|  |  |
| --- | --- |
|  | Утверждена  Распоряжением Правительства  Республики Тыва  от «\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_2017 г. №\_\_\_\_\_ |

**ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ**

**РЕСПУБЛИКИ ТЫВА ДО 2030 ГОДА**

**Введение**

Транспортная стратегия Республики Тыва до 2030 года (далее - Транспортная стратегия), разработанная на основании анализа современного состояния и проблем развития транспортной системы Республики Тыва, определяет основные стратегические направления и целевые ориентиры развития транспортной системы Республики Тыва до 2030 года.

В Транспортной стратегии рассматриваются следующие вопросы:

анализ современного состояния дорожно-транспортного комплекса, основные тенденции и проблемы его развития;

прогнозные тенденции развития экономики Республики Тыва, определяющие спрос на услуги дорожно-транспортного комплекса;

выбор оптимального варианта дальнейшего развития дорожно-транспортного комплекса;

цели, задачи и приоритеты транспортной политики;

приоритетные направления развития различных видов транспорта, транспортной инфраструктуры;

механизмы, этапы и ожидаемые результаты от реализации Транспортной стратегии.

**I. Общие положения**

При разработке Транспортной стратегии использовались следующие материалы:

«Об утверждении методических рекомендаций по разработке и корректировке стратегии социально-экономического развития субъекта Российской Федерации и плана мероприятий по ее реализации», утвержденная приказом Министерства экономического развития Российской Федерации от 23 марта 2017 г. № 132;

Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2013-2020 годах)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года N 848;

Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах", утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 года N 864 (с изменениями от 06.11.2014 г. № 1167, от 11 октября 2016 г. № 1031);

«Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года N 1734-р;

«Об утверждении плана мероприятий по разработке проектов стратегий Республики Тыва на период до 2030 года», утвержденная распоряжением Правительства Республики Тыва от 07 августа 2017 года N 373-р;

Стратегия социально-экономического развития Республики Тыва на период до 2020 года, одобренная постановлением Правительством Республики Тыва от 4 апреля 2007 года N 442;

Государственная программа Республики Тыва "Развитие транспортной системы Республики Тыва на 2017-2019 годы", утвержденная постановлением Правительства Республики Тыва от 30 ноября 2016 года № 518.

Словарь

*Автомобильная дорога* - объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью: защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

*Автомобильные дороги общего пользования* - автомобильные дороги и сооружения на них, являющиеся собственностью Российской Федерации, республики Тыва и муниципальных образований республики Тыва и обеспечивающие перевозки грузов и пассажиров между городскими и сельскими населенными пунктами для удовлетворения социально-экономических и оборонных потребностей государства и нужд населения.

*Груз* - все виды товаров, перевозимых железнодорожным, морским, речным, воздушным или трубопроводным транспортом, транспортировка которых не запрещена национальным законодательством.

*Грузовая перевозка* - вид транспортной услуги, обеспечивающей перемещение грузов (товаров) по заданному маршруту при сохранении их физико-химических свойств и массы в оговоренных пределах.

*Грузопоток* - объем перевозок грузов в определенном направлении между заданными пунктами транспортной сети или по заданному участку территории за определенный период времени.

*Интермодальная перевозка* - последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.

В более широком смысле термин "интермодальность" применяется для описания системы транспортировки, предполагающей использование двух или более видов транспорта для перевозки одной и той же грузовой единицы или грузового автотранспортного средства в рамках комплексной транспортной цепи ("от двери до двери") без погрузочно-разгрузочных операций.

*Логистика* - наука, изучающая закономерности и принципы движения материальных и информационных потоков при организации цепи доставки и управления этой цепью, а также формы и методы соответствующей практической деятельности, направленные на обеспечение эффективности перевозок и формирование складских запасов. Цепи поставок могут включать как транспортировку и хранение грузов, необходимых для производственной деятельности, так и доставку их на склады и в распределительные центры, сортировку, переработку, упаковку и окончательное распределение в местах потребления. Основная задача логистики заключается в решении задач разработки теоретических основ, а также практических способов и приемов организации, планирования, контроля и управления движением товарно-материальных ценностей и сопутствующих информационных потоков между сферами производства и потребления в процессе функционирования систем транспорта, снабжения, производства и сбыта. Эффективная организация систем логистики связана с обеспечением требований к качеству движения материальных потоков в процессе их транспортировки и хранения, а также с оптимизацией использования ресурсов для этих видов деятельности. В зависимости от объекта исследования различают логистику снабжения, логистику производства, логистику сбыта, логистику транспорта, складскую логистику.

*Перевозчик* - индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, осуществляющее перемещение пассажиров и грузов (товаров) либо являющееся ответственным за использование транспортного средства, которое осуществляет перевозки грузов (товаров), пассажиров и их багажа.

*Пользователи автомобильных дорог* - юридические и физические лица, являющиеся участниками дорожного движения или осуществляющие предусмотренную настоящим законом хозяйственную деятельность в границах земель автомобильных дорог.

*Транзитные перевозки* - перемещение пассажиров и грузов (товаров) из одного иностранного государства в другое иностранное государство по транспортным коммуникациям страны между двумя или более таможенными пунктами таможенной границы Российской Федерации без взимания таможенных пошлин, налогов и без применения к товарам мер экономической политики России.

Транспорт - отрасль экономики, включающая транспортную сеть всех видов транспорта общего и необщего пользования, транспортные средства, трудовые ресурсы транспорта и систему управления всеми видами транспорта на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

*Транспорт общего пользования* - транспорт, удовлетворяющий потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

*Транспорт необщего пользования (ведомственный)* - транспорт, удовлетворяющий потребности определенного предприятия, объединения (ассоциации, концерна и т.д.) в перевозках грузов и пассажиров.

*Транспортная сеть* - система, обеспечивающая перевозочный процесс и безопасное перемещение транспортных средств независимо от их принадлежности, формы собственности и хозяйственной деятельности.

*Транспортный комплекс* - совокупность различных видов транспорта, находящихся в зависимости и взаимодействии при оказании транспортных услуг.

Транспортный комплекс включает автомобильный, внутренний водный, авиационный виды транспорта, городской пассажирский транспорт (автобус, такси и т.д.), промышленный транспорт, наземные линейные сооружения, дорожное хозяйство с входящими в них юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, которые осуществляют:

перевозочную и транспортно-экспедиционную деятельность;

работы (услуги), связанные с обслуживанием пассажиров, грузов, транспортных средств и их экипажей;

организацию использования части воздушного пространства, которая в установленном порядке определена для воздушных трасс (внутренних и международных), местных воздушных линий, районов авиационных работ, гражданских аэродромов и аэропортов;

обследование, проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт, содержание автомобильных дорог общего пользования, водных путей сообщения и судоходных гидротехнических сооружений, речных портов;

добычу и переработку нерудных ископаемых для дорожного строительства;

научные исследования;

информационное обеспечение;

подготовку кадров;

изготовление и ремонт транспортных средств и технологического оборудования;

иные работы, выполняемые входящими в транспортный комплекс организациями.

*Улично-дорожная сеть* - сеть городских автомобильных дорог, улиц, проездов, пешеходных путей, формируемая в соответствии с Генеральным планом развития города и комплексной схемой развития всех видов городского транспорта.

**II. Предпосылки разработки Транспортной стратегии**

В настоящее время в России реализуется Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, разработанная Минтрансом России, - основной стратегический документ, который определяет направления развития транспортного комплекса страны, устанавливает единую для транспортной отрасли систему приоритетов и определяет направления их реализации на отдельных видах транспорта с учетом их специфики, а также является основой для разработки целевых программ в сфере транспорта и смежных с транспортом отраслей экономики.

Существующие проблемы развития транспортного комплекса усиливают инфраструктурные ограничения для поступательного развития экономики страны, создают угрозу замедления социального развития и формирования единого экономического пространства. Их скорейшее разрешение становится особенно важным в условиях перехода национальной экономики в фазу устойчивого роста и к этапу инновационного развития.

Большое внимание в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года уделено региональным аспектам, в том числе ликвидации диспропорций в развитии транспортной системы в рамках отдельных регионов страны, обеспечению единства экономического пространства, ускорению товародвижения, снижению удельных транспортных издержек в экономике, завершению формирования единой опорной транспортной сети без разрывов в системе грузо- и товародвижения. В современных условиях транспорт не только обеспечивает потребность экономики и населения в перевозках, но и служит материальной базой формирования и социально-экономического развития каждого региона России. Именно требования развивающейся экономики сейчас определяют общественный заказ на услуги транспортной системы, а последняя обеспечивает возможность формирования более эффективного экономического пространства.

Актуальность разработки настоящей Транспортной стратегии связана с тем, что в предыдущие годы и в настоящее время каждый из видов транспорта развивается индивидуально, в качестве факторов, определяющих развитие, выступают отраслевые интересы, а не вопросы комплексного развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

Отсутствие единой согласованной стратегии развития различных видов транспортной инфраструктуры привело к целому ряду негативных последствий:

отсутствию современного логистического сервиса;

увеличению сроков транспортировки и обработки грузов;

повышению уровня загрязнения окружающей среды.

Перечисленные проблемы не позволяют в полной мере реализовать выгоды географического положения Республики Тыва за счет эффективного использования потенциала его транспортного комплекса.

В настоящее время Министерством экономики Республики Тыва разрабатывается новая редакция Стратегии развития Республики Тыва до 2030 года. Для представления системных предложений по развитию дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва потребовалась разработка настоящей Транспортной стратегии.

**III. Роль и значение транспортного комплекса**

**Республики Тыва, зона его влияния**

3.1. Состав транспортного комплекса

В состав Республики Тыва входят 2 городских округа и 19 муниципальных районов.

В Республике Тыва проживает – 318,550 тыс. человек. Средняя плотность населения - 1,9 человека на 1 кв. километр.

Республика Тыва – многонациональная. На ее территории проживает множество национальностей, каждая из которых обладает уникальными особенностями материальной и духовной культуры. По национальной принадлежности в состав населения Тувы входят: тувинцы - 82%, русские – 16,3%, в оставшиеся 1,7% входят хакасы, татары, украинцы, армяне, киргизы, буряты и многие другие национальности. Соотношение горожан и сельских жителей – 54 % и 46 % соответственно.

Площадь территории Республики Тыва составляет 168,9 тыс. кв. метров.

Общая протяженность государственных автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории республики, составила на 1 января 2017 года 9099,73 км, из них:

414,6 (4,5 процента) - автодороги федерального значения;

3368,83 (37,02 процента) - автодороги регионального значения;

5316,3 (58,42 процента) – автодороги местного значения.

В общей протяженности автомобильных дорог протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 3658,3 км (федеральные – 414,6 км, региональные – 2493,9 км).

Соотношение характеристик автомобильных дорог по регионам России и Сибирского федерального округа приведено в таблицах 1 и 2:

Таблица 1.

Плотность транспортных коммуникаций по Российской Федерации

и Сибирскому Федеральному округу

|  |  |
| --- | --- |
|  | Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км² территории |
| **Российская Федерация всего** | **62** |
| **Сибирский Федеральный округ** | **35** |
| Республика Алтай | 49 |
| Республика Бурятия | 26 |
| Республика Тыва | 21 |
| Республика Хакассия | 88 |
| Алтайский край | 220 |
| Забайкальский край | 34 |
| Красноярский край | 11 |
| Иркутская область | 30 |
| Кемеровская область | 175 |
| Новосибирская область | 110 |
| Омская область | 98 |
| Томская область | 24 |

Таблица 2.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Протяженность автомобильных дорог общего пользования, км |
| **Российская Федерация всего** | **1 498 788,9** |
| **Сибирский Федеральный округ** | **260 016,9** |
| Республика Алтай | 6 152,9 |
| Республика Бурятия | 14 695,2 |
| Республика Тыва | 9 099,7 |
| Республика Хакассия | 7 173,1 |
| Алтайский край | 55 693,3 |
| Забайкальский край | 21 881,0 |
| Красноярский край | 32 548,8 |
| Иркутская область | 30 494,0 |
| Кемеровская область | 20 157,8 |
| Новосибирская область | 28 155,0 |
| Омская область | 23 790,9 |
| Томская область | 11 002,6 |

Как видно из приведенных таблиц, при сравнительно сопоставимой с большинством регионов Сибирского федерального округа протяженностью государственных транспортных коммуникаций их плотность на квадратный километр территории в Республике Тыва значительно ниже показателей других регионов Сибирского федерального округа, средних показателей по Сибирскому федеральному округу и Российской Федерации, что говорит о недостаточном развитии транспортных коммуникаций.

