уровне к 2017 году	ед.	0	1	4	5
5	количество введенных пешеходных переходов в разных уровнях к 2017 году	ед.	0	2	3	5

Цель 4. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду

1	Протяженность ежегодно вводимых после капитального ремонта дорог с усовершенствованным видом покрытия	км	0	10	10	10
---	---	----	---	----	----	----

**3. Крупные инвестиционные проекты. Мероприятия по целям и задачам реализации региональной транспортной стратегии
Автодорожный комплекс**

№	Цель	Задача	Мероприятия
1			Реконструкция и приведение к нормативному состоянию автодорог Красноярской агломерации
2			Строительство пешеходных переходов и устройство освещения на автодорогах
3			Реконструкция автодороги Р-257 «Енисей» (Красноярск – Абакан – Кызыл – граница с Монголией)
4	1. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузопользователей на уровне потребностей инновационного развития экономики региона		Реконструкция и расширение участков автодороги Р-255 «Сибирь» (Новосибирск – Красноярск – Иркутск)
5			Строительство автодорожного мостового перехода через р. Енисей в районе п. Высокогорский с отходящими от него автодорогами в направлении Северо-Енисейского района и на правобережье р. Ангара
6			Строительство автодорог Нижнего Приангарья
7		Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения	Строительство обходов городов Канска и Ачинска
8	2. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.		Развитие сети зимних автомобильных дорог в северных районах Красноярского края в целях обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами
9	3. Повышение уровня безопасности транспортной системы.		Реконструкция автодороги 04К-029 регионального значения «Саяны» на участке Кошурниково – Жайма
10	4. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.		Реконструкция автодороги Канск – Абан – Богучаны
11			Капитальный ремонт автомобильной дорог Епишино – Северо-Енисейский
12			Строительство автодороги Ачинск – Лесосибирск
13			Обеспечение круглогодичного автодорожного сообщения с Эвенкийским муниципальным районом

Автотранспортный комплекс

Цель		Задача		Мероприятия	
№	Цель	Задача	Мероприятия	№	Мероприятия
1	1. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики региона	Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения	Обновить парк общественного транспорта	1	По г. Красноярск, к проведению Универсиады 2019: провести расширение и реконфигурацию существующей улично-дорожной сети города, оптимизировать схему организации транспортного движения, включая комплексную схему движения общественного транспорта.
2	2. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.			2	Провести модернизацию наземного городского электрического транспорта
3	3. Повышение уровня безопасности транспортной системы.			3	Развитие направления электромобилей
4	4. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.			4	Сформировать в г. Красноярск маршрутную сеть движения общественного авто-электротранспорта во взаимодействии АО «КрасЖД» в целях повышения мобильности населения в части использования ТПУ проекта «городской электрички»

Ж/д транспорт

Цель		Задача		Мероприятия	
№	Цель	Задача	Мероприятия	№	Мероприятия
1	1. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики региона	Обеспечение транспортной доступности для населения края	Продолжение работ по строительству метрополитена г. Красноярск	1	Восстановления сообщения поездами дальнего следования на участке Красноярск - Ачинск - Лесосибирск
2	2. Обеспечение доступности и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики региона	Увеличение пропускной способности КрасЖД	Увеличение пропускной способности КрасЖД	2	Комплексное развитие участка Междуреченск - Тайшет южного хода Красноярской железной дороги путем строительства вторых путей
3	3. Обеспечение доступности и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики региона	Обеспечение доступа к минерально-сырьевой базе Республики Тыва и	Обеспечение доступа к минерально-сырьевой базе Республики Тыва и	3	Строительство железнодорожной линии «Кызыл-Курагин»

	качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.	перспективным железнодорожным месторождениям Казыльской группы	
5	3. Повышение уровня безопасности транспортной системы.	Вывод с ж/д-ветки проходящей через г. Красноярск товарных составов идущих транзитом	Строительство Северо-Сибирской железной дороги (СевСиб)
6	4. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.	Обеспечение транспортной доступности для населения Красноярской агломерации	Строительство глубокого железнодорожного северного обхода Красноярска
7			
8		Создание условий для повышения экономической активности и трудовой миграции населения	Развитие проекта «городская электричка» для агломерации г. Красноярск
9		Снижение парка подвижного состава имеющего остаточный ресурс	Высокоскоростная магистраль Красноярск – Новосибирск Обновление парка подвижного состава

Водный транспорт

№	Цель	Задача	Мероприятия
1	1. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики региона	Увеличение доли региона в рынке морских перевозок грузов за счет повышения грузооборота морских портов края	Реконструкция арктических портов Диксона, Хаганги
2	2. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.	Повышение конкурентоспособности региона на рынке туристических услуг России	Строительство удаленного филиала порта Дудинка на мысе Талану
3	3. Повышение уровня безопасности транспортной системы.		Обновление парка пассажирских судов
4	4. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.	Оптимизация расходов на техническое обслуживание и ремонт пассажирских судов	Строительство нового пассажирского речного вокзала
		Реализация централизованного	Развитие маршрутной сети речных трамваев с интеграцией их в систему пассажирских перевозок внутри Красноярской агломерации
			Строительство базы технического обслуживания и ремонта пассажирских речных судов
			Мероприятия по повышению

