



ТЫВА РЕСПУБЛИКАНЫҢ ЧАЗАА
ДОКТААЛ
ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ ТЫВА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 28 марта 2018 г. № 136

г. КЫЗЫЛ

**Об утверждении Транспортной стратегии
Республики Тыва до 2030 года**

В целях определения основных стратегических направлений и целевых ориентиров развития транспортной системы Республики Тыва до 2030 года, Правительство Республики Тыва ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую Транспортную стратегию Республики Тыва до 2030 года (далее – Транспортная стратегия).
2. Министерству дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва обеспечить реализацию Транспортной стратегии с участием иных заинтересованных органов исполнительной власти Республики Тыва.
3. Органам исполнительной власти Республики Тыва при разработке отраслевых программных документов стратегического характера и реализации политики в соответствующих сферах руководствоваться основными положениями Транспортной стратегии.
4. Рекомендовать органам местного самоуправления муниципальных образований Республики Тыва при разработке планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, комплексных транспортных схем муниципальных образований учитывать основные положения Транспортной стратегии.
5. Разместить настоящее постановление на «Официальном интернет-портале правовой информации» (www.pravo.gov.ru) и официальном сайте Республики Тыва в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Первый заместитель Председателя
Правительства Республики Тыва



О. Натсак

Утверждена
постановлением Правительства
Республики Тыва
от 28 марта 2018 г. № 136

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ
Республики Тыва до 2030 года

г. КЫЗЫЛ

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	1
РАЗДЕЛ 1. Цель Транспортной стратегии Республики Тыва до 2030 года	2
РАЗДЕЛ 2. Конкурентные преимущества и вызовы долгосрочного развития транспортного комплекса Республики Тыва	2
РАЗДЕЛ 3. Задачи по достижению цели и преодолению вызовов	4
РАЗДЕЛ 4. Возможные сценарии перспективного развития транспортной отрасли Республики Тыва	4
РАЗДЕЛ 5. Стратегические направления развития транспортной инфраструктуры Республики Тыва	7
Глава 1. Трансграничные транспортные коридоры	7
Глава 1.1. Автомобильные транспортные коридоры	8
Глава 1.2. Авиационные транспортные коридоры	8
Глава 1.3. Железнодорожный транспортный коридор	9
Глава 2. Межрегиональные транспортные коридоры	10
Глава 2.1. Развитие автомобильного межрегионального транспортного коридора	10
Глава 2.2. Развитие авиационного межрегионального транспортного коридора	11
Глава 3. Межмуниципальные транспортные коридоры	11
Глава 3.1. Развитие автомобильного транспорта	11
Глава 3.2. Развитие малой авиации	12
Глава 3.3. Развитие внутреннего водного транспорта	12
РАЗДЕЛ 6. Этапы и механизмы реализации стратегии	13
Глава 4. Инструменты реализации стратегии	15
Глава 5. Система управления и мониторинга реализации стратегии	15
Глава 6. Ресурсное обеспечение стратегии	16
Глава 7. Результаты и эффективность реализации стратегии	17
Приложение 1. Оценка состояния и комплексные проблемы развития транспортного комплекса Республики Тыва	
Приложение 2. Инвестиционные проекты по развитию транспортной инфраструктуры до 2030 года	

ВВЕДЕНИЕ

Транспортная стратегия Республики Тыва до 2030 года (далее – 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.

Нормативно-правовой основой разработки Транспортной стратегии Республики Тыва до 2030 года являются Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», Закон Республики Тыва от 11 апреля 2016 г. № 160-ЗРТ «О стратегическом планировании в Республике Тыва».

В Стратегии учтены Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р;

государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596;

федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864;

государственная программа Республики Тыва «Развитие транспортной системы Республики Тыва на 2017-2019 годы», утвержденная постановлением Правительства Республики Тыва от 30 ноября 2016 г. № 518.

Также были учтены положения Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 июля 2010 г. № 1120-р).

Стратегия отражает специфику республики в экономическом пространстве России и направлена на реализацию ее основных конкурентных преимуществ.

Стратегия определяет приоритеты, целевые ориентиры, задачи и направления развития дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва на долгосрочную перспективу.

Целевые ориентиры Стратегии представляют единую взаимосвязанную систему целей, направленных развитие конкурентоспособного дорожно-транспортного комплекса и обеспечение территорий и экономики Республики Тыва современной транспортной инфраструктурой.

