

О реализации Транспортной стратегии Российской Федерации

В. Кузьмина



В Москве 17 декабря состоялось расширенное заседание Коллегии Министерства транспорта РФ, на котором рассмотрен вопрос о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года на региональном уровне.

Открывая заседание, министр транспорта РФ Максим Соколов напомнил, что откорректированный вариант Транспортной стратегии летом 2013 г. был одобрен Правительством РФ. Он сказал, что в рамках этого решения отрабатываются вопросы, связанные с реализацией Стратегии на региональном уровне. Развитие транспортного комплекса напрямую влияет на социально-экономическое развитие регионов, промышленности и является одним из важнейших факторов, влияющих на уровень жизни людей. Поэтому сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры страны является одной из главных государственных задач.

М. Соколов отметил, что реализация инфраструктурных проектов в регионах будет учитываться при формировании государственных и федеральных целевых программ развития. Так, например, при корректировке в государственную Программу развития транспортной системы до 2020 года будут положены не только отраслевые, но и региональные задачи по развитию транспортной инфраструктуры. «Транспортная стратегия должна стать инструментом реализации в целом федеральной транспортной политики, а также одним из основных источников формирования направлений для развития уже конкретных отраслей и транспортного комплекса страны», – заявил министр.

С докладом «Формирование региональных транспортных стратегий в увязке с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» выступил заместитель министра транспорта РФ Алексей Цыденов. Он отметил, что одним из механизмов реализации Стратегии является разработка региональных транспортных стратегий и программ развития транспорта, а также их увязка с Транспортной стратегией Российской Федерации.

«Отраслевые региональные стратегии и программы должны быть приведены в соответствие с обновленной Транспортной стратегией по целям, задачам, индикаторам и мероприятиям. Результатом этих работ должен стать согласованный стратегический план развития транспортной системы, предусматривающий реализацию мероприятий различных программ с учетом интересов всех заинтересованных сторон и четким разделением ответственности между органами государственной власти различных уровней, государственными и частными инвесторами, а также субъектами транспортного комплекса», – сказал А. Цыденов. При этом он отметил, что необходимость такой увязки связана с тем, что ряд задач по достижению запланированных целевых индикаторов Транспортной стратегии требует комплексного подхода, предусматривающего планирование сбалансированного развития транспортной инфраструктуры как федерального, так и регионального и даже муниципального уровня.

А. Цыденов более подробно остановился на целях Транспортной стратегии. В рамках достижения такой цели, как формирование единого транспортного пространства, будут проектироваться и строиться скоростные автомобильные дороги, ликвидироваться «узкие» места на железнодорожной инфраструктуре общего пользования, что позволит повысить не только мобильность населения, но и загрузку грузовых линий и обеспечить движение ускоренных контейнерных поездов.

Предусматривается переход от моноцентрической структуры транспортной сети, замкнутой на Москву, к



Транспортная стратегия не может быть реализована в отрыве от регионов, без согласования целей и задач их транспортной политики, а также выполняемых мероприятий по времени и параметрам реализации

более эффективной сетевой конфигурации. Такая структура может быть полностью сформирована только с привлечением регионов, поскольку связана с реконструкцией и развитием региональных транспортных систем и инфраструктуры.

Планирование развития транспортной инфраструктуры предполагается осуществлять на основе транспортно-экономического баланса, который должен формироваться на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

Важной задачей на стыкующихся направлениях является также обеспечение баланса нормативного содержания сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения. По словам А. Цыденова, в автодорожном комплексе будет соблюдаться разумный баланс между потенциалом дорожной сети и ростом автомобильного парка, прежде всего, в крупных городах. Развитие транспортных систем крупных городских агломераций в обновленной Стратегии становится важным сегментом государственной транспортной политики, которая должна объединить и скоординировать действия федеральных, региональных и муниципальных органов.

Предполагается модернизация инфраструктуры морских портов с созданием так называемых «эшелонированных портов» на Таманском полуострове, в Усть-Луге, Новороссийске, интегрирующих в себя удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы, которые возводятся, как правило, частными инвесторами при взаимодействии с региональными властями.

Будет увеличен объем использования внутренних водных путей посредством переключения части сезонного грузопотока в регионах с автомобильного и железнодорожного транспорта. Все эти мероприятия позволят повысить коммерческие скорости доставки грузов железнодорожным транспортом на 30%, внутренним водным транспортом – почти на 60%, автомобильным транспортом – практически в два раза.