Аэропортовый комплекс включает в себя 1 аэропорт и 9 посадочных площадок, в том числе:

1 аэропорт регионального значения;

2 посадочные площадки для нужд санавиации;

1 посадочная площадка в рекреационной зоне;

6 посадочных площадок в труднодоступных населенных пунктах.

3.2. Роль транспортного комплекса в обеспечении потребностей экономики

Республика Тыва обеспечивает значительный вклад в развитие экономики страны.

За последние годы в регионе отмечалась устойчивая динамика роста объемов промышленного производства, строительства и торговли, платных услуг населению, что способствовало увеличению налоговых платежей в бюджетную систему, существенному притоку инвестиций, в том числе иностранных.

Реализация крупных инвестиционных проектов, рост оптовой и розничной торговли выступят одним из факторов роста валового регионального продукта по умеренно-оптимистичному сценарию развития экономики. Вклад строительства, промышленного производства в рост валового регионального продукта в 2015-2017 годах будет повышаться и в структуре валового регионального продукта, их доля составит 8,0 процентов и 13,1-13,2 процента соответственно. Ускорение экономического роста и развитие промышленности приведет к повышению спроса на транспортные услуги и связь. Так, в структуре валового регионального продукта их доля возрастет до 7,3 процента к 2017 году.

Численность занятых в экономике по балансу трудовых ресурсов по видам экономической деятельности, с учетом развития отраслей экономики, составит:

- строительство (2014 г. – 4,2 тыс. человек, 2015 г. – 4,2 тыс. человек, 2016 г. – 4,3 тыс. человек);

- оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования (2014 г. – 12,6 тыс. человек, 2015 г. – 12,7 тыс. человек, 2016 г. – 12,8 тыс. человек);

- транспорт и связь (2014 г. – 6,3 тыс. человек, 2015 г. – 6,3 тыс. человек, 2016 г. – 6,3 тыс. человек).

Отрасль охватывает все виды деятельности, связанные с перевозками грузов и пассажиров, выполняемые самостоятельными транспортными предприятиями всех форм собственности, подсобными подразделениями предприятий, отнесенных к другим отраслям, домашними хозяйствами в части платных услуг. Шоссейное хозяйство включает деятельность по текущему ремонту и содержанию автомобильных дорог (очистка, разметка, озеленение). Деятельность по строительству и капитальному ремонту дорог относится к отрасли «Строительство».)

Социально-экономическая ситуация в Республике Тыва в 2016 году характеризуется положительными темпами роста по таким ключевым показателям, как индекс промышленного производства увеличился – на 5,3 процента, индекс производства продукции сельского хозяйства – на 2,5 процента, объем услуг связи – на 8,0 процентов. Индекс потребительских цен составил 106,0 процентов. Численность безработных, зарегистрированных в органах государственной службы занятости, уменьшилась на 2,8 процента и составила - 5,2 тыс. человек.

За 2016 г. среднедушевые денежные доходы населения республики составили 14242,6 рубля*.* Среднемесячная начисленная заработная плата одного работника увеличилась на 4,7 процента и составила 29716,3 рубля.

Основные показатели социально-экономического развития

Республики Тыва

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | январь-декабрь  2016 г. | в % к январю-декабрю 2015 г. |
| Объем отгруженной промышленной продукции, млн. руб. | 18382,0 | 144,4 |
| Индекс промышленного производства, % | 105,3 | х |
| Валовая продукция сельского хозяйства во всех категориях хозяйств, млн. руб. | 6424,3 | 110,2 |
| Объем работ, выполненных по виду деятельности "строительство", млн. руб. | 4005,3 | 108,8 |
| Ввод жилья, тыс. кв. м | 107,8 | 98,9 |
| Пассажирооборот, млн.пасс.км | 769,6 | 94,2 |
| Грузооборот, млн.т.км | 93,9 | 60,1 |
| Оборот розничной торговли, млн. руб. | 21490,9 | 100,0 |
| Объем платных услуг населению, млн. руб. | 5699,0 | 101,9 |
| Номинальная начисленная среднемесячная заработная плата одного работника, руб. | 29716,3 | 104,7 |
| Денежные доходы на душу населения, руб. | 14242,6 | 93,4 |
| Индекс потребительских цен, % | 106,0 | х |
| Численность безработных, рассчитанная по методологии МОТ, тыс. чел. в год (в среднем за месяц) | 21,3 | 91,8 |
| Численность безработных, зарегистрированных в органах государственной службы занятости, тыс. чел. | 5,2 | 97,2 |

Значительные структурные изменения, происшедшие в отрасли автомобильного транспорта в связи с либерализацией экономики, привели к прекращению деятельности крупных и средних предприятий в пользу частного предпринимательства.

Таким образом, отрасль транспорта фактически имеет больший объем валового регионального продукта в отраслевой структуре ВРП и в структуре занятости.

Роль транспортного комплекса Республики Тыва в обеспечении работы транспортной системы Российской Федерации определяется, в первую очередь, специализацией и пропускной способностью транспортной инфраструктуры, обеспечивающей импорт и экспорт российских грузов, а также способностью создать условия для устойчивого развития экономики.

В настоящее время регион в недостаточной степени использует преимущества своего выгодного географического положения. Международные грузы следуют по территории области в основном транзитом, создавая дополнительную нагрузку на транспортную инфраструктуру и окружающую среду.

**IV. Оценка состояния и комплексные проблемы развития**

**транспортного комплекса Республики Тыва**

4.1. Общественный пассажирский транспорт

Современное состояние общественного пассажирского транспорта

Устойчивое развитие пассажирского транспорта является гарантией единства социально-экономического пространства, свободного передвижения людей по территории области, улучшения условий и уровня жизни населения, обеспечения безопасности граждан при возникновении чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Пассажирская транспортная система Республики Тыва в целом справлялась с возложенными на нее задачами по перевозке людей, главным образом, за счет падения спроса на данный вид транспортных услуг. Начиная с 2012 года количество перевезенных пассажиров всеми видами транспорта постоянно снижалось и достигло в 2016 году 29,387 млн. человек, что на 3,7 процента ниже уровня 2012 года, хотя пассажирооборот за то же время уменьшился незначительно - всего на 0,01 процента. (Динамика показателей пассажирооборота, перевозки пассажиров и прогноз их развития до 2030 года представлена в приложении № 1 к настоящей Транспортной стратегии).

Свои коррективы на показатель отправки пассажиров общественным транспортом внес мировой кризис.

Вместе с тем, несмотря на общую адаптацию пассажирского транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития достаточным.

Выравниванию социально-экономического развития муниципальных районов препятствует значительная региональная неравномерность в развитии пассажирской транспортной сети республики. Не имеют круглогодичного доступа к основным объектам социальной, экономической и культурной инфраструктуры региона 3 района, в которых проживают около 14,3 тысяч человек.

Основные тенденции и проблемы развития

общественного пассажирского транспорта

Растущий спрос на качественные пассажирские транспортные услуги не удовлетворяется из-за недостаточного технического уровня транспортной системы и накопленного отставания в транспортных технологиях.

Не преодолены тенденции к старению основных фондов. Не во всех секторах транспортной системы сложились современные механизмы устойчивого воспроизводства, особенно на фондоемких и сезонных видах транспорта.

Проблемы в развитии пассажирского транспорта усиливают инфраструктурные ограничения (состояние дорог, водных путей и т.п.), которые создают угрозу замедления социального развития и формирования единого социально-экономического пространства. От их скорейшего разрешения зависят темпы перехода региональной экономики в фазу устойчивого роста.

Учет особенностей развития пассажирской транспортной системы каждого муниципального образования Республики Тыва способствует преодолению существенных различий в социально-экономическом развитии районов и инфраструктурных ограничений, развитию единого социально-экономического пространства на территории республики.

Для районов с высокой плотностью населения прогнозируется ускоренное развитие высокотехнологичных производств и сферы обслуживания. В этих муниципальных образованиях следует ожидать интенсивного роста числа автомобилей в личном пользовании и опережающего развития автомобильных перевозок пассажиров. В транспортной инфраструктуре требуется скоординированное развитие конкурирующих коммуникаций различных видов пассажирского транспорта, повышение пропускной способности существующей дорожной сети, создание сети пассажирских транспортных терминалов.

Для районов с низкой плотностью населения актуальна задача создания автомобильной транспортной сети и обеспечения круглогодичного выхода на нее большинства населенных пунктов путем строительства подъездных дорог. Безальтернативность внутреннего водного транспорта и региональной авиации в таких районах предполагает принятие специальных мер по их поддержке и адресной помощи населению.

Оптимальным уровнем для увязки настоящей Транспортной стратегии с приоритетами районов (городов) является уровень транспортной обеспеченности Республики Тыва.

При развитии системы управления пассажирским транспортом должны стимулироваться разработка перспективных планов развития пассажирского транспорта в разрезе муниципальных районов (городов) и согласование инфраструктурных транспортных проектов муниципальных образований, имеющих республиканское значение, со всеми заинтересованными сторонами.

Доступность транспортных услуг для населения может быть удовлетворена следующими показателями в соответствии с маршрутами перевозки:

1) районный центр – г. Кызыл:

количество доступных видов транспорта - не менее 2;

количество пересадок до пункта назначения - нет;

максимальное время пути - не более 12 часов;

2) районный центр - районный центр:

количество доступных видов транспорта в пункте отправления - не менее одного;

количество пересадок до пункта назначения - не более одной;

максимальное время пути - не более 24 часов (учитывая время пересадки и ожидания);

3) муниципальное поселение - районный центр (в пределах одного района):

количество доступных видов транспорта в пункте отправления - не менее одного;

количество пересадок до пункта назначения - нет;

максимальное время пути - не более 4 часов;

4) муниципальное поселение - муниципальное поселение (в пределах одного района):

количество доступных видов транспорта в пункте отправления - не менее одного;

количество пересадок до пункта назначения - не более одной;

максимальное время пути - не более 8 часов (учитывая время пересадки и ожидания);

5) муниципальное поселение – муниципальное поселение (в пределах республики):

количество доступных видов транспорта в пунктах отправления - не менее одного;

количество пересадок до пункта назначения - не более 5;

максимальное время пути - не более 36 часов (учитывая время пересадки и ожидания).

Повышение качества эффективности и безопасности пассажирских перевозок обеспечивается применением современных информационных и телекоммуникационных технологий. Основным направлением реализации этого приоритета является создание интегрированных систем бронирования и продажи билетов на разные виды транспорта с обеспечением "стыковки" рейсов при пересадках с одного вида транспорта на другой, с одновременным созданием возможностей удаленного доступа пользователей к системам бронирования и продажи билетов через информационные сети общего пользования.

Государственное регулирование тарифов на транспорте

В настоящее время в соответствии с действующим федеральным законодательством Служба по тарифам Республики Тыва регулирует тарифы на перевозки пассажиров:

авиационным транспортом по маршрутам, где авиация является единственным видом транспорта;

автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении.

Авиационные перевозки пассажиров являются самыми дорогостоящими. В целях защиты населения республики и финансовой поддержки РКП «Тувинские авиационные линии» возобновлено государственное регулирование тарифов на местных авиалиниях, подкрепленное бюджетным финансированием, что позволяет удерживать тарифы на уровне ниже экономически обоснованных.