		подхода к процессу обеспечения северных территорий жизненно необходимыми ресурсами	эффективности организации Северного завоза
--	--	--	--

Воздушный транспорт

№		Цель	Задача	Мероприятия
1	3	Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.	Обеспечение связанности края на внешнем и внутреннем рынке воздушных перевозок	Перспективное развитие авиатранспортного комплекса
2		Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.	Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения	Реновация парка воздушных судов
4		Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики региона	Обеспечение экономической связанности территорий края	Реконструкция региональных аэропортов и посадочных площадок
5		Повышение уровня безопасности транспортной системы.		Развитие внутрирегиональной маршрутной сети

4. Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации региональной транспортной стратегии на период до 2030 года

№	Наименование проекта	Сумма, млн. руб.
1	Автодорожный комплекс	
1.1	Реконструкция и приведение к нормативному состоянию автодорог Красноярской агломерации	96 166
1.2	Строительство пешеходных переходов и устройство освещения на автодорогах	16 905
1.3	Реконструкция автодороги Р-257 «Енисей» (Красноярск – Абакан – Кызыл – граница с Монголией)	961
1.4	Реконструкция и расширение участков автодороги Р-255 «Сибирь» (Новосибирск – Красноярск – Иркутск)	15 345
1.5	Строительство автодорожного мостового перехода через р. Енисей в районе п. Высокогорский с отходящими от него автодорогами в направлении Северо-Енисейского района и на правобережье р. Ангара	9 302
1.6	Строительство автодорог Нижнего Приангарья	22 552
1.7	Строительство обходов городов Канска и Ачинска	9 200
1.8	Развитие сети зимних автомобильных дорог в северных районах Красноярского края в целях обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами	3949
1.9	Реконструкция автодороги 04К-029 регионального значения «Саяны» на участке Кошурниково - Жайма	11 347
1.10	Реконструкция автодороги Канск – Абан – Богучаны	7 235
1.11	Капитальный ремонт автомобильной дорог Епишино – Северо-Енисейский	9 256
1.12	Строительство автодороги Ачинск – Лесосибирск	Отсутствует ПСД
1.13	Обеспечение круглогодичного автодорожного сообщения с Эвенкийским муниципальным районом	Отсутствует ПСД
	ИТОГО	202 219
2	Автотранспортный комплекс	
2.1	Обновление парка общественного транспорта по г. Красноярск, к проведению Универсиады 2019: провести расширение и реконфигурацию существующей улично-дорожной сети города, оптимизировать схему организации транспортного движения, включая комплексную схему движения общественного транспорта. Провести модернизацию наземного городского электрического транспорта	1 200
2.2		4 080
2.3	Развитие направления электромобилей	Требуется разработка программы
2.4	Формирование в г. Красноярск маршрутной сети движения общественного авто-электротранспорта во взаимодействии АО «КрасЖД» в целях повышения мобильности населения в части использования ТПУ проекта «городской электрички»	Требуется разработка программы
	ИТОГО	5 680
3	Железнодорожный транспорт	
3.1	Восстановления сообщения поездами дальнего следования на участке Красноярск - Ачинск - Лесосибирск	Не требуется
3.2	Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет южного хода Красноярской железной дороги путем строительства вторых путей	41 500
3.3	Строительство железнодорожной линии «Кызыл-Курагино»	138 000
3.4	Строительство Северо-Сибирской железной дороги (СевСиб)	384 000
3.5	Строительство глубокого железнодорожного северного обхода Красноярска	Отсутствует ПСД
3.6	Развитие проекта «городская электричка» для агломерации г.	Отсутствует

Красноярск		инвестиционный проект
3.7	Высокоскоростная магистраль Красноярск – Новосибирск	Отсутствует ПСД и инвестиционный проект
3.8	Обновление парка подвижного состава	4 659
3.9	Продолжение работ по строительству метрополитена г. Красноярск	Требуется разработка программы
	ИТОГО	568 159
4	Водный транспорт	
4.1	Мероприятия по повышению эффективности организации Северного завоза	Не требуется
4.2	Реконструкция арктических портов Диксона, Хатанги	14 100
4.3	Строительство удаленного филиала порта Дудинка на мысе Таналау	6 723
4.4	Строительство нового пассажирского речного вокзала	
4.5	Обновление парка пассажирских судов	3 523
4.6	Развитие маршрутной сети речных трамваев с интеграцией их в систему пассажирских перевозок внутри Красноярской агломерации	104
4.7	Строительство базы технического обслуживания и ремонта пассажирских речных судов	310
	ИТОГО	24 832
5	Воздушный транспорт	
5.1	Перспективное развитие авиатранспортного комплекса	18 600
5.2	Реновация парка ВС	8 904
5.3	Реконструкция региональных аэропортов и посадочных площадок	1 729
5.4	Развитие внутрирегиональной маршрутной сети	2 834
	ИТОГО	32 067
	ВСЕГО	832 556