Из-за транспортной изолированности Республики Тыва не в полной мере используются ее преимущества, в том числе как приграничного региона. Существующее положение дел ведет к невыгодному использованию экономического потенциала, не позволяет региону в полной мере задействовать в своем развитии геополитический, экономический и инфраструктурный потенциал. Эти процессы протекают на фоне возрастания нагрузки на федеральный бюджет, связанной с необходимостью поддержания и развития инфраструктуры, экономические и социальные выгоды от использования которой для Российской Федерации становятся все меньше.

Главной целью транспортной политики Республики Тыва является реализация транспортно-логистического потенциала Республики Тыва в части интеграции

экономики республики с глобальными рынками (российскими и мировыми), формирование транспортно-логистического узла, являющегося опорным элементом международных логистических цепочек, ориентированного на экспорт транспортных услуг.

Транспортная стратегия является основой для выработки государственной политики и разработки государственных и муниципальных программ в области отдельных видов транспорта, транспортной инфраструктуры и смежных с транспортом отраслей экономики, решения социальных и других принципиальных, зависящих от транспорта проблем развития отраслей и хозяйственного комплекса Республики в целом.

РАЗДЕЛ 1. Цель Транспортной стратегии Республики Тыва до 2030 года

Стратегическими целями являются:

1. Обеспечение транспортной доступности и качества транспортных услуг для населения Республики Тыва.

2. Реализация транспортно-логистического потенциала Республики Тыва в части интеграции экономики республики с глобальными рынками (российскими и мировыми), формирование транспортно-логистического узла, являющегося опорным элементом международных логистических цепочек, ориентированного на экспорт транспортных услуг.

Основопологающим принципом долгосрочной транспортной политики, главным приоритетом стратегического развития станет решение проблемы транспортной изолированности республики от внутрироссийского и международного рынков и обеспечение доступа республики к внутрироссийской транспортной инфраструктуре и международным путям сообщения.

РАЗДЕЛ 2. Конкурентные преимущества и вызовы долгосрочного развития транспортного комплекса Республики Тыва

Республика Тыва – приграничный субъект Российской Федерации.

Республика расположена в центральной части Азиатского материка. На западе граничит с Республикой Алтай, на северо-западе и севере – с Красноярским краем и Республикой Хакасия, на северо-востоке – с Иркутской областью и Республикой Бурятия, на юге и востоке – с Монголией.

С соседними регионами республику связывают шоссейная магистраль Р-257 «Енисей», проходящая в восточной части республики с юга на север: от государственной границы Российской Федерации с Республикой Монголия (с. Цаган-Толгой) и дорога А-161, проходящая в западной части республики с юга на север от г. Ак-Довурака до г. Абаза (Республика Хакасия).

Республика Тыва – это трансграничный регион в Центре Азии.

Республика Тыва, являясь приграничным регионом России придает особое значение развитию взаимовыгодного сотрудничества с новыми центрами экономического и политического влияния, расположенные в Азиатско-Тихоокеанском регионе – Китайская Народная Республика и Монголия – имеет перспективы стать значимым транспортным и логистическим центром. С приданием международного статуса пограничному переходу «Булган – Такишкен» на границе Кобдонского аймака Монголии и СУАР КНР появилась возможность продвижения трансграничного коридора «Кызыл-Урумчи» протяженностью 1790 км.

Самым удобным и кратчайшим транспортным маршрутом для выхода в трансконтинентальные транзитные транспортные коридоры «Европа – Западный Китай» и в страны Азиатско-Тихоокеанского региона является «Кызыл (Республика Тыва, Россия) – Хандагайты (Республика Тыва, Россия) – Улангом (Монголия) – Ховд (Монголия) – Урумчи (Китай)».

Основные конкурентные преимущества Республики Тыва:

1) благоприятное географическое положение республики с точки зрения транзитных возможностей. Перспективы создания международного авиатранспортного, автотранспортного, железнодорожного коридора через Республику Тыва, связывающей Россию, Монголию и Китай;

2) значительные запасы природных ресурсов;

3) туристско-рекреационный потенциал.

Слабые стороны региона обусловлены удаленностью от мировых рынков сбыта, низкой транспортно-коммуникационной освоенностью районов, низкой долей производств глубокой переработки продукции, недостаточным уровнем развития инновационного предпринимательства, трудовых ресурсов.

Основные вызовы, сдерживающие экономическое развитие республики:

1) лимитированная пропускная способность транспортной системы республики;

2) полное отсутствие регулярных пассажирских перевозок (только частные заказные рейсы);

3) преобладающий горный рельеф и значительные расстояния между населенными пунктами;

4) более 40 процентов автомобильных дорог республики не соответствуют нормативным требованиям;

5) слабо развито авиационное сообщение, отсутствует транзитное авиасообщение (Аэропорт г. Кызыла – тупиковый);

6) отсутствие железнодорожного сообщения.