Низкая платежеспособность населения Республики Тыва является основной причиной для сдерживания роста тарифов, так как опережение роста тарифов над ростом доходов населения ведет к снижению пассажиропотока, а соответственно и дохода перевозчика, что, в свою очередь, отражается на увеличении убытков и требует наращивания бюджетного финансирования.

В целях недопущения существенного роста тарифов в республиканском бюджете ежегодно предусматриваются субсидии и трансферты организациям транспорта на компенсацию убытков, связанных с государственным регулированием тарифов на перевозки пассажиров.

В течение 2016 года экономические тарифы на пассажирские авиаперевозки увеличивались не более чем на 1,6 процентов, т.е. в пределах роста доходов населения республики. В 2017 году предельный максимальный рост тарифов колеблется от 1,5 до 1,6 процента. Опережение роста тарифов над ростом доходов населения Республики Тыва вызвано недостаточностью либо отсутствием бюджетного финансирования. Для снятия социальной напряженности льготный тариф для населения не увеличивается последние три года.

Государственное регулирование тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется Службой по тарифам Республики Тыва путем установления предельных максимальных уровней тарифов. При этом местные органы власти вправе устанавливать тарифы на более низком уровне, компенсируя перевозчикам потери дохода из местных бюджетов.

Основанием для обращений перевозчиков о пересмотре тарифов служат отрицательные финансовые показатели за истекший период. Причиной убытков, как правило, является неудовлетворительная организация пассажирских перевозок, которая характеризуется низкими показателями использования вместимости салона.

4.2. Городской общественный пассажирский транспорт

Сложившиеся тенденции рыночных и конкурентных отношений в общественном пассажирском транспорте привели к, практически, прекращению деятельности муниципального транспорта.

Негатив сложившегося положения очевиден.

Стратегическими направлениями деятельности мэрии г. Кызыла и администраций сельских поселений и городских округов в сфере общественного пассажирского транспорта являются:

разработка комплексной транспортной схемы как составной части генерального плана развития муниципального образования;

совершенствование маршрутной сети общественного пассажирского транспорта в соответствии с комплексной транспортной схемой;

совершенствование контроля перевозочной деятельности с использованием современных технологий;

обеспечение доступности транспортных услуг общественного пассажирского транспорта для социально неблагополучных слоев населения;

восстановление участия администраций муниципальных образований в транспортных предприятиях, в том числе путем участия в акционерных обществах организаций общественного пассажирского транспорта.

Широкое развитие получили таксомоторные перевозки пассажиров, но уровень организации этого вида перевозок неудовлетворителен.

Основным направлением деятельности в этом сегменте общественного пассажирского транспорта является совершенствование законодательства на региональном и муниципальном уровне.

4.3. Внутренний водный транспорт

Современное состояние внутренних водных путей

Роль внутреннего водного транспорта на территории Республики Тыва весьма ограничена. В настоящее время используется только водный путь от г. Кызыла до п. Тоора-Хем для завоза технических грузов, топлива и продовольствия в населенные пункты, где отсутствуют другие виды транспорта. Водный путь от Кызыла до створа Саяно-Шушенской ГЭС по Саяно-Шушенскому водохранилищу не используется, т.к. плотина ГЭС не оборудована судоподъемными устройствами.

Судоходной участок на р. Большой Енисей связывает столицу республики г. Кызыл с Тоджинским районом, населенные пункты которого отнесены к категории труднодоступных, при этом пассажирские перевозки не осуществляются с 2012 года в связи с тем, что теплоходы «Заря», работавшие на данном маршруте морально и технически устарели.

Маршрут Кызыл – Тоора-Хем связывает 5 населенных пунктов в которых проживает 4 220 человек. В период навигации по данному маршруту перевозилось порядка 10-12 тыс. пассажиров. Перевозка пассажиров водным транспортом и сегодня является весьма востребованной.

Увеличение грузо и пассажироперевозок речным транспортом в Республике Тыва во многом зависит от наличия судов, их технического состояния и судоходной обстановки, чему в последние годы не уделялось внимания.

На территории района реализуется два крупных инвестиционных проекта по разработке и добыче полезных ископаемых:Кызыл-Таштыгское месторождение полиметаллических руд и Ак-Сугское месторождение медно-молибденовых руд. Кроме того, идет активное развитие туристического бизнеса.

Содержание судоходной обстановки на р. Большой Енисей обеспечивает Кызылское прорабство, которое является подразделением Управления эксплуатации Красноярского судоподъемника – филиала Федерального бюджетного учреждения «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей» (ФБУ «Администрация «Енисейречтранс»).

Протяженность внутренних водных путей на территории Республики Тыва составляет 295 км, в том числе река Большой Енисей Тоора-Хем – Кызыл – 285 км, река Верхний Енисей 10 км – Кызыл – 10 км.

Наиболее готовым для производства грузоперевозок с целью доставки товаров и грузов является участок пути от г. Кызыл до с. Тоора-Хем протяженностью 285 км. Участок наиболее затруднителен для судоходства с лимитируемыми габаритами судового хода из-за значительных ледовых и паводковых воздействий на русло реки. Развитие производственной деятельности ООО «Голевская горнорудная компания» потребует значительного увеличения перевозок, для чего предусмотреть расчистку русла реки от каменных глыб, препятствующих безопасным условиям судоходства, модернизацию существующей береговой обстановки, строительство стационарного туера, либо плавучего, с комплексом подъемных механизмов.

Доставка грузов в навигационный период в населенные пункты Сейба, Ырбан, Тоора-Хем, расположенные на реке Большой Енисей, возможна только водным транспортом, который в данный период является безальтернативным. Автодорожное сообщение в весенне-летний период отсутствует.

В целом к числу основных проблем внутреннего водного транспорта можно отнести следующие.

Отсутствие пассажирского флота.

Высокий моральный и физический износ грузовых и обстановочных судов.

Перечисленные проблемы свидетельствуют о необходимости существенных капиталовложений для приведения внутренних водных путей Республики Тыва в нормативное состояние и для обновления речного флота, привлечь которые можно только на основе объединения усилий и возможностей государства и частного бизнеса с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

4.4. Воздушный транспорт и аэропорты

Современное состояние воздушного транспорта и аэропортов

В настоящее время, пропускная способность аэровокзала составит 250 пассажиров в час, в том числе 100 пассажиров в час для международных воздушных линий.

При положительном решении об установлении пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в аэропорту г. Кызыл, будет проведен ремонт здания аэровокзала с целью создания новой инфраструктуры и комфортных условий для пассажиров. В ходе ремонта будут выполнены работы по замене инженерных сетей, подключены внешние коммуникации, интегрировано комплексное видеонаблюдение. Кроме того, обновится внутренняя отделка помещений, освещение и будет запущено новейшее оборудование по контролю безопасности, приема багажа, системы «прилет-вылет». В отремонтированной части аэровокзала будут оборудованы комната матери и ребенка, комната для людей с ограниченными возможностями, а также современное кафе.

Площади здания аэровокзала позволят установить соответствующее таможенное, досмотровое и пограничное оборудование для обслуживания международных авиарейсов.

К концу 2017 года планируется окончание реконструкции аэропортового комплекса аэропорта Кызыл.

Реконструкция существующих покрытий аэродрома Кызыл обусловлена необходимостью увеличения их несущей способности для эксплуатации расчетных типов ВС ИЛ-76, А-320 и В-737-400 и доведения геометрических параметров элементов аэродрома до требований НГЭА для ВС индекса 6.

Реконструкцией предусмотрены следующие элементы аэродрома:

- ИВПП-1 длиной 2700,0 м и шириной 45,0 м, усиление площадью - 124600 м2, уширение площадью - 3000 м2 с укрепленными отмостками шириной по 1,5 м, укрепленные обочины по 5,0 м и участки ЛП примыкающие к торцам ИВПП площадью - 14400 м2, заглубленные пандусы площадью 1700 м2, PCN после реконструкции - 57/F/B/X/T;

- РД-1 шириной 16,0 м, усиление площадью - 3950 м2, уширение на 5,0 м площадью - 1800 м2. Укрепленные обочины из асфальтобетона по 9,0 м площадью - 2650 м2, и заглубленные пандусы площадью 330 м2,PCN после реконструкции - 57/F/B/X/T;

- перрон № 1 усиление площадью - 26520 м2, уширение площадью - 870 м2, цементобетон под опоры ВС площадью - 500 м2, укрепленные обочины по 5,0 м площадью - 1300 м2,PCN после реконструкции - 57/F/B/X/T;

- МС для двух вертолетов МИ-8 и двух самолетов типа АН- 24, Л-410, CRJ усиление площадью - 9180 м2, уширение для самолетов площадью - 2680 м2 и для двух вертолетов МИ-8 площадью - 4670 м2, укрепленные обочины по 5,0 м площадью - 630 м2;

- площадка для обработки ВС противообледенительной жидкостью (ПОЖ), новое покрытие площадью - 5970 м2, укрепленные обочины из асфальтобетона площадью - 1730 м2, в т.ч. оперативная стоянка для деайсеров и стоянка для автоцистерн.

После реконструкции на перроне предусматривается размещение шести самолетов и двух вертолетов.

В настоящее время через аэропорт осуществляют регулярные рейсы авиакомпания «ИрАэро» на самолетах АН-24 по маршруту Кызыл-Иркутск-Кызыл с частотой 2 рейса в неделю и авиакомпания «NordStar» на самолетах ATR-42-500 по маршрутам Кызыл-Красноярск-Кызыл с частотой 1 рейс в неделю, Кызыл-Новосибирск-Кызыл с частотой 1 рейс в неделю. С августа 2017 г. в аэропорт пришел новый перевозчик – авиакомпания «Аяна», выполняющая рейсы на самолетах ЯК-40 по маршруту Кызыл-Красноярск-Кызыл с частотой 1 рейс в неделю и Кызыл-Новосибирск-Кызыл с частотой 2 рейсаа в неделю.

В 2018 году планируется открыть рейс по маршруту Кызыл-Москва-Кызыл с частотой три раза в неделю на самолете Sukhoi Superjet-100-95LR. В летний период планируется ввести рейсы в города Сочи и Симферополь с частотой 1 рейс в неделю на самолете А-320, а также увеличить количество рейсов по имеющимся направлениям.

Основные показатели производственной деятельности аэропорта г. Кызыл за период 2015-2016 гг. приведены в таблице 3.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Таблица 3 | |
|  |  |  |
| Основные показатели производственной деятельности аэропорта г. Кызыл  за 2015-2016 гг. | | |
| Наименование показателей | 2015 | 2016 |
| 1. Объем перевозок пассажиров, чел., в том числе: | 29367 | 33651 |
| *Отправлено пассажиров* |  |  |
| - первоначальные | 14513 | 16500 |
| - транзитные | 0 | 0 |
| *Прибыло пассажиров* | 14854 | 17151 |
| 2. Объем перевозок груза, тонн, в том числе: | 83,023 | 61,978 |
| *Отправлено груза* | 43,279 | 35,476 |
| *Прибыло груза* | 39,744 | 26,502 |
| 3. Интенсивность движения воздушных судов, вылеты, в том числе: | 1149 | 895 |
| *Пассажирские ВС* | 1149 | 895 |
| *Грузовые ВС* | 0 | 0 |
| 4. Суммарная максимальная взлетная масса, тонн | 14608,22 | 12355,13 |

В 2016 г. объем перевозок увеличился на 14,6% (по сравнению с 2015 г. – 29,367 тыс. чел.) и составил 33,651 тыс. чел.

В настоящее время в аэропорту г. Кызыл отмечается рост объема пассажирских перевозок.

