



Д.В. СВИРИДОВ
Председатель
Законодательного
Собрания
Красноярского края

e-mail:
sobranie@sobranie.info

ИНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ: КАК ОБЕСПЕЧИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ В УСЛОВИЯХ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ

DOI: 10.25801/SRC.2020.68.39.016

УДК 332.021; 353.2

АННОТАЦИЯ: в докладе затронуты вопросы развития транспортной доступности Арктической зоны, региональных и межмуниципальных маршрутов, особенности морской навигации и строительства дорог и аэропортов на Крайнем Севере.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Восточная Арктика, Россия, Красноярский край, транспортная связность, национальный проект, автомобильные дороги, многоцелевые самолеты, удаленные районы.

DMITRY SVIRIDOV
Chairman, Legislative
Assembly of
Krasnoyarsky krai

e-mail:
sobranie@sobranie.info

TRANSPORT AND LOGISTICS NETWORK: HOW TO MAINTAIN SECURITY IN PERMAFROST

ABSTRACT: the report focuses on the development of transport accessibility of the Arctic zone, regional and municipal routes, features of sea navigation and the construction of roads and airports in the Far North and proposes the legislative measures needed to provide transport and logistics security in permafrost, as well as mobility and connectivity of the Arctic regions of Russia.

KEY WORDS: Eastern Arctic, Russia, Krasnoyarsk Territory, transport connectivity, national project, highways, multipurpose aircraft, remote areas.

Транспортная структура в Арктической зоне Красноярского края включает морской внутренний водный транспорт, сухопутный транспорт и авиацию. В инфраструктуру морского транспорта в красноярской Арктике входят аэропорты в городах Игарка, Дудинка, поселке Диксон, сельском поселении Хаганга. Общегодовой грузооборот превышает 1,3 млн тонн грузов.

В Восточной Арктике основную транспортную роль играет река Енисей, особенно глубоководные низовья реки. Под проводкой ледоколов суда восточной части Северного морского пути могут ходить практически в течение всего года. Навигация может прерваться в конце мая – июне в связи с прохождени-

ем пика весеннего половодья и ледохода. В ближайшие годы планируются строительство удаленного филиала порта города Дудинка и модернизация порта Диксон.

Социально-экономическое развитие красноярской Арктики сдерживается отсутствием надежной круглогодичной транспортной связи между прилегающими к Транссибу южными районами и северными районами, тяготеющими к Северному морскому пути.

Сквозное грузовое судоходство по Енисею осуществляет в основном Енисейское речное пароходство, которое обладает 455 судами, общий тоннаж которых превышает 38 тыс. тонн.

На долю металлургического комплекса в грузо-

перевозках приходится 63 % всех перевозок, лесного комплекса – 25 %.

Судоходство в притоках Енисея осуществляется в гораздо более трудных условиях, чем по Енисею, в связи с ограниченной осадкой судов, отсутствием специализированного малотоннажного флота, коротким периодом навигации: по Енисею – 4 месяца, на большинстве его притоков – от 7 до 20 дней.

Развитие внутреннего водного транспорта в северных районах Красноярского края тесно связано с реализацией мероприятий комплексного плана «Енисейская Сибирь». В частности, в течение ближайших трех лет планируется двукратное увеличение флота пассажирских судов по маршруту Красноярск – Дудинка – Красноярск.

В целях содействия строительству флота и обеспечения требований технического регламента, сохранения провозной способности флота для завоза жизнеобеспечивающих грузов в районы Крайнего Севера считаем целесообразным поддержать предложение Ассоциации полярников об увеличении за счет средств федерального бюджета уставного капитала АО «Объединенная судостроительная корпорация» для расширения программы лизинга морских и речных судов отечественного производства для восстановления флота судовладельцев, осуществляющих перевозку грузов и пассажиров в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, на условиях срока лизинга до 15 лет по ставке 2,5 %.

Инфраструктуру сухопутного транспорта Арктической зоны Красноярского края формируют зимние автомобильные дороги (автозимники) и норильская железная дорога.

Общая протяженность ежегодно обустриваемых автозимников составляет 4,5 тыс. км, четверть из них – это ледовые дороги (проходят по льду замерзших рек).