Возможности транспортного развития республики:

1) вхождение в международные транспортные коридоры;

2) расширение транспортно-логистических потоков;

3) создание транспортного узла.

РАЗДЕЛ 3. Задачи по достижению целей и преодолению вызовов

Для достижения стратегической цели и преодоления вызовов должны решаться следующие задачи:

1. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

2. Разработка механизма предоставления государственной поддержки перевозчикам на грузовом и пассажирском транспорте в целях обеспечения конкурентоспособной среды в сфере перевозок автомобильным транспортом.

3. Повышение уровня требований, предъявляемых к перевозчикам и ужесточение процедур административного контроля с повсеместным внедрением радионавигационных спутниковых систем диспетчерского управления и контроля за движением транспортных средств.

4. Обновление парка воздушных судов и совершенствование маршрутной сети авиационных перевозок, как межрегиональных, так и на местных воздушных линиях.

РАЗДЕЛ 4. Возможные сценарии перспективного развития транспортной отрасли Республики Тыва

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 потребуются 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 – консервативном и модернизационном.

Консервативный сценарий развития

Консервативный вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры главным образом для транспортного обеспечения освоения суще-

ствующих 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 гг. Кызыле и Ак-Довураке, а также в районах с высокими темпами роста – Кызылском, Улуг-Хемском, Каа-Хемском и Пий-Хемском.

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, обуславливающая значительную нагрузку на бюджетную систему, связанную с финансированием строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

Модернизационный сценарий развития

Развитие по стратегии динамичного развития, которую также можно назвать модернизационной, предполагает реализацию крупных инфраструктурных проектов, в том числе строительство железной дороги, создание экономического коридора Россия – Монголия – Китай, позволяющих наращивать производственный потенци-

ал традиционных отраслей её специализации, осуществление модернизации и реиндустриализации экономики Тувы.

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

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

- реализация крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи;
- увеличение внутренних перевозок.

В то же время отличительными особенностями развития транспортной системы по модернизационному 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;

- железнодорожный транспорт должен будет обеспечить беспрепятственный рост перевозок сырья к основным центрам потребления;

- 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 г. 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 авиaperезвозок, главным образом региональных, и городского транспорта.

Модернизационный 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 про-

фессиональных кадров как на уровне компаний, так и на уровне государственного управления, а также неэффективностью механизмов координации усилий.

Реализация модернизационного 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.

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

РАЗДЕЛ 5. Стратегические направления развития транспортной инфраструктуры Республики Тыва

Развитие транспортной инфраструктуры является одним из базовых элементов экономического роста и повышения качества жизни населения. Транспортная система Республики Тыва представлена автомобильным, воздушным и внутренним водным транспортом. По состоянию на 1 января 2017 г. общая протяженность автомобильных дорог Республики Тыва составляет 9099,73 км, из них федерального значения – 414,6 км (4,5%), регионального – 3368,83 км (37%), местного – 5316,3 км (58,5%). Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 3658,3 км или 40,2% от общей протяженности (федерального значения – 414,6 км, регионального – 2493,9 км).

Стратегической целью является реализация транспортно-логистического потенциала Республики Тыва в части интеграции экономики республики с глобальными рынками (российскими и мировыми), формирование транспортно-логистического узла, являющегося опорным элементом международных логистических цепочек, ориентированного на экспорт транспортных услуг.

Стратегическим направлением Транспортной стратегии является создание и развитие транспортных коридоров:

Глава 1. Трансграничные транспортные коридоры

Основные задачи развития трансграничных транспортных коридоров Тувы:

1. Придание международного статуса аэропорту г. Кызыла для организации международных полетов воздушных судов и установления пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации.

2. Придание автомобильному контрольно-пропускному пункту «Хандыгайты» статуса многостороннего перехода.

3. Реализация крупного межрегионального проекта строительства железнодорожной линии, обеспечивающей доступ к минерально-сырьевой базе Республики Тыва.

4. Создание транспортно-логистического центра в г. Кызыле (строительство складской инфраструктуры, создание пересадочного и перегрузочного транспортного узла).

Глава 1.1. Автомобильные транспортные коридоры

Важным достижением в решении транспортных проблем республики является перенаправление федеральной трассы М-54 «Енисей». В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2015 г. № 975 участок автодороги Хандагайты – Госграница с Монголией (КПП «Хандагайты») принят в собственность Российской Федерации, постановление вступило в силу с 1 января 2017 г.