Распределение отправок пассажиров из аэропорта г. Кызыл по типам воздушных судов за 2015-2016 гг., таблица 2, показало, что наибольшее количество пассажиров перевозят тяжелые региональные (ТРС) и легкие региональные (ЛРС) воздушные суда. В 2015 году на ТРС было перевезено 63,68% всех пассажиров, на ЛРС – 27,09% всех пассажиров, в 2016 г. на ТРС -95,4% всех пассажиров, на ЛРС – 4,57% всех пассажиров.

Объем грузовых перевозок в 2016 г. составил 61,98 тонны, объем перевезенных грузов снизился на 25,3% по сравнению с 2015 г. – 83,02 тонны. При этом объем отправленных грузов из аэропорта составляет 52,1-57,2% от общего объема грузовых перевозок.

Распределение объемов перевозок грузов из аэропорта г. Кызыл по типам воздушных судов за 2015-2016 гг., таблица 3, показало, что грузовые перевозки в аэропорту осуществляются в виде дозагрузки пассажирских воздушных судов.

В таблице 4 приведена динамика интенсивности движения воздушных судов по типам в аэропорту за 2015-2016 гг.: в 2016 г. – 895 вылетов, что на 22,1% меньше, чем в 2015 г. – 1149 вылетов. Вылеты выполнялись исключительно на пассажирских ВС.

Средняя загрузка воздушных судов в 2015-2016 гг. представлена в таблице 4.

Таблица 4.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Распределение объемов перевозок пассажиров по типам | | | | | | | | | | | | | |
| воздушных судов в аэропорту г. Кызыл за 2015-2016 гг. | | | | | | | | | | | | | |
| Тип ВС | | 2015 | | | | | | 2016 | | | | | |
| чел. | | | % | | | чел. | | | % | | |
| СМС | | 0 | | | 0,00 | | | 0 | | | 0,00 | | |
| БМС | | 2710 | | | 9,23 | | | 8 | | | 0,02 | | |
| Тяжелые региональные | | 18702 | | | 63,68 | | | 32104 | | | 95,40 | | |
| Легкие региональные | | 7955 | | | 27,09 | | | 1539 | | | 4,57 | | |
| Итого | | 29367 | | | 100,00 | | | 33651 | | | 100,00 | | |
| Примечание:  СМС - среднемагистральные самолеты типа Boeing-737-500, Airbus-319, Airbus-320, Airbus-321 и др. | | | | | | | | | | | | | | | |
| БМС - ближнемагистральные самолеты типа ЯК-42, Sukhoi Superjet-100 и др. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Тяжелые региональные самолеты типа АН-24, ЯК-40, ATR-42, ATR-72, CRJ-200 и др. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Легкие региональные самолеты типа БАЕ-125, РС-12 и др. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Таблица 5 | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | |  | |  | | |  | | |  | | | |
| Распределение объемов перевозок грузов по типам воздушных судов в аэропорту г. Кызыл за 2015-2016 гг. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Тип ВС | | | | | 2015 | | | | | 2016 | | | | | | |
| тонн | | % | | | тонн | | | % | | | |
| СМС | | | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | | |
| БМС | | | | | 2,21 | | 2,66 | | | 0,00 | | | 0,00 | | | |
| Тяжелые региональные | | | | | 11,39 | | 13,72 | | | 12,32 | | | 19,88 | | | |
| Легкие региональные | | | | | 69,42 | | 83,62 | | | 49,66 | | | 80,12 | | | |
| Грузовые | | | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | | |
| Итого | | | | | 83,02 | | 100,00 | | | 61,98 | | | 100,00 | | | |
|  | | | | |  | |  | | |  | | |  | | | |
| Таблица 6 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Интенсивность движения воздушных судов по типам | | | | | | | | | | | | | | | |
| в аэропорту г. Кызыл за 2015-2016 гг. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Тип ВС | | 2015 | | | | | | | 2016 | | | | | | | |
| вылеты | | | | % | | | вылеты | | | % | | | | |
| Пассажирские ВС | | | | | | | | | | | | | | | | |
| СМС | | 0 | | | | 0,00 | | | 0 | | | 0,00 | | | | |
| БМС | | 64 | | | | 5,57 | | | 8 | | | 0,89 | | | | |
| Тяжелые региональные | | 392 | | | | 34,12 | | | 502 | | | 56,09 | | | | |
| Легкие региональные | | 693 | | | | 60,31 | | | 385 | | | 43,02 | | | | |
| Всего | | 1149 | | | | 100,00 | | | 895 | | | 100,00 | | | | |
|  | |  | | | |  | | |  | | |  | | | | |

Воздушный транспорт Республики Тыва представлен республиканским казенным предприятием «Авиакомпания «Тувинские авиационные линии». В предприятии, занято более 80 человек. Курирует авиапредприятие Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва.

На местных авиалиниях за год перевозится более 1,5 - 2 тыс. пассажиров.

На балансе предприятия числятся 9 исправных воздушных судов: 4 вертолета МИ-8Т, 3 самолета Ан-2, 1 самолет Ан-3,1 самолет Pilatus PC-12/47 на ответственном хранении, 1вертолет «Robihzoh R44. Количество авиационной техники (самолетов и вертолетов) недостаточно для удовлетворения платежеспособного спроса населения и экономики региона в перевозках.

Убытки Республиканского казенного предприятия "Тувинские авиационные линии", возникающие при перевозке пассажиров на местных воздушных линиях при государственном регулировании тарифов, субсидируются из республиканского бюджета.

Основные тенденции и проблемы развития воздушного транспорта и аэропортов.

Основная и острейшая проблема отрасли - развитие наземной авиационной инфраструктуры и сохранение малых аэродромов на территории республики.

Существующие проблемы, требующие решения:

замена светосигнального оборудования в аэропорту Кызыл и придание ему статуса международного.

4.5. Автомобильный транспорт

Современное состояние автомобильного транспорта

Автомобильный транспорт обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных и экономических целей.

Устойчивое развитие автомобильного транспорта является гарантией единства социально-экономического пространства, свободного передвижения людей по территории республики, улучшения условий и уровня жизни населения.

Подавляющая часть пассажиров на территории республики (99 процентов) перевозится именно автомобильным транспортом. Доля автомобильного транспорта в общем пассажирообороте составляет 100 процентов.

Наличие легковых автомобилей в собственности граждан (на конец 2008 года) в расчете на 1000 населения - 90,4 (по России - 132,4). По числу легковых автомобилей на 1000 населения регион - 11-е место в СФО. Многие населенные пункты соединены с магистральной сетью республики лишь грунтовыми дорогами.

На территории Республики Тыва к перевозке пассажиров привлекаются порядка 113 единиц легковых такси и 432 единиц автобусов, причем к государственной и муниципальной форме собственности относится только 18 автобусов, а 414 ед. - к частной и иным формам собственности.

Количество перевезенных пассажиров на общественном пассажирском транспорте всех форм собственности в 2016 году уменьшилось на 2,3 процента (29,387 млн. человек), пассажирооборот уменьшился на 5,8 процента (769,6 млн. пасс. км).

Ранее до 2013 года организацию пассажирских перевозок на пригородных маршрутах осуществляли администрации муниципальных образований, на междугородных (протяженностью свыше 50 км) - МУП "Кызылское АТП" (самый крупный перевозчик, располагающий автовокзалом).

Орган исполнительной власти – министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва, уполномоченный Правительством Республики Тыва на решение вопросов организации маршрутных перевозок пассажиров автобусами в межмуниципальном сообщении с 2016 года выполняет функции заказчика пассажирских перевозок в межмуниципальном сообщении (пригородные и междугородные перевозки).

Порядок организации транспортного обслуживания населения утверждены следующими постановлениями Правительства Республики Тыва:

- от 18 сентября 2016 г. № 41 "Об утверждении Порядка установления, изменения и отмены маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования на территории Республики Тыва";

- от 14 сентября 2016 г. № 401 «Об утверждении Шкалы оценки для критериев оценки и сопоставления заявок на участие в открытом конкурсе на право осуществления перевозок по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в Республике Тыва и об уполномоченном органе на осуществление функций по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории Республики Тыва».

Грузооборот и перевозки грузов в динамике с 2007 года

Грузооборот, выполненный крупными и средними предприятиями транспорта автомобильного транспорта, составил в 2016 году 147,9 млн. тонн. км (снижение на 37,0 процентов к уровню 2015 года и на 42,5 процентов к 2007 году). При этом перевозка грузов всего автомобильного транспорта на территории республики снизилась по сравнению с 2015 годом на 14,6 процентов, а по сравнению с 2007 годом выросла в 3,9 раз.

Это объясняется тем, что структура автогрузовой отрасли за последние 10 лет значительно изменилась - произошло перераспределение объема грузовых перевозок, ранее выполняемого специализированными автотранспортными предприятиями к частным перевозчикам и индивидуальным предпринимателям. Если в 2006 году доля крупных и средних частных перевозчиков в общем объеме перевозки грузов составляла 30%, то в 2015 году она составила 94,7%.

Специализированные автогрузовые предприятия и мелкие частные предприятия, не выдержав конкуренции с крупными и средними частными компаниями уходят с рынка, их подвижной состав практически не обновлялся, износ достиг почти 100 процентов, структура же автомобильного парка порой не соответствует запросам грузоотправителей. Также значительному снижению объемов выполняемых грузоперевозок мелкими предприятиями способствует тарифная политика, ориентированная на крупных перевозчиков.

За последние годы наблюдается тенденция сокращения государствен­ных транспортных предприятий, в то же время число индивидуальных владель­цев грузовых автотранспортных средств неуклонно растет. Общий эксплуата­ционный парк подвижного состава грузового автотранспорта (без индивиду­альных владельцев) по всей отрасли экономики в республике составляет 3700 единиц, в том числе в предприятиях отрасли «Автомобильный транспорт», 640 единиц. Количество грузовых автомобилей в индивидуальной собственности граждан увеличилось за последние 5 лет на 45% и составило 3600 автомобилей, при этом эксплуатационный парк грузовых автомобилей предприятий отрасли уменьшился почти на 22%. Доля коммерческого грузового автомобильного парка устойчиво увеличивается за счет инвестиций бизнеса и собственных средств граждан. (Динамика показателей грузооборота и прогноз их развития до 2030 года представлена в приложении № 2 к настоящей Транспортной стратегии).

Основные тенденции и проблемы развития автомобильного транспорта

Основными тенденциями развития автомобильного транспорта являются:

максимальное использование возможностей автомобильного транспорта для повышения мобильности населения республики;

снижение себестоимости перевозки пассажиров автомобильным транспортом.

Развитие автомобильного пассажирского транспорта в Республике Тыва на внутреннем рынке автомобильных перевозок предусматривает решение следующих проблем:

повышение уровня и унификация требований, предъявляемых к перевозчикам всех организационных форм и форм собственности;

вытеснение с рынка недобросовестных и ненадежных предпринимателей и организаций на основе совершенствования систем допуска перевозчиков и ужесточения процедур административного контроля;

выделение целевых бюджетных средств для покрытия убытков перевозчикам на маршрутах с низким пассажиропотоком;

разработка и реализация мер защиты перевозчиков, работающих с соблюдением требований транспортного законодательства, от недобросовестной конкуренции со стороны владельцев автотранспортных средств, не имеющих соответствующих документов;

повсеместное внедрение радионавигационных спутниковых систем диспетчерского управления и контроля за движением маршрутных автобусов;

продолжение развития системы нормативно-правовой базы, регламентирующей автотранспортную деятельность.

В результате реализации комплекса мероприятий будет складываться эффективно функционирующий и развивающийся автотранспортный комплекс, удовлетворяющий потребностям населения в перевозках, способствующий интеграции Республики Тыва в общероссийское и международное социально-экономическое пространство.

Пассажирский общественный транспорт является важнейшим элементом пассажирской транспортной системы Республики Тыва, обеспечивающим ежедневную транспортную подвижность большей части населения.