Наши предложения следующие:

1. Довести норматив содержания зимних автомобильных дорог, находящихся в Арктической зоне, как минимум до 50 % к 2023 году. Рассмотреть возможность увеличения норматива за счет получения федеральной субсидии через государственную программу «Развитие транспортной системы».
2. Разработать и утвердить нормативный правовой акт субъекта Российской Федерации о безвозмездном согласовании передачи земельных участков, находящихся в аренде семейных и родовых общин коренных малочисленных народов Севера (КМНС), под зимние автомобильные дороги общего пользования с определением компенсационных выплат.
3. Рассмотреть возможность строительства участка зимней автомобильной дороги, соединяющей Таймыр с центральными районами Красноярского края, что даст возможность в течение 3-4 месяцев зимнего периода проводить завоз необходимых товаров на полуостров и вывоз в поселки Красноярского края продукции охоты и водных биоресурсов, добытых промысловиками из числа КМНС.

Вместе с тем считаем правильным пересмотреть отраслевые подходы и нормативы по ремонту и строительству автомобильных дорог для северных территорий с нестабильными грунтовыми условиями.

В связи с исторически сложившейся демографической ситуацией территории наших регионов, как правило, не соответствуют критериям (по численности проживающего населения) для участия в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Предлагаем рассмотреть возможность изменения критериев для северных территорий к участию в национальном проекте.

Кроме того, Государственной программой «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596, предусмотрен федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», который включает в себя обновление подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в 20 крупнейших городских агломерациях. По той же причине – в связи с демографической ситуацией, как правило, наши города и районы не попадают в этот проект. Срок реализации этого проекта установлен до 2024 года. Считаем, что для северных территорий необходимо установить особые условия для участия в этом проекте.

Если говорить о Норильской железной дороге, она составляет 333 км, но с 1998 года пассажирские перевозки по ней прекращены. Перспективы развития железнодорожного транспорта в красноярской Арктике могут быть связаны с расширением Ямальского транспортного коридора, а именно с проектированием и строительством железнодорожной линии от Карачаево через Уренгой к Норильскому промышленному району как развитие проекта «Северный широтный ход».

Ввод в эксплуатацию этой линии позволит освоить новые богатые на цветные металлы районы, кроме того, облегчится создание Пайяхского нефтегазового кластера.

Необходимо сказать несколько слов о транспортной доступности удаленных районов, которую решает воздушный транспорт. Региональная авиация играет важную роль в экономике региона, являясь круглогодичным видом транспорта для большей части северных территорий Красноярского края. Несмотря на это, реновация основных фондов авиапредприятий осуществлялась в незначительных масштабах, структура и схема перевозок не менялись вслед за изменениями в экономике региона.

Несмотря на высокую социальную значимость, качество регулярных авиасообщений не в полной мере отвечает запросам населения, является сдерживающим фактором социально-экономического развития северных территорий Красноярского края.

Основную долю – 88,6 % в общем объеме региональных авиаперевозок, занимают межмуниципальные перевозки, в первую очередь это авиасообщения с краевым центром (г. Красноярск), что объясняется характером расселения населения, высокой степенью концентрации населения в административных цен-

трах, а также большой протяженностью межмуниципальных линий – свыше 1 тыс. км, что сопоставимо с протяженностью магистральных направлений в европейской части России.

Межмуниципальные перевозки осуществляются в основном на региональных самолетах типа АН-24, АН-26, АТР-42. В последние годы добавились легкие самолеты вместимостью 9-19 человек. Межмуниципальные внутрирайонные перевозки осуществляются на вертолетах МИ-8.

Озвучу следующие предложения, которые касаются авиации:

1. Рассмотреть вопрос о разработке и производстве легких многоцелевых самолетов вместимостью до 9 мест со сниженными условиями и требованиями к базированию, а также турбовинтового регионального пассажирского самолета АН-26 на замену АН-24, с высоко расположенным крылом, способного выполнять полеты на грунтовые аэродромы с низкой плотностью покрытия.
2. Рассмотреть возможность внесения изменений в Правила предоставления субсидии из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети, утвержденной поста-

новлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 в части установления возможности субсидирования маршрутов из аэропортов, расположенных в Арктической зоне, до узлового аэропорта в пределах одного субъекта Российской Федерации.

3. В целях обеспечения транспортной доступности населения, проживающего в удаленных и труднодоступных поселениях в Арктической зоне, где авиация является единственным видом транспортного сообщения, рассмотреть вопрос о включении в перечень субсидируемых маршрутов в соответствии с Правилами предоставления субсидий федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 02.03.2018 № 215, дополнительных маршрутов для Красноярского края (Красноярск – Хатанга - Красноярск и Красноярск – Тура - Красноярск).

Особое внимание необходимо обратить на ремонт аэропортовой сети. В Красноярском крае крупные аэропорты получили серьезную поддержку, произведены ремонты, обновлена инфраструктура. Однако малые аэродромы требуют пристального внимания региональных и федеральных органов власти.