Перенаправление участка автодороги федерального значения М-54 «Енисей» на территории республики «Кызыл – Эрзин – Госграница с Монголией» на маршрут «Кызыл – Чадан – Хандагайты – Госграница с Монголией» с выходом на многосторонний пункт пропуска российско-монгольской границы Хандагайты – Боршоо придаст новый уровень существующих партнерских отношений Тувы и регионов Сибири с Монголией.

Подписано межправительственное Соглашение об изменении классификации автомобильного пункта пропуска (АПП) «Хандагайты (Россия) – Боршо (Монголия)» с двустороннего на международное пассажирское и грузовое сообщение.

Новое направление федеральной трассы вместе с приданием автомобильному контрольно-пропускному пункту «Хандыгайты» статуса многостороннего перехода, так же, станет основным выходом по международному транзитному коридору из Европейской части России в Китай.

Возможность развития появилась так же с приданием международного статуса пограничному переходу Булган – Такишкен на границе Кобдоского аймака Монголии и СУАР в Китае.

Глава 1.2. Авиационные транспортные коридоры

Инвестиционный проект «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Кызыл)» является одним из важных мероприятий Плана социально-экономического развития Республики Тыва на 2015-2025 годы, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 апреля 2015 г. № 678-р. Основным результатом реализации проекта является обеспечение безопасности полетов и возможности обслуживания в аэропорту современных воздушных судов, конечным результатом – расширение географии полетов. Реконструируемая взлетно-посадочная полоса аэропортового комплекса г. Кызыла по техническим характеристикам может соответствовать международным требованиям, что позволит принимать такие воздушные суда, как Boeing 373, Airbus, ИЛ-76, учитывая, что уже сейчас в воздушном пространстве над Тувой проходят более 20 международных авиатрасс.

Аэропорт г. Кызыла, с приданием ему статуса международного, в перспективе сыграет важную роль транспортного коридора в Азию. Проектирование, строительство и открытие воздушного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации планируется осуществить к концу 2018 года.

С присвоением аэропорту г. Кызыла статуса международного, возможен прием современных воздушных судов, такие как А-319, Б 737, Ил-76, Ту-154, Ил-62 и т.д. В перспективе организация международных авиарейсов, таких как Кызыл – Улан-Батор (Монголия), Кызыл – Пекин (Китай), Кызыл – Куала-Лумпур (Малайзия), Кызыл – Сеул (Корея) и т.д.

Глава 1.3. Железнодорожный транспортный коридор

Реализация проекта железной дороги «Курагино – Кызыл» является одним из крупнейших российских инвестиционных проектов на территории Тувы. Строительство железной дороги через Саянские горы предполагается на условиях государственно-частного партнерства. Дорога стратегически важна для развития угледобывающего комплекса и транспортной инфраструктуры региона, поскольку должна связать единую систему дорог с Элегестским угольным месторождением в Туве. Проект «Курагино – Кызыл» объединяет четыре проекта: Элегестское угольное месторождение в Туве, предполагаемое строительство железной дороги Элегест – Кызыл – Курагино с выходом на Транссибирскую магистраль, морской порт Ванино на Дальнем Востоке.

Общая протяженность железнодорожной линии – 410 км, из них: по территории Красноярского края 290 км, по территории Тувы – 120 км по долине реки Эрбек. Будет построено 28 станций и разъездов, самая крупнейшая по всей дороге из них – станция Эрбек. Максимальная масса груженых углем поездов составит 6 тыс. тонн, суммарные объемы ежегодных грузоперевозок до 15 млн. тонн. Инвестиционный проект позволит создать более 15 тысяч рабочих мест на строительстве и эксплуатации всех объектов комплекса. Налоговые поступления составят 117 млрд. рублей.

Новые перспективы для развития экономических отношений между Монголией и Тувой открывают планы продлить проектируемую железнодорожную ветку Курагино – Кызыл через границу в Монголию. Предположительная протяженность железнодорожной линии Кызыл – Госграница по трассе Кызыл – Самагалтай – Эрзин – Цаган-Тологой составит 250 км.