Муниципальное предприятие городского пассажирского общественного транспорта находится под влиянием нарастающей конкуренции со стороны стихийно действующих на маршрутах частных предприятий и индивидуальных предпринимателей. Кроме того, отмечается усиление функциональной конкуренции в силу роста числа легковых автомобилей в личном пользовании, которая, помимо влияния на платежеспособный спрос на услуги городского пассажирского общественного транспорта, существенно осложняет условия работы его подвижного состава на улично-дорожной сети городов.

Конкурентоспособность городского пассажирского общественного транспорта будет определяться уровнем качества его услуг и их ценовой доступностью для основной массы населения.

Развитие городского пассажирского общественного транспорта направлено на создание устойчиво функционирующей, экономически эффективной и доступной для большинства слоев населения системы городского и пригородного пассажирского транспорта.

В г. Кызыле и других городах республики при непрерывно растущих темпах приобретения личного автотранспорта прогнозируется перегрузка улично-дорожной сети. Такая ситуация может привести к серьезным препятствиям для работы общественного транспорта. Его развитие должно сопровождаться применением административно-правовых и экономических механизмов, разумно ограничивающих использование личных автомобилей при наличии качественных альтернативных услуг общественного транспорта, а также архитектурно-планировочных решений для повышения пропускной способности улично-дорожной сети и, при необходимости, создающих приоритетные условия для общественного транспорта.

Правительство Российской Федерации обязало муниципальные образования разрабатывать программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов, а также комплексные схемы организации дорожного движения на территории муниципальных образований. Очевидно, что комплексно-транспортная схема - это план-схема, позволяющая придать системность и легитимность решению вопросов организации движения автотранспорта. Главным в плане-схеме является вопрос об управленческой структуре, которая будет принимать решения по организации транспортных потоков и нести ответственность за их исполнение.

За организацию движения на протяжении 30 лет отвечала Госавтоинспекция. Все привыкли, что любой вопрос, касающийся организации движения (разметка, знаки, светофоры), всегда был сферой деятельности ГАИ. С 1991 года законодатель снял эту функцию с МВД России. В федеральном законе о безопасности дорожного движения указано, что эти функции выполняют органы власти, в чьем ведении находятся дороги.

Таким образом, перед муниципальными образованиями законодательством поставлена задача по организации управления дорожным движением инженерными (разметка, знаки, светофоры) и административно-правовыми методами (ограничение движения легкового и грузового транспорта, создание преимуществ движению городского пассажирского общественного транспорта).

4.6. Дорожная сеть

Современное состояние дорожной сети

Общая протяженность сети автомобильных дорог Республики Тыва на 1 января 2017 года составляет:

дороги федерального значения – 414,6 км;

дороги регионального значения – 3368,83 км;

дороги местного значения – 5316,3 км.

По всем удельным показателям развития сети автомобильных дорог общего пользования, Республика Тыва значительно уступает другим регионам России. Развитие дорожной сети не соответствует темпам автомобилизации республики.

Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет в республике 2,16 км на 10 тыс. кв. км. территории (для сравнения: средний показатель по России – 4,4 км., в Республике Алтай – 3,2 км., в Хакасии – 4,1 км.).

Управлением автомагистрали М-54 «Енисей» содержится участок автомобильной дороги федерального значения общей протяженностью 669,125 км, из которых 414,625 км. проходит по территории Республики Тыва. Доля протяженности федеральных автодорог, соответствующих нормативным требованиям, по итогам 2016 года уменьшилась по сравнению с 2015 годом на 27 процентных пункта и составила 45 % в связи с перенаправлением федеральной автодороги на территории республики. На данной автодороге имеются 53 мостовых переходов, 730 - трубных и самая длинная в России противолавинная галерея протяженностью 1340 пог.м. В 2016 году по федеральной автодороге отремонтировано 76,3 км участков

Доля протяженности региональных автодорог, соответствующих нормативным требованиям, по итогам 2016 года соответственно увеличилась по сравнению с 2015 годом на 3,85 процентных пункта и составила 58,7 %. Из 197 искусственных сооружений находятся в удовлетворительном состоянии 124 моста (62,9 %), в неудовлетворительном - 50 (23,2 %), в аварийном - 10 мостов (5,0 %). 43 % от общего количества или 85 мостов деревянные, которые значительно ограничивают движение грузового автотранспорта. 54 % региональных автодорог не имеют твердого покрытия.

В настоящий момент в связи с увеличением количества автомобильного транспорта в Республике Тыва наблюдается значительный рост интенсивности движения. Общий прирост интенсивности на 1 января 2017 года в сравнении с 2007 годом составил 73 процента, в том числе грузового транспорта - 23 процента, легкового - 112 процентов. Наибольшая интенсивность наблюдается на подъездах к городам Кызылу и Ак-Довураку, а также на дорогах регионального значения: Кызыл – Эрзин – Госграница с Монголией, Ак-Довурак – Абаза.

Развитие важнейших направлений дорожной сети

Правительством Российской Федерации изменено направление федеральной трассы М-54 к пункту таможенного пропуска Хандагайты – Боршо на границе с Монголией. Новый маршрут обеспечит международные связи Сибирского федерального округа Российской Федерации с Монголией и Китаем, будет иметь большое экономиче­ское и стратегическое значение в целом для Российской Федерации. После придания статуса многостороннего АПП Хандагайты и развития его приграничной инфраструктуры, внешнеторговый оборот республики увеличится более чем в 8 раз, грузопоток – в 6 раз. Проект инициирован нами в связи с завершением строительства транснациональной автомобильной магистрали Урумчи (Китай) – Ховд (Монголия) – Улангом (Монголия) – Хандагайты (Россия) и приданием автомобильному пункту пропуска «Хандагайты – Боршоо» международного статуса.

Обеспеченность связью сельских населенных пунктов с сетью дорог общего пользования

В Республике Тыва в настоящий момент 2 кожуунных центра (Кунгуртуг, Тоора-Хем) и 11 поселений (Сизим, Тоолайлыг, Севи, Кунгуртуг, Балыктыг, Каргы, Эми, Сыстыг-Хем, Чазылары, Ырбан, Холчук, Качык) не имеют устойчивой автодорожной связи с республиканским центром.

Основные тенденции и проблемы развития дорожной сети

Развитие дорожной сети Республики Тыва в период с 2012 по 2016 год проходило по следующим направлениям:

1) обеспечение целевого подхода к развитию сети автомобильных дорог.

Начиная с 2007 года Правительством Республики Тыва принималась республиканская целевая программа Республики Тыва «Модернизация транспортной системы Республики Тыва» на трехгодичный период;

2) концентрация финансовых средств на строительстве автомобильных дорог, формирующих опорную сеть, а также строительство и реконструкция участков автомобильных дорог в рамках исполнения поручения Президента России по обеспечению удвоения объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог к 2022 году;

К основным проблемам развития дорожной сети относятся следующие:

1) низкое транспортно-эксплуатационное состояние автодорог.

По результатам диагностического обследования дорог, на 1 января 2017 года не соответствует нормативным требованиям 41,3 процента автомобильных дорог регионального значения, ограничена несущая способность автомобильных дорог и грузоподъемность мостов;

2) аварийное состояние мостов.

Техническое состояние парка мостов на региональных дорогах распределяется следующим образом: из 210 искусственных сооружений в неудовлетворительном состоянии находятся 60 мостов (28,5%), в аварийном состоянии - 13 мостов (6,1%), в удовлетворительном состоянии - 127 мостов (60,4%).;

3) значительное отставание технического состояния и развития дорожной сети от темпов автомобилизации;

Основной причиной проблем в развитии дорожной сети является низкий уровень финансирования содержания автомобильных дорог из бюджетов всех уровней.

4.7. Проблемы кадрового обеспечения транспортной деятельности

Общая характеристика системы подготовки кадров

для дорожно-транспортного комплекса

В настоящее время рынок труда не в полной мере обеспечивает потребности транспортного комплекса Республики Тыва в подготовке специалистов. В первую очередь, не хватает квалифицированных кадров, имеющих знания в таких сферах, как управление комплексными транспортными системами, применение механизмов государственно-частного партнерства в сфере логистики, технологии и механизации погрузочно-разгрузочных и складских работ.

Система профессионального образования не отвечает требованиям к подготовке современных специалистов. Она ориентирована на удовлетворение потребностей конкретных подотраслей транспорта, тогда как в последнее время спрос смещается на подготовку комплексных специалистов, знающих не только отрасли специализации транспорта, но и логистики, терминального хозяйства, а также вопросы экономики, маркетинга, правового регулирования и менеджмента.

До сих пор основной технологией обучения является лекционно-семинарская. Проблемы разрывов между узкоспециализированной системой профподготовки по отраслевому принципу в транспортной отрасли и потребностями рынка труда работодатели в основном решают с помощью собственных кадровых технологий (обучение на рабочем месте, курсы повышения квалификации, стажировки, загранпоездки).

В Республике Тыва отсутствуют образовательные учреждения для подготовки специалистов по логистическим системам и операциям со средним техническим и экономическим образованием, а также для подготовки квалифицированных рабочих для терминалов и складов (операторов автоматизированных погрузчиков, конвейерных систем, автоматических перегрузочных устройств, пакетоформирующих машин и рабочих по техническому обслуживанию этих машин и механизмов). При этом современные требования к организации логистического процесса и высокая стоимость оборудования требуют наличия у складских рабочих профессиональных навыков и соответствующего образования.

Еще одной важной проблемой специализированного образования является неналаженная и фрагментарная система повышения квалификации и переподготовки специалистов для транспортного комплекса. Компании, работающие на рынке предоставления услуг воздушным транспортом, растят менеджеров за счет организации внутрикорпоративного повышения квалификации сотрудников на семинарах и краткосрочных курсах. Эти курсы рассчитаны на подготовленных слушателей и носят практический характер.

Недостаточно развиты новые формы образования, к которым относятся бизнес-образование и система тренингов.

Важные изменения должны произойти и в самой технологии обучения: из пассивной сферы передачи сведений и проверки памяти на экзаменах она должна трансформироваться в процесс размышления и поиска решений, в том числе при рассмотрении ситуационных задач и проведении дискуссий.

Основные тенденции и проблемы в обеспечении кадрами

дорожно-транспортного комплекса

В сфере обеспечения кадрами дорожных и транспортных организаций Республики Тыва отмечаются следующие основные тенденции:

1) нехватка квалифицированных работников молодых возрастов.

С одной стороны, молодые работники высказывают завышенные претензии (в первую очередь, по зарплате), а с другой стороны - в данной отрасли большая текучесть кадров, вызванная дефицитом специалистов;

2) нехватка работников по специальности "логистика".

Отрасль нуждается в специалистах складского хранения, логистах по организации транспортных перевозок и т.д. При общей тенденции роста спроса на логистов в этой сфере пока больше ценится не специальное образование, а опыт работы и практическая компетентность;

3) сохранение в значительной степени существовавшей ранее системы подготовки кадров для традиционных транспортных профессий;

4) преобладание узкоспециализированного обучения по отраслям транспорта.

Основные инженерно-технические, экономические и рабочие профессии работников транспортного комплекса формируются на основании старых квалификационных справочников профессий. С одной стороны, такая система обучения отлично зарекомендовала себя за предыдущие годы и до сих пор является наиболее предпочитаемой у работодателей. Однако сейчас дорожно-транспортный процесс перестал быть локализованным по функциональным (специализированным) блокам и носит комплексный характер. А это вызывает потребность в специалистах, которые понимают всю специфику цепочки перемещения товара, что требует комплексных знаний транспортной и складской логистики.

Среди основных проблем в обеспечении отрасли профессионально подготовленными кадрами преобладают следующие:

1) сохранение тенденций кадрового дефицита специалистов в транспортном комплексе, в первую очередь - нижнего и среднего звена;

2) недостаточное развитие системы повышения квалификации и переподготовки специалистов для дорожно-транспортного комплекса;

3) отсутствие информационных источников, позволяющих получить представление о возможностях учебных заведений по переподготовке и повышению квалификации специалистов. Предлагаемые программы не в полной мере отражают потребности дорожно-транспортного комплекса в переподготовке специалистов.