Предусматривается, что значительная часть комплексных мероприятий по увеличению производительности транспортных систем должна быть осуществлена с использованием механизмов комплексной увязки мероприятий всех уровней.

Для обеспечения доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок будут обеспечены транспортные нужды добывающих отраслей, включая экспорт энергетических и прочих сырьевых ресурсов, а также освоение новых месторождений полезных ископаемых. Задачи ускоренного развития экономики Сибири и Дальнего Востока, а также снятия инфраструктурных ограничений для реализации стратегий развития ключевых отраслей промышленности могут быть решены в рамках инновационного сценария развития транспортного комплекса.

Планируется реализовать масштабные проекты по модернизации БАМа и Транссиба, развитию Северного морского пути и ряд других.

В результате достижения цели по инновационному сценарию коммерческая скорость товарных потоков, а также предсказуемость работы транспортных систем по времени выйдут на уровень развитых стран, отметил А. Цыденов. Будут стимулироваться обновление подвижного состава, создание сетей транспортно-логистических центров, развитие мультимодальных перевозок с системами управления в цепях поставок. Все эти задачи должны найти отражение в региональных транспортных стратегиях, синхронизированных с федеральной Транспортной стратегией.

Для обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами впервые предусмотрено регулирование вопросов, связанных с функционированием и развитием городских агломераций. Будет снята острота транспортных проблем крупнейших городских агломераций – Московского, Санкт-Петербургского, Екатеринбургского, Пермского и других транспортных узлов, а также проблем транспортной доступности удаленных регионов. Предусматриваются принципиальное увеличение территориальной связности страны, улучшение доступности центров социально-экономического развития с использованием видовых преимуществ каждого из магистральных видов транспорта.

Получат широкое внедрение и использование спутниковые навигационные технологии ГЛОНАСС в интересах навигационно-связного обеспечения транспортного комплекса и повышения уровня транспортной безопасности. По словам А. Цыденова, уже сейчас во многих субъектах Российской Федерации при координации работ Минтрансом России приняты региональные программы внедрения навигационно-информационных технологий, которые системно и четко увязаны с программно-целевыми документами федерального уровня по внедрению технологий ГЛОНАСС в экономике страны. Как результат – в регионах созданы унифицированные и увязанные по целям и задачам региональные навигационно-информационные центры.

Также будут активно внедряться интеллектуальные транспортные системы, повышающие эффективность использования существующей транспортной инфраструктуры и общественного транспорта, а также являющиеся локомотивом внедрения передовых транспортно-логистических технологий.

Для обеспечения интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны будут выполнены ключевые мероприятия по реализации конкурентного потенциала России в сфере транзита и экспорта транспортных услуг. Задача развития международных транспортных коридоров требует комплексной увязки федеральной и региональной транспортной инфраструктуры и должна быть детально спланирована с привлечением регионов – в рам-



Предусматривается переход от моноцентрической структуры транспортной сети, замкнутой на Москву, к более эффективной сетевой конфигурации

ках разработки региональных транспортных стратегий. При этом важное значение будет иметь увязка развития транспортной инфраструктуры соседних регионов, отметил А. Цыденов.

Он также подчеркнул, что важными являются такие цели, как обеспечение безопасности и снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду. Реализация этих целей возможна только при синхронизации работы с регионами.

В заключение заместитель министра отметил, что Транспортная стратегия не может быть реализована в отрыве от регионов, без согласования целей и задач их транспортной политики, а также выполняемых мероприятий по времени и параметрам реализации. С целью методического обеспечения создания согласованной системы региональных транспортных стратегий Министерством транспорта РФ создан методологический центр на базе подведомственного государственного предприятия «Научный центр по комплексным транспортным проблемам Минтранса России». В настоящее время при участии отраслевого научного центра ФГУП «НЦКТП» и с участием Российской академии транспорта разрабатываются методические рекомендации по разработке и реализации региональных транспортных стратегий. После утверждения они будут направлены в регионы. В них будут даны: типовая структура региональной транспортной стратегии; рекомендации по параметрам оценки текущего и прогнозного состояния транспортной системы региона; типовая целевая модель, которая будет сопоставима с целевой моделью Транспортной стратегии РФ. Сюда войдут рекомендации по целевым индикаторам, основным направлениям и мерам транспортной политики, формированию финансовых моделей реализации мероприятий и проектов региональных стратегий, в том числе на основе механизмов государственно-частного партнерства.

Предусматривается подготовка регламентов согласования региональных транспортных стратегий с Транспортной стратегией Российской Федерации по необходимым параметрам.