В июне 2016 года руководители Министерства экономики РФ, МИД Монголии и Госкомитета КНР по развитию и реформе подписали программу создания экономического коридора трех стран. Программа Экономического коридора Китай – Монголия – Россия предусматривает изучение вопроса и при экономической целесообразности реализацию проектов 2х проектов транспортной инфраструктуры через Республику Тыва:

- «Западный железнодорожный коридор (Курагино – Кызыл – Хандыгайты – Боршо – Кобдо – Такешкен – район Хами – Чанцзи-Хуэйский автономный округ – Урумчи)»;

- «Северный железнодорожный коридор (Курагино – Кызыл – Цагантолгой – Арцсурь – Овот – Эрдэнэт – Салхит-Замын-Удэ – Эрлянь – Уланчаб-Чжанцзякоу – Пекин – Тяньцзинь)».

Наиболее перспективным проектом для развития Республики Тыва является транзитный вариант по международному Северному маршруту, который может обеспечить дополнительный выход российской продукции на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона, а Тува станет важным звеном в трансграничном коридоре.

Для республики железнодорожный транзит может дать ежегодный прирост внутреннего регионального продукта до 22,8 миллиардов рублей, бюджетных поступлений – до 6,1 миллиардов рублей.

Глава 2. Межрегиональные транспортные коридоры

Глава 2.1. Развитие автомобильного межрегионального транспортного коридора

Развивая межрегиональные связи, Правительство Республики Тыва, руководствуется геополитическим и экономическим положением как Республики Тыва, так и всего Сибирского региона в целом.

Наша республика имеет выгодное расположение в плане транзитного сообщения с развитыми соседними областями и республикой Монголия. Создание межрегиональных транспортных коридоров имеет важное экономическое значение для всего Сибирского региона.

В настоящее время определены следующие основные направления по развитию межрегиональных автомобильных транспортных связей:

1) Республика Тыва – Республика Алтай и Новосибирская область

Строительство участка дороги в сторону села Кош-Агач Алтайского края, протяженностью 65 км через Монгун-Тайгинский район Республики Тыва. Дорога позволит соединить федеральные трассы Р-257 «Енисей» и Р-256 «Чуйский тракт», в дальнейшем с выходом в «Саянское кольцо».

Целью проекта является сокращение пути, связывающего Туву с Республикой Алтай и Новосибирской областью. Введение в эксплуатацию этой дороги позволит сократить расстояние более 300 километров.

2) Республика Тыва – Республика Хакасия

Ремонт и реконструкция участков трассы «Ак-Довурак – Абаза» связывающей запад Тувы и Республику Хакасия является приоритетным направлением развития дорожной сети республики.

С целью развития межрегионального автобусного сообщения Министерством дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва планируется решить вопросы об открытии следующих межрегиональных и международных автобусных маршрутов регулярных перевозок:

- Кызыл – Абакан – Кемерово – Юрга;
- Кызыл – Новосибирск;
- Чадан – Ак-Довурак – Абаза – Абакан;
- Кызыл – Чадан – Мугур-Аксы – Кош-Агач – Горноалтайск;
- Ак-Довурак – Мугур-Аксы – Кош-Агач – Горноалтайск;

- Кызыл – Чадан – Мугур-Аксы – Кош-Агач – Новосибирск;
- Ак-Довурак – Мугур-Аксы – Кош-Агач – Новосибирск.
- Кызыл – Чадан – Хандагайты – Улаангом.

Глава 2.2. Развитие авиационного межрегионального транспортного коридора

После завершения реконструкции аэропортового комплекса «Кызыл» планируется развитие маршрутной сети по Сибирскому федеральному округу в т.ч. открытие маршрутов, связывающих г. Кызыл с административными центрами Сибирского федерального округа. Открытие рейсов, связывающих г. Кызыл с гг. Москва, Казань, Санкт-Петербург, Симферополь, Краснодар, Сочи, Владивосток и т.д.

Глава 3. Межмуниципальные транспортные коридоры

Глава 3.1. Развитие автомобильного транспорта

Важнейшей задачей развития межмуниципальных транспортных коридоров является соединение круглогодичной связью по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования всех населенных пунктов в сельской местности, имеющих перспективы развития, а также строительство новых автомобильных дорог между муниципальными образованиями и искусственных сооружений на них.

1. Намечено строительство автомобильных дорог по направлениям: Подъезд к с. Шеми, Эрги-Барлык – Мугур-Аксы, Холчук-Чаа-Суур и также строительство моста ч/з р. Б.Енисей на 155 км а/д «Бояровка – Тоора-Хем».