4.8. Комплексные проблемы взаимодействия

различных видов транспорта

К общим проблемам развития транспорта относятся:

отсутствие на сегодняшний день Транспортной стратегии Республики Тыва;

слабая увязка планов развития отдельных видов транспорта с прогнозами социально-экономического развития региона и России, развития внешней торговли, отраслей промышленности потребительского рынка;

отсутствие логистического сервиса.

**V. Прогноз и сценарные варианты социально-экономического развития**

**транспортного комплекса Республики Тыва**

5.1. Прогноз социально-экономического развития транспортного комплекса Республики Тыва

В основу разработки параметров долгосрочного прогноза положены следующие предпосылки:

развитие транспортного комплекса в долгосрочном периоде во всех 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 республики в целом. Только при таком подходе транспорт не будет фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие;

обеспечение качественно иного уровня мобильности населения является важной задачей. Среди современных вызовов, на которые должен 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 Республики Тыва является ключевой на современном этапе развития. В этой связи транспорт должен рассматриваться как активный фактор формирования конкурентоспособности товаров и услуг национальной экономики;

открытость транспортного рынка предъявляет новые требования к комплексному развитию транспортной инфраструктуры, снятию ограничений, связанных с низким уровнем развития транспортно-логистических услуг и информационных технологий.  
     Рост реальной заработной платы к 2030 году в 2,1-2,5 раза при одновременном снижении уровня бедности с 12,7 процента до 7-8 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 потребуется опережающее развитие общественного пассажирского транспорта.

Увеличение спроса на грузовые перевозки будет обусловлено развитием основных грузообразующих отраслей экономики Республики Тыва.

Негативное влияние на развитие транспорта будет оказывать рост цен на энергоносители. До 2020-2024 годов будет завершено формирование новых механизмов ценообразования на товары и услуги, производимые (предоставляемые) в инфраструктурных секторах экономики, в результате уровень внутренних цен на энергоносители (электроэнергию, газ) приблизится к мировому уровню, хотя и сохранится определенное ценовое преимущество для российских потребителей.

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.

Сценарные варианты развития транспортной системы Республики Тыва на период до 2030 года разработаны в 2 вариантах - базовом (консервативном) и инновационном.

      5.2. Базовый (консервативный) вариант развития транспортной системы

Базовый (консервативный) вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры главным образом для транспортного обеспечения освоения существующих и новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта, реализации конкурентного потенциала республики в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг. При этом можно выделить следующие особенности:

реализация крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства), обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых;

развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала республики

увеличение перевозок угля;

продолжение увеличения численности парка личных легковых автомобилей при более высоких темпах роста объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования;

При реализации этого варианта меры по развитию транспортной системы республики будут осуществляться прежде всего в городах Кызыл и Ак-Довурак, а также в районах с высокими темпами роста – Кызылском, Улуг-Хемском, Каа-Хемском и Пий-Хемском.

Железнодорожный транспорт должен будет обеспечить беспрепятственный рост перевозок сырья к основным центрам потребления.

Развитие транспортной системы республики станет одним из основных источников экономического роста.

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

необходимость создания значительных резервов пропускной способности транспортной сети на основных направлениях из-за возможных резких колебаний спроса на перевозки грузов;

низкие темпы роста мобильности населения, являющейся одной из причин недостаточной динамики повышения качества человеческого капитала в республике. Объем перевозок пассажиров будет ниже объема таких перевозок при инновационном варианте на 14,2 процента, а пассажирооборот - на 15,8 процента. Это связано с более низкими темпами роста реальных доходов населения, сокращением численности населения и меньшими масштабами развития инфраструктуры и подвижного состава пассажирского транспорта. Более низкие показатели роста благосостояния населения будут причиной замедления темпов роста количества личных автомобилей;

сохранение значительной дифференциации в обеспечении доступности транспортных услуг для различных районов и социальных групп общества;  
       
     низкая инвестиционная активность, обусловливающая значительную нагрузку на бюджетную систему, связанную с финансированием строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

5.3. Инновационный вариант развития транспортной системы

     Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса региона, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации базового (консервативного) варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения.

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

реализация крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи;

увеличение внутренних перевозок угля;

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

повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения;

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 жилые районы с местами приложения рабочей силы, 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 этого варианта меры по развитию транспортной системы республики будут сосредоточены в городе Кызыле, где концентрируется значительный инновационный и человеческий капитал. На западе республики такой сценарий даст импульс развитию гг.Ак-Довурака и Чадана.

Высокими темпами будут расти перевозки автомобильным транспортом, который обеспечивает наиболее гибкую реакцию на запросы экономики.

Меры, направленные на развитие перевозок воздушным транспортом и использование значимых преимуществ (прежде всего экологических) внутреннего водного транспорта, позволят увеличить их роль в транспортном балансе региона.  
      Значительный импульс получит развитие пассажирского транспорта общего пользования. Прежде всего это относится к развитию авиаперевозок, главным образом региональных и городского транспорта.

Инновационный вариант развития транспортной системы характеризуется значительным повышением расходов на развитие транспортной инфраструктуры. При этом такой вариант предполагает значительно более сложную модель управления развитием транспорта и для государства, и для бизнеса. Он связан с инвестированием в высокотехнологичные проекты. Однако основные барьеры вызваны не проблемами недостаточной доходности, а дефицитом конкурентоспособных профессиональных кадров как на уровне кампаний, так и на уровне государственного управления, а также неэффективностью механизмов координации усилий.  
     Инновационный вариант развития транспортной системы 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 республикой, а именно:

показатели мобильности населения приблизятся к уровню развитых регионов, что будет одним из важнейших факторов повышения качества человеческого капитала в республике;

снизится дифференциация в обеспечении доступности транспортных услуг для различных районов и социальных групп общества;

рост экономической эффективности пассажирских и грузовых перевозок позволит оптимизировать транспортные издержки экономики и повысить доступность транспортных услуг для населения.

Реализация инновационного варианта развития транспортной системы позволит преодолеть инфраструктурные ограничения экономического роста в период реализации государственной программы Республики Тыва «Развитие транспортной системы Республики Тыва на 2017-2019 годы», обеспечить сбалансированное развитие транспортной системы региона и удовлетворить возрастающий спрос на транспортные услуги.

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 республики.

Сопоставление сценарных вариантов приводит к выводу, что инновационный вариант выступает в качестве целевого для долгосрочной государственной транспортной политики, поскольку в полной мере позволяет реализовать стратегические интересы Республики Тыва.

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

Учитывая современное состояние транспортной системы региона, можно сделать вывод, что транспорт является приоритетной точкой роста национальной экономики.

При переходе к инновационному варианту развития транспортной системы необходимо обеспечить:

развитие конкурентного рынка транспортных услуг;

доступность транспортных услуг для населения;

увеличение удельного веса внутрирегиональных перевозок и перевозок готовой продукции в общем транспортном балансе России;

расширение номенклатуры и повышение качества транспортных услуг на основе применения современных транспортных и информационно-телекоммуникационных технологий, развитие новых форм организации транспортного процесса и взаимодействия между видами транспорта;

повышение производительности труда и энергоэффективности на транспорте;

возрождение и активизацию деятельности государственных организаций транспорта на республиканском и Российском рынке транспортных услуг;

высокую мобильность населения;

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, травматизма и смертности в транспортных происшествиях;

улучшение инвестиционного климата в транспортной отрасли.  
       
**VI. Цели, задачи и приоритеты транспортной политики в области транспортного комплекса Республики Тыва**

К основным целям развития дорожно-транспортного комплекса относятся:

удовлетворение потребностей экономики и населения в грузовых и пассажирских перевозках с минимальными затратами времени и ресурсов;

повышение конкурентоспособности за счет обеспечения качественных и безопасных транспортных услуг;

снижение транспортной составляющей в конечной цене продукции, товаров и услуг;

снижение отрицательных экологических последствий от деятельности транспортного комплекса;

повышение безопасности функционирования дорожно-транспортного комплекса;

улучшение финансовых результатов от работы дорожно-транспортного комплекса.

Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

1. Развитие сети автомобильных дорог, увеличение провозной мощности и пропускной способности транспортного комплекса;

2. Повышение мобильности жителей республики, улучшение транспортной доступности для других субъектов Российской Федерации и иностранных государств;

3. Снижение негативного влияния дорожно-транспортного комплекса на состояние окружающей среды;

4. Создание условий для дальнейшего роста частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры за счет использования механизмов государственно-частного партнерства.

Описание целевых индикаторов реализации Транспортной стратегии приведено в приложении № 3.

К приоритетным направлениям реализации Транспортной стратегии Республики Тыва до 2030 года относятся следующие:

1. Разработка Концепции транспортной политики Республики Тыва.

Учитывая важную роль республики в обеспечении междугородных перевозок пассажиров и грузов, необходима разработка Концепции транспортной политики республики для обеспечения взаимосвязи транспорта и транспортной инфраструктуры для привлечения грузопотоков и инвестиций, повышения конкурентоспособности, формирования согласованной программы действий государства и бизнеса, развития кластеров сопутствующих услуг и производств.

2. Привлечение частного и стороннего финансирования для развития транспортной и инженерной инфраструктуры.

Необходимо создать механизмы (прежде всего - на основе государственно-частного партнерства), обеспечивающие привлечение сторонних источников финансирования для развития транспортной и инженерной инфраструктуры в условиях дефицита бюджетных средств, обеспечивающих только малую часть потребностей.

3. Создание единого транспортного пространства.

Для создания единого транспортного пространства необходимо:

развивать широтные автодорожные связи;

развивать сеть региональных авиамаршрутов, соединяющих центры субъектов России.

4. Адекватное развитие транспортной инфраструктуры с целью оказания населению и экономике транспортных услуг высокого качества в соответствии с формирующимся спросом.

Для этого необходимо:

привести существующую транспортную инфраструктуру в нормативное состояние;

ликвидировать "узкие места" в развитии транспортной инфраструктуры;

перейти от практики ликвидации "узких мест" к опережающему санированию их возникновения;

обеспечить опережающее развитие транспортной инфраструктуры.

5. Снижение транспортной составляющей в конечной цене продукции, товаров и услуг.

В рамках решения этой задачи необходимо:

содействовать формированию сквозных провозных тарифов;

стимулировать создание сети региональных и местных дистрибутивных центров, являющихся одним из основных факторов прихода в субъекты Российской Федерации национальных крупных торговых сетей и сетей магазинов-дискаунтеров.

6. Восстановление нормативного состояния внутренних водных путей.

В рамках решения этой задачи необходимо:

восстановление и модернизация существующей инфраструктуры внутренних водных путей с целью ее доведения до нормативного состояния;

модернизация инфраструктуры внутренних водных путей с целью ликвидации "узких мест" и доведение, по возможности, всех участков внутренних водных путей до единой пропускной способности (ликвидация лимитирующих участков).

7. Восстановление местной авиации.

В рамках решения этой задачи необходимо:

продолжить государственное регулирование тарифов на воздушных линиях, где воздушный транспорт является единственным видом транспортной доступности;

совершенствовать меры адресной социальной поддержки населения в районах, где воздушный транспорт является единственным видом транспортной доступности;

продолжить развитие сети аэропортов и аэродромов местных воздушных линий.

8. Адекватное кадровое обеспечение.

В рамках решения этой задачи необходимо:

ускорить формирование системы подготовки кадров в сфере логистики;

восстановить систему подготовки кадров низшего и среднего звена в транспортной сфере;

ускорить формирование системы переподготовки и повышения квалификации специалистов транспортного комплекса.

