



ТРЕБУЕТСЯ УСКОРЕНИЕ

С очинский инвестиционный форум и в этот раз удивил насыщенной программой и разнообразными мероприятиями. Многочисленные конференции, круглые столы и семинары, интересные встречи и знакомства, беседы и интервью...

Неожиданной, но содержательной была встреча с девушкой из Тувы.

Сат Айгуш, руководитель сообщества молодых предпринимателей Тувы, узнав, что я работаю в журнале «Дороги и транспорт», осыпала меня вопросами: «Почему не пишете про наши края? Когда же, наконец, построят железную дорогу у нас? Когда будем летать без пересадок? Вы знаете, как я добиралась до Сочи? Сначала из Кызыла пол сутки ехала на машине до Красноярска, оттуда самолетом четыре с половиной часа летела до Москвы. А уж потом из Москвы – полетела в Сочи. Два дня потратила лишь на дорогу?! Ну куда это годится? А о стоимости билетов и не говорю».

И права была Айгуш. Судите сами: чтобы выехать за пределы Сибирского федерального округа, надо сперва доехать из Кызыла в Абакан – это 4 часа, или в Красноярск, 12 часов. И то, при благоприятных погодных условиях. Региональные же авиаперевозки пассажиров – казалось бы, естественные в такой транспортно-географической ситуации – сопряжены с проблемами. Во-первых, «это, в основном, мало- и среднегабаритные самолеты (серий Ан, Як), да и у них рейсы до Красноярска – лишь дважды в неделю». А во-вторых, цены – это парадокс. Ибо авиабилет от Красноярска до Москвы «3–4 тыс. руб. Зато из Кызыла в Красноярск – при несопоставимости этих расстояний – почти в два раза дороже!».

Министр транспорта Максим Соколов, в этой связи, на форуме упомянул предстоящее заклю-

чение концессионного соглашения в отношении проекта «Строительство железной дороги Элегест–Кызыл–Курагино (Тува–Красноярский край). Его реализация повысит уровень развития транспортной сети всей Сибири и, в том числе, доступности Республики Тува – «одного из пяти регионов, где нет железной дороги».

Надо отметить, многое сделано в последние годы для развития и улучшения дорожно-транспортной отрасли страны. Но, несмотря на это, около трети территории России – пока, можно сказать, «оторваны» от Большой Земли. Сохраняется проблемным качество дорожной сети во многих аграрных районах, а также в Республике Саха (Якутия), Магаданской области, Чукотском автономном округе, как и в обширных северных районах Красноярского края, Приангарья, Забайкалья. Вдобавок, из-за отсутствия дорог с твердым покрытием, не меньше 10% населения страны (15 млн человек) в весенний и осенний периоды остаются, по сути, «отрезанными» от транспортных коммуникаций.

Да, темпы дорожного строительства максимальные за весь постсоветский период, но строится главным образом, в Европейской части страны. Но не надо забывать, что география России и ее транспортной системы – это еще и азиатский регион. Причем его территория более чем вдвое превосходит территорию зарубежной Европы. А ресурсная база этого региона уже минимум на 60% обеспечивает промышленным и энергетическим сырьем всю страну. И, вдобавок, на 70% – наполняет совокупный российский экспорт нефти, газа, сырья для химпрома, цветной металлургии, продукции лесной отрасли. Уже только эти факторы требуют повышенного внимания государства и бизнеса к вопросам комплексного развития транспортной сети в Азиатской части России.

Феруза ДЖАББАРОВА