2. Реконструкция важнейшего объекта как для сообщения расположенных на берегах Енисея частей города, так и для межмуниципальных и межрегиональных перевозок – мостового перехода через р. Енисей в г. Кызыле позволит увеличить интенсивность движения с 7 до 14 тыс. единиц транспорта в сутки. Также планируется реконструкция автомобильных дорог «Ээрбек – Баян-Кол», «Самагалтай – Белдир-Арыг», «Бояровка – Тоора-Хем», завершится реконструкция участков автодороги «Кызыл-Мажалык – Эрги-Барлык».

3. Автомобильная дорога Р-257 «Енисей» по маршруту «Кызыл – Чадан – Хандагайты – Госграница с Монголией», которая составляет опорную сеть автомобильных дорог в самой труднодоступной части республики будет приведена в соответствие нормативным требованиям поэтапно, согласно мероприятиям государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы России».

В рамках реализации подпрограммы «Транспорт» государственной программы Республики Тыва «Развитие транспортной системы Республики Тыва на 2017-2019 годы», в 2018 году Министерством дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва на условиях софинансирования с мэрией г. Кызыла приобретаются автобусы марки «ПАЗ» в количестве 20 единиц, из них 14 ед. для городских, 6 ед. для междугородных перевозок. Для осуществления межмуниципальных автобусных перевозок данные автобусы будут закреплены для выполнения регулярных рейсов по маршрутам Кызыл – Ак-Довурак – 2 ед., Кызыл – Эрзин, Кызыл – Туран, Кызыл – Бай-Хаак и Кызыл – Сарыг-Сеп.

Ежегодно Миндортрансом Республики Тыва проводится конкурс среди физических и юридических лиц на осуществление пассажирских перевозок на межмуниципальных автобусных маршрутах.

В перспективе до 2020 года планируется полностью восстановить автобусное сообщение со всеми кожуунами республики.

Глава 3.2. Развитие малой авиации

Не менее важной задачей является развитие наземной авиационной инфраструктуры и сохранение малых аэродромов на территории республики. Одним из путей решения авиатранспортной доступности республики является развитие маршрутов воздушного сообщения и малой авиации, реконструкция аэропортового комплекса в г. Кызыле и придание международного статуса Аэропорту «Кызыл».

Наиболее актуальной стратегической авиатранспортной проблемой в Республике Тыва является существенное сокращение выполнения полетов по маршрутной сети местных воздушных линий, что становится фактором, оказывающим негативное воздействие на развитие социально-экономической сферы региона, замедляющим процессы совершенствования средств коммуникации, транспорта и связи.

В случае ожидаемого развития туризма и добывающей промышленности на территории республики планируется создание вертолетных площадок при крупных промышленных предприятиях и в центрах развития туризма. Эти площадки предлагаются и для использования сельскохозяйственной, медицинской и пожарной авиацией.

Реализация проектов *по развитию малой авиации* возможна в рамках государственной региональной отраслевой программы, которая должна обеспечивать решение следующих задач:

- 1) развитие маршрутной сети воздушных перевозок на территории республики, связывающей с отдаленными и труднодоступными населенными пунктами, а также с курортами республики, повышение мобильности населения;
- 2) развитие и поддержка малой авиации региона путем допуска субъектов малой авиации к инфраструктуре аэропорта г. Кызыл;
- 3) создание современной инфраструктуры авиационного транспорта в регионе, включая реконструкцию старых и строительство новых аэродромов и посадочных площадок;
- 4) обновление парка воздушных судов 4-го класса за счет поступления авиационной техники отечественного производства.

Глава 3.3. Развитие внутреннего водного транспорта

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 республики 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.

Развитие производственной деятельности ООО «Голевская горнорудная компания» потребует значительного увеличения перевозок, для чего необходимо предусмотреть расчистку русла реки от каменных глыб, препятствующих безопасным условиям судоходства, модернизацию существующей береговой обстановки, строительство стационарного туера, либо плавучего, с комплексом подъемных механизмов.

Основные задачи развития внутреннего водного транспорта:

- 1) восстановление судоходной обстановки, обновление грузового и пассажирского флота;
- 2) обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях;
- 3) обеспечение доступности удаленных туристических объектов.

РАЗДЕЛ 6. Этапы и механизмы реализации Стратегии

Реализацию Стратегии 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:

- 1) создать социально-экономические, технические и политические условия для развития системы пассажирского транспорта;
- 2) продолжить формирование нормативно-правовой базы в сфере транспорта;
- 3) провести переговоры с потенциальными инвесторами, федеральными министерствами и ведомствами, муниципальными образованияами, транспортными предприятиями, заключить договоры о намерениях;
- 4) разработать технико-экономическую документацию для инвестиционных проектов;
- 5) 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 республики 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 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 – снятие ограничений транспортной доступности республики.