**VII. Приоритетные направления развития государственной политики**

**в области дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва**

7.1. Приоритетные направления развития

общественного пассажирского транспорта

К общим приоритетам развития общественного пассажирского транспорта относятся:

безусловное обеспечение и повышение доступности общественного пассажирского транспорта;

развитие инфраструктуры общественного пассажирского транспорта.

Развитие и совершенствование автомобильных дорог общего пользования и городской дорожной сети - основа развития общественного пассажирского транспорта.

Тем не менее, в рассматриваемом диапазоне планирования Транспортной стратегии в республике останутся места проживания людей, где один из видов общественного транспорта (водный или воздушный) будет являться единственным сезонным видом транспорта.

Заинтересованность транспортных операторов (как организаций, так и частных предпринимателей) на таких направлениях практически отсутствует.

Приоритетом развития общественного пассажирского транспорта в этих случаях является совершенствование форм государственного и муниципального заказа на перевозку пассажиров с созданием и развитием государственных и муниципальных объектов транспортной инфраструктуры.

В целях обеспечения надлежащего контроля и упорядочения пассажирских перевозок по маршрутной сети в Республике Тыва предлагается строительство нового автовокзала не только в г. Кызыле, но и в г. Чадане Дзун-Хемчикского кожууна. Это обеспечит импульс развития западному транспортному узлу Республики Тыва, привлечение индивидуальных предпринимателей в сфере пассажироперевозок, легализации неформальной занятости граждан.

7.2. Приоритетные направления развития

железнодорожного транспорта

Строительство новой железнодорожной линии Кызыл – Курагино имеет огромную значимость для социально-экономического развития Республики Тыва, оно повысит транспортную доступность обширной территории и позволит реализовать имеющий экспортное значение проект освоения Элегестского угольного месторождения. Планируемое строительство имеет высоко значимую общественную эффективность, связанную с повышением транспортной доступности и занятости для населения; новыми возможностями для развития экономики, науки, национальной культуры, искусства и образования; с повышением привлекательности природных и этнографических достопримечательностей, с развитием туризма в республике. Приоритетные направления развития железнодорожного транспорта определены в Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

На состоявшемся в Ташкенте 23 июня 2016 г. встрече руководителей Монголии, России и Китая утверждена Программа создания экономического коридора Китай-Монголия-Россия. Меморандум о взаимодействии между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией о разработке Программы создания экономического коридора Китай-Монголия-Россия подписан в г.Уфе 9 июля 2015 г.

Программой создания экономического коридора Китай-Монголия-Россия предусмотрена реализация 32 проектов. В данный перечень проектов с привязкой к Республике Тыва вошли 2 проекта транспортной инфраструктуры:

1. «Изучить и при экономической обоснованности начать реализацию проекта Западного железнодорожного коридора (Курагино – Кызыл – ЦаганТолгой – Арцсурь – Кобдо - Такешкен – район Хами – Чанцзи-Хуэйский автономный округ – Урумчи)»;
2. «Изучить и при экономической обоснованности начать реализацию проекта Северного железнодорожного коридора (Курагино - Кызыл – Цагантолгой - Арцсурь – Овот – Эрдэнэт – Салхит – Замын-Удэ – Эрлянь – Уланчаб – Чжанцзякоу - Пекин - Тяньцзинь)».

Юго-восточные соседи России: Монголия и Китай давно проявляют живой интерес к реализации совместных проектов. Масштабные инфраструктурные проекты республики в дорожно-транспортной сети поддерживает Президент и Правительство России.

7.3. Приоритетные направления развития

внутреннего водного транспорта и водных путей

Приоритетными направлениями этого вида транспорта являются:

1) восстановление судоходной обстановки, обновление грузового и пассажирского флота;

2) обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях.

Для выполнения поставленных задач необходимо следующее:

1) определение перевозчика пассажирским транспортом с привлечением финансирования из федерального и республиканского бюджетов;

2) проведение реконструкциии объектов транспортной инфраструктуры: провести ремонт пристаней и подъездных путей к ним с учетом выполнения требований обеспечения безопасности на транспорте;

3) проведение работ по укреплению дамб для безопасного отстоя судов во время весенних паводков;

4) проведение дноуглубительных работ по водному пути по р. Большой Енисей от г. Кызыла до с. Тоора-Хем позволит обеспечить безопасность перевозки пассажиров;

5) для обеспечения пассажирских перевозок, в том числе и развития туризма включить в федеральную целевую программу приобретение двух современных теплоходов для Республики Тыва на условиях софинансирования.

Внутренний водный транспорт должен рассматриваться и развиваться и как резервный вид транспорта, способный "взять на себя" дополнительные грузопотоки с других видов транспорта.

7.4. Приоритетные направления развития

воздушного транспорта и аэропортов

К приоритетным направлениям развития воздушного транспорта и аэропортов Республики Тыва относятся следующие:

развитие инфраструктуры аэропортов федерального, регионального и местного значения;

обновление парка воздушных судов;

повышение конкурентоспособности воздушного транспорта и аэропортов;

повышение комплексной безопасности и устойчивости;

расширение географии полетов на международных, внутренних и местных воздушных линиях;

стимулирование перевозок на местных линиях путем использования механизмов системы государственных социальных обязательств.

В целях улучшения инвестиционного климата в республике и г. Кызыле, привлечения дополнительных иностранных инвестиций в экономику, доступности и удобства населения, выезжающего за границу, необходима организация международных полетов непосредственно из аэропорта г. Кызыла.

Придание аэропорту «Кызыл» статуса международного и открытие в нем международного пассажирского пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации важно, как для Сибирского федерального округа, так и для Российской Федерации в целом. Расширяются возможности эффективного экспорта товаров местных товаропроизводителей. Конечным результатом является расширение географии полетов через аэропорт «Кызыл, что обеспечит эффективность вложенных финансовых средств.

Аэродром аэропорта «Кызыл» по действующей в Российской Федерации классификации относится к классу «В» (горный). После завершения реконструкции, аэропорт будет способен принимать следующие типы воздушных судов: ИЛ-76, ТУ-154, A-320, Boeing-737-500, Boeing-737-800, ЯК-42, ATR-42 ATR-72, CRJ-100, Sukhoi Superjet-100, а также все типы воздушных судов 3 и 4 класса, все типы вертолетов.

Используя выгодное географическое расположение аэропорта Кызыл российские авиакомпании могут выполнять полеты в страны юго-восточной Азии без дозаправки за рубежом, что позволит значительно снизить валютные расходы на авиатопливо. Расстояние от аэропорта Кызыл до государственной границы Российской Федерации с Монголией (геоточка Дарно) по воздушной трассе А575 составляет всего 318 км.

7.5. Приоритетные направления развития

автомобильного транспорта

Основными направлениями развития автомобильного транспорта являются:

1. Развитие основных фондов хозяйствующих субъектов, переход к эксплуатации более экономичного коммерческого транспорта, замена самортизированного подвижного состава. В г. Кызыле актуален переход на автобусы большой вместимости с уменьшением количества автобусов особо малой вместимости типа "Газель". В парке междугородных автобусов должна увеличиваться доля подвижного состава повышенной комфортности, оборудованного с учетом требований дальних пассажирских перевозок и туристического бизнеса.

2. Развитие транспортной инфраструктуры. В отношении пассажирского транспорта развитие инфраструктуры подразумевает строительство и организацию автовокзалов и автостанций в городах и районных центрах для обеспечения межмуниципальных и внутримуниципальных пассажирских перевозок, открытие и обустройство новых маршрутов движения транспорта.

3. Обеспечение контроля за работой транспорта и организацией его движения органами власти как организаторами перевозок посредством современных информационных технологий, средств связи и навигации.

В современных условиях осуществление этой работы без электронно-технических средств не представляется возможным ввиду значительной протяженности и большого количества маршрутов. Используемые средства автоматизированной навигации позволяют осуществлять единое диспетчерское управление транспортом, контролировать исполнение перевозчиками утвержденных органами власти расписаний движения общественного транспорта, проводить мониторинг пассажирских перевозок и анализ выполнения государственного и муниципального заказов на перевозки, повышать качество и безопасность перевозок. В этих целях необходимо использование имеющихся или самостоятельное создание новых служб транспортного контроля, оснащенных средствами автоматизированной радионавигации и работающих в круглосуточном режиме.

7.6. Приоритетные направления развития дорожной сети

Развитие сети автомобильных дорог должно соответствовать темпам социально-экономического развития Республики Тыва и обеспечивать потребности в перевозках. В этих целях необходимо обеспечить:

1) финансирование затрат на содержание, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог на основании финансовых нормативов в целях приведения автомобильных дорог регионального значения в соответствие с нормативными требованиями к транспортно-эксплуатационному состоянию;

2) совершенствование опорной сети региональных дорог с учетом интересов хозяйственного комплекса Республики Тыва. Для этих целей необходимо реконструировать или строить дороги с переходным или усовершенствованным типом покрытия в зависимости от перспективной интенсивности движения;

3) приведение в нормативное состояние мостовых переходов, в том числе с проведением мероприятий по их реконструкции или новому строительству (взамен аварийных);

6) развитие дорог (строительство подъездов) в сельской местности в рамках ФЦП "Развитие транспортной системы России " и «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года».

Приоритетные инвестиционные проекты развития транспортной инфраструктуры, реализация которых планируется в 2017 - 2030 годы:

реконструкция мостового перехода «Коммунальный» через р. Енисей г. Кызыла;

строительство мостового перехода через р. Большой Енисей на 155 км автомобильной дороги «Бояровка – Тоора-Хем»;

строительство автомобильной дороги «Кош-Агач – Кокоря – Кызыл-Хая» на участке от границы Республики Алтай до с. Кызыл-Хая Республики Тыва;

в рамках Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года реконструкция и ремонт в течение 2017 - 2030 гг. участков дорог, формирующих маршрут федеральной трассы М-54 Кызыл – Чадан – Хандагайты – Госграница с Монголией (Боршо);

развитие сети объектов придорожного сервиса и многофункциональных зон придорожного сервиса вдоль автомобильных дорог общего пользования на территории Республики Тыва;

разработка муниципальными образованиями программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных поселений и городских округов;

разработка муниципальными образованиями комплексных схем организации дорожного движения на территории муниципальных образований и программ по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения;

учитывая возможности муниципальных дорожных фондов, разработка за счет средств данных фондов проектно-сметной документации на автомобильные дороги местного значения небольшой протяженности, до ближайших общественно значимых объектов сельских населенных пунктов, а также объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции для включения в федеральную целевую программу «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года».

7.7. Совершенствование нормативно-правового

обеспечения транспортной деятельности

К приоритетным направлениям в этой сфере необходимо отнести следующие.

1. Совершенствование федерального законодательства.

Важным вопросом является разработка и принятие технических регламентов в сфере транспорта, иных нормативных правовых актов, регулирующих особенности земельных отношений при планировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации транспортной инфраструктуры, в том числе в части резервирования земель для строительства и реконструкции автомобильных дорог, объектов автомобильного, водного, железнодорожного, воздушного и других видов транспорта в Российской Федерации, порядка изъятия и предоставления земельных участков, перевода земель из одной категории в другую.

Необходимо обратить внимание на разработку поправок в нормативные правовые акты, направленные на реализацию проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре (в частности, при участии инвестора в реализации особо капиталоемких проектов с длительными сроками окупаемости).

С целью комплексного подхода к решению проблемы совершенствования законодательства, регулирующего транспортную отрасль, следует уделить также внимание следующим направлениям:

предоставление различного рода льгот, в том числе по налогообложению;

создание правовых основ ценообразования на транспорте.