Реализация настоящей 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.

Основными механизмами реализации Стратегии являются:

1. Повышение эффективности управления реализацией стратегии, которое включает в себя:

а) создание системы мониторинга и управления реализацией федеральных, государственных и муниципальных программ в сфере транспорта и Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года;

б) внесение дополнений в систему статистического учета, необходимых для ведения транспортно-экономического баланса;

в) развитие организационных механизмов реализации стратегии: подготовка отраслевых региональных программ, постановлений Правительства Республики Тыва, регламентов и пр.

2. Развитие механизмов привлечения инвестиций.

Чтобы развивать механизмы привлечения инвестиций, следует учитывать множество факторов: инвестиционный климат, политическая стабильность, эффективное экономическое развитие, сотрудничество и стабильные отношения с соседними регионами, а также методы и средства управления, через которые регулируется и контролируется инвестиционная политика.

Глава 4. Инструменты реализации Стратегии

Основными прямыми инструментами реализации Стратегии являются региональные государственные программы. Такие программы должны разрабатываться в соответствии со стратегическими приоритетами, целями, направлениями транспортной политики и задачами Транспортной стратегии.

На первом этапе Стратегии (до 2020 года) должна быть реализована государственная программа Республики Тыва «Развитие транспортной системы».

Важным инструментом управления реализацией Стратегии является увязка региональных и муниципальных стратегий и программ развития транспорта, а также транспортных разделов региональных государственных программ социально-экономического развития со Стратегией.

Результатом должен быть согласованный стратегический план развития транспортной системы, предусматривающий реализацию мероприятий различных программ в рамках Транспортной стратегии с учетом разделения интересов и ответственности между органами государственной власти различных уровней, государственными и частными инвесторами, а также дорожно-транспортными организациями.

Не менее важными инструментами реализации стратегии являются:

- 1) применение налогового стимулирования при реализации предприятиями транспортного комплекса приоритетных инвестиционных проектов;
- 2) расширение использования механизма государственно-частного партнерства;
- 3) принятие нормативных правовых актов, направленных на развитие и модернизацию предприятий дорожно-транспортной отрасли.

Глава 5. Система управления и мониторинга реализации Стратегии

Для обеспечения соответствия основных параметров и направлений Стратегии возникающим вызовам развития транспортной системы предусматривается возможность ее корректировки и актуализации. Контроль реализации Стратегии осуществляется путем ежегодного мониторинга и анализа промежуточных результатов ее реализации. В целях эффективного исполнения Стратегии в соответствии с федеральным и республиканским законодательством разрабатывается и утверждается Правительством Республики Тыва план реализации Стратегии с назначением сроков и ответственных исполнителей за достижение ее целей и реализацию задач, включающий также перечень государственных отраслевых и муниципальных программ, направленных на достижение целей Стратегии. Для повышения эффективности функционирования системы стратегического планирования и обеспечения достижения запланированных показателей развития транспортной системы будет продолжена сложившаяся практика мониторинга и оценки эффективности реализации государственных программ республики.

При значительном изменении внешних и внутренних факторов, существенно влияющих на социально-экономическое развитие Республики Тыва, проводится корректировка Стратегии, решение о которой принимается Правительством Респуб-

лики Тыва по предложению Совета при Главе Республики Тыва по стратегическому развитию и приоритетным проектам (программам).

Актуализация Стратегии осуществляется не реже одного раза в пять лет с целью продления периода действия и необходимости изменения параметров Стратегии в соответствии с дифференциацией условий развития российской и мировой экономики, глобальными тенденциями и вызовами.

Координацию работ по реализации Стратегии осуществляет Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва как уполномоченный орган исполнительной власти в сфере развития дорожно-транспортного комплекса республики. Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва на основе отчетов подведомственных учреждений и муниципальных образований ежегодно формирует сводный доклад о промежуточных результатах реализации Стратегии.

Контроль за реализацией Стратегии осуществляет Совет при Главе Республики Тыва по стратегическому развитию и приоритетным проектам (программам).

Реализация Стратегии предполагает активное участие в формировании основных стратегических направлений развития региона.

В целях повышения уровня открытости при реализации Стратегии, органом исполнительной власти республики, ответственным за реализацию Стратегии, обеспечивается раскрытие информации о деятельности участников, размещение открытых данных о ходе достижения целевых стратегических параметров в сети «Интернет». Предполагается предусмотреть возможность внесения предложений и комментариев онлайн по вопросам реализации Стратегии, публикации результатов мониторинга. Возможно применение и иных механизмов общественного контроля реализации Стратегии.