Среди основных приоритетных направлений совершенствования законодательства в сфере транспорта - повышение конкурентоспособности транспортной отрасли и ее привлекательности как сферы бизнеса и инвестиций. Данная проблема на сегодняшний день является весьма актуальной. В этой связи предлагается продолжить дальнейшее проведение структурных реформ на транспорте, в том числе:

1) в гражданской авиации:

повышение конкурентоспособности отечественных авиакомпаний на основе оптимизации их количества, а также оптимизации с учетом геополитических интересов государства и экономической целесообразности, специализации по масштабу и характеру деятельности;

реформирование системы организации воздушного движения на основе законодательно закрепленного сохранения равенства прав всех пользователей воздушного пространства на его использование и выполнения международных обязательств, принятых Российской Федерацией;

2) на городском пассажирском транспорте:

разделение управления системой городского пассажирского транспорта и непосредственного выполнения перевозок;

постепенное выравнивание уровней транспортной обеспеченности городов на основе единых социальных стандартов;

создание равных условий для операторов различных форм собственности;

создание условий для улучшения качества услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе скоростного внеуличного, с целью повышения его привлекательности;

3) на водном транспорте:

совершенствование бассейнового принципа управления внутренними водными путями, учитывающего федеральные и региональные интересы;

разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности в системе управления внутренних водных путей;

развитие речного туризма;

4) в автомобильном транспорте:

совершенствование системы допуска к транспортной деятельности на основе механизмов сертификации, лицензирования и подтверждения соответствия транспортных средств и услуг установленным требованиям;

создание систем централизованного автотранспортного обслуживания крупных грузообразующих объектов.

2. Развитие правоприменительной практики.

С этой целью необходимо принятие законодательного акта, определяющего стандарты транспортного обслуживания населения в городах и других населенных пунктах Республики Тыва. Стандарты транспортного обслуживания должны отражать обязательные требования к показателям доступности, объема и качества транспортных услуг. Установление подобных гарантий будет выступать своеобразной публично-правовой обязанностью государственных и муниципальных органов власти и управления перед населением.

Необходимо также расширить компетенцию органов власти Республики Тыва в транспортной сфере. Возможность непосредственного регулирования транспортной деятельности органами государственной власти Республики Тыва может быть осуществлена посредством передачи федеральными органами исполнительной власти по соглашению с исполнительными органами государственной власти соответствующих субъектов Российской Федерации права осуществления части своих полномочий. Реализация этой задачи требует дополнительной проработки, в том числе с точки зрения наличия у соответствующих исполнительных органов государственной власти Республики Тыва организационных, материальных, кадровых и иных возможностей для реализации передаваемых полномочий.

7.8. Приоритетные направления подготовки кадров

для дорожно-транспортного комплекса

Решение проблемы кадрового обеспечения транспортной отрасли должно осуществляться по следующим основным направлениям:

ускорение формирования системы подготовки кадров в сфере логистики, выпуск специалистов с высшим и средним автотранспортным образованием по специальности "Организация перевозок и управление на автомобильном транспорте";

восстановление системы подготовки кадров низшего и среднего звена в транспортной сфере, повышение требований к качеству подготовки работников массовых профессий (водителей, ремонтных рабочих и других);

обновление содержания автотранспортного образования и его учебно-методического обеспечения с учетом использования в обучении новейших информационных технологий, подготовки и издания современных учебников и учебных пособий;

создание системы и обеспечение переподготовки и повышения квалификации руководителей автотранспортных предприятий, работников транспортной экспедиции и транспортно-дорожного сервиса;

создание социально-экономических условий для закрепления кадров в отрасли (повышение заработной платы, обеспечение охраны труда, увеличение рабочих мест, возрождение системы социального обеспечения путевками в санатории, дома отдыха, оздоровительные детские лагери, установление других социальных гарантий) в увязке с программами содействия занятости.

В отрасли должна быть обеспечена комплексная система непрерывного образования и переподготовки кадров на основе целевых заказов и освоения новейших достижений отечественной и зарубежной теории и практики обучения специалистов.

**VIII. Этапы, механизмы реализации и ожидаемые**

**результаты реализации Транспортной стратегии**

Реализацию Транспортной стратегии Республики Тыва до 2030 года предполагается осуществлять в два этапа.

Первый этап (2017 - 2024 годы) можно охарактеризовать как "Сохранение и создание условий для развития". В этот период предполагается осуществить комплекс мероприятий по поддержанию достигнутого уровня развития транспорта Республики Тыва, сохранению темпов роста показателей перевозок (или замедлению их снижения), сложившихся на сегодняшний день. Развитие в большей степени будет ориентировано на эффективное использование имеющихся мощностей, реконструкцию и строительство особо важных объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь - объектов, обеспечивающих безопасность функционирования пассажирской транспортной системы, а также на создание условий для развития (законодательное обеспечение, поиск инвесторов, привлечение конкурентов в монополизированные сектора) транспортной системы региона.

Для этого необходимо:

создать социально-экономические, технические и политические условия для развития системы пассажирского транспорта;

продолжить формирование нормативно-правовой базы в сфере транспорта;

провести переговоры с потенциальными инвесторами, федеральными министерствами и ведомствами, муниципальными образованиями, транспортными предприятиями, заключить договоры о намерениях;

разработать технико-экономическую документацию для инвестиционных проектов;

провести кампанию в средствах массовой информации по разъяснению населению области направлений развития системы пассажирского транспорта с целью создания положительного отношения.

В рамках реализации первого этапа программно-целевым методом прежде всего будут решаться вопросы развития и совершенствования сети региональных автомобильных дорог общего пользования республики. Кроме того, необходимо сосредоточить усилия на реконструкции инфраструктурных объектов республики - аэропорта (Кызыл), мостового перехода «Коммунальный» в г. Кызыле.

В рамках реализации второго этапа развития транспорта Республики Тыва (2025 - 2030 годы), который можно охарактеризовать как "Прорыв и устойчивое развитие", предполагается осуществить целый ряд инвестиционных проектов по кардинальному улучшению транспортной системы области, повышению качества и уровня сервиса на пассажирском транспорте и на объектах инфраструктуры, уровня доступности жителей области к пассажирским транспортным услугам и подвижности населения на всей территории региона.

По существу, этот этап является наиболее затратным и потребует поиска дополнительных источников финансирования для реализации пакета инвестиционных проектов посредством создания максимально благоприятных условий для привлечения негосударственного капитала к строительству и эксплуатации новых транспортных объектов. На этом этапе реализации Транспортной стратегии целесообразно сокращение сферы тарифно-ценового регулирования на пассажирском транспорте, радикальное улучшение инвестиционного климата, проведение активных структурных преобразований, преодоление тенденции нарастающего износа основных фондов транспорта, повышение технологического уровня транспортной системы. Результатом реализации второго этапа станет достижение стратегической цели развития транспорта Республики Тыва - удовлетворение потребностей экономики и населения в грузовых и пассажирских перевозках с минимальными затратами времени и ресурсов.

Расходы бюджетов всех уровней будут учтены при разработке инвестиционных проектов, предусмотренных настоящей Транспортной стратегией.

Положения настоящей Транспортной стратегии должны корректироваться с учетом реализации отдельных ее приоритетов и изменения социально-экономической ситуации в Республике Тыва и в стране. Целесообразно не реже чем один раз в два года осуществлять корректировку настоящей Транспортной стратегии.

Реализация настоящей Транспортной стратегии, координация на основе ее положений действий всех ветвей и уровней власти региона, бизнеса, различных слоев общества обеспечит наиболее эффективное использование возможностей транспорта в интересах жителей Республики Тыва.

**IX. Оценка финансовых ресурсов, необходимых для реализации**

**Транспортной стратегии**

Реализация Транспортной стратегии обеспечивается стабильной и надежной системой финансирования, учитывающей особенности транспорта как инфраструктурной отрасли.

Финансирование Транспортной стратегии предусматривается осуществлять за счет средств федерального бюджета, республиканского бюджета Республики Тыва и внебюджетных источников.

Средства из федерального бюджета направляются на следующие цели:

поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности;

реконструкция и строительство объектов транспортной инфраструктуры, имеющих важное социально-экономическое значение, а также обеспечивающих безопасное функционирование транспортной системы Российской Федерации;

обеспечение безопасности на транспорте;

выполнение и стимулирование мероприятий по поддержанию мобилизационной готовности средств, объектов транспорта и путей сообщения, а также мероприятий, осуществляемых в интересах национальной безопасности;

обеспечение функций государственного регулирования и управления в транспортной отрасли.

Наряду с прямым бюджетным финансированием предоставление государственной поддержки может осуществляться в следующих формах:

софинансирование на договорных условиях инвестиционных проектов с оформлением прав собственности Российской Федерации (включая финансирование расходов на управление инвестиционными проектами и разработку проектной документации);

предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на развитие транспортной инфраструктуры;

предоставление субсидий транспортным организациям, осуществляющим социально значимые перевозки;

субсидирование процентных ставок по привлекаемым кредитам транспортным организациям для финансирования расходов, связанных с приобретением транспортных средств;

разработка и реализация экономических механизмов, стимулирующих ускоренное обновление парка транспортных средств, в том числе содействие развитию лизинга современных транспортных средств, страхования и кредитования перевозчиков.

Государственные капитальные вложения за счет средств федерального бюджета предусматривается выделять в первую очередь на реализацию следующих мероприятий:

строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения, предоставление субсидий на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения;

реконструкция и строительство федеральных объектов инфраструктуры гражданской авиации.

Средства республиканского бюджета предусматривается направлять в первую очередь на развитие автомобильных дорог регионального значения, развитие объектов инфраструктуры воздушного транспорта, а также развитие систем пассажирского транспорта общего пользования.

Объемы финансирования мероприятий стратегии из федерального и республиканского бюджетов распределяются в соответствии с государственной программой Республики Тыва "Развитие транспортной системы" и Бюджетным кодексом Российской Федерации в части бюджетных полномочий с учетом балансовой принадлежности объектов. Внебюджетные средства намечается использовать преимущественно для финансирования коммерческих проектов по развитию транспортной инфраструктуры, созданию платных и скоростных автомагистралей и автомобильных дорог.

Описание инвестиционных проектов, предусмотренных Транспортной стратегией, приведено в приложении № 4.

**X.** **Оценка рисков**

Реализация Транспортной стратегии сопряжена с рисками, которые могут препятствовать достижению запланированных результатов. К ним можно отнести:

1) макроэкономические риски, связанные с возможностью снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, кризиса банковской системы, возникновению бюджетного дефицита.

Определяющим фактором для развития транспортной отрасли является уровень мировых цен на энергоносители. Неблагоприятный сценарий развития российской экономики приведет к фактической консервации технической отсталости транспортной инфраструктуры на достаточно продолжительный период времени.

Практически это означает срыв реализации [транспортной политики](#sub_3) и застой транспортной отрасли.

2) операционные риски, связанные с несовершенством принятых процедур, недостаточной технической и нормативной правовой поддержкой концепции.

Эффективное и динамичное развитие транспортной отрасли, конкурентоспособность транспортных предприятий во многом зависят от принятия ряда важнейших федеральных законов, например, "О платных автомобильных дорогах", ["Устав автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта"](http://ivo.garant.ru/document?id=12057005&sub=0), ["Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности"](http://ivo.garant.ru/document?id=12057004&sub=0), ["О транспортной безопасности"](http://ivo.garant.ru/document?id=12051931&sub=0) и других. Отсутствие этих законов станет серьезным препятствием в реализации стратегических целей и значительно снизит результаты реализации транспортной политики.

3) техногенные и экологические риски.

Любая крупная катастрофа на транспорте техногенного (высокая степень физического и морального износа технических средств, человеческий фактор), природного (наводнения, землетрясения, оползни и т.п.) или социального характера (неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, терроризм, нанесение ущерба и хищение имущества, относящегося к инфраструктуре и т.п.), вероятность которой исключать нельзя, потребует серьезных дополнительных капиталовложений и приведет к отвлечению средств с других объектов транспортной системы.

В процессе финансирования настоящей стратегии вероятность потери вложенных средств из федерального и республиканского, а также собственных средств предприятий, минимальна. Риск необеспечения производства дорожных работ и оказания транспортных услуг отсутствует.