Глава 6. Ресурсное обеспечение Стратегии

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

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

Средства из федерального бюджета направляются на следующие цели:

- 1) поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности;
- 2) реконструкция и строительство объектов транспортной инфраструктуры, имеющих важное социально-экономическое значение, а также обеспечивающих безопасное функционирование транспортной системы Российской Федерации;
- 3) обеспечение безопасности на транспорте;
- 4) выполнение и стимулирование мероприятий по поддержанию мобилизационной готовности средств, объектов транспорта и путей сообщения, а также мероприятий, осуществляемых в интересах национальной безопасности;
- 5) обеспечение функций государственного регулирования и управления в транспортной отрасли.

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

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

2. Предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на развитие транспортной инфраструктуры.

3. Предоставление субсидий транспортным организациям, осуществляющим социально значимые перевозки.

4. Субсидирование процентных ставок по привлекаемым кредитам транспортным организациям для финансирования расходов, связанных с приобретением транспортных средств.

5. 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:

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

2) 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.

Глава 7. Результаты и эффективность реализации Стратегии

Основные ожидаемые итоги реализации Стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров.

Общесоциальными итогами реализации Стратегии являются:

1. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами.

2. Сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, к 2030 году с 40 до 10%.

3. Существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта.

4. Обеспечение постоянной круглогодичной связи всех сельских населенных пунктов.

5. Повышение подвижности населения до 15 тысяч км на 1 человека в год, что в 2,4 раза выше показателя 2010 года. Авиационная подвижность увеличится более чем в 1,5 раза.

Общэкономическими итогами реализации Стратегии являются:

1. Обеспечение запланированных темпов роста внутреннего валового продукта за счет предоставления организациям и населению полного объема необходимых высококачественных транспортных услуг.

2. Снижение уровня удельных транспортных издержек в цене продукции к 2030 году на 30%.

3. Увеличение коммерческой скорости транспортного продвижения товаров, повышение своевременности, срочности, ритмичности доставки товаров.

4. Обеспечение стимулирования интенсивного развития смежных отраслей экономики за счет координации со стратегиями и программами развития отраслей – поставщиков ресурсов для развития и функционирования транспорта.

Общетранспортными итогами реализации Стратегии являются:

1. Повышение производительности транспортных систем: среднесуточные объемы перевозок пассажиров возрастут в 1,7 раза, грузов – в 2 раза.

2. Повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта и увеличение рентабельности.

3. Уменьшение на 30% уровня энергоемкости транспорта.

4. Обеспечение внедрения инновационных товаротранспортных технологий, соответствующих лучшим российским и мировым практикам, обеспечение технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса.

Таким образом, достижение целей Стратегии обеспечит удовлетворение потребностей инновационного, социально ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах; транспорт способен стать генератором устойчивого спроса на продукцию отечественного транспортного машиностроения и других высокотехнологичных отраслей.

Транспортная отрасль на рубеже 2030 года станет системообразующей отраслью, растущей темпами, опережающими темпы роста национальной экономики. Отрасль выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг.

**Динамика целевых показателей развития
дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва**

Целевые показатели	Базовый показатель	Ожидаемое значение		
	2016 год	2020 год	2025 год	2030 год
1. Доля дорог, соответствующих нормативным требованиям, %	52,75 (С)	54,0 (С)	58,0 (С)	62,0 (С)
2. Оценка качества дорожных сетей предпринимателями, средний балл	2,86 (С)	3,5 (С)	4,0 (С)	4,5 (С)
3. Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям на 31 декабря отчетного года в том числе, км:	5121,4	5326,3	5539,3	5760,9
- сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения, км	1935,5	2076,7	2257,2	2413,2
- сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	3185,9	3249,6	3282,1	3347,7
4. Прирост протяженности сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения на территории субъекта Российской Федерации в результате строительства новых автомобильных дорог в т.ч., км	0	25,9	57,6	89,4
- сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, км	0	25,9	57,6	89,4
5. Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения на территории субъекта Российской Федерации, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате реконструкции автомобильных дорог, в том числе, км:	0	30,7	62,45	94,2
- сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, км	0	30,7	62,45	94,2
6. Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения на территории субъекта Российской Федерации, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог в том числе, км:	123,4	233,8	519,6	757,3
- сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения км.	116,1	200,2	448,5	648,7

Целевые показатели	Базовый показатель	Ожидаемое значение		
	2016 год	2020 год	2025 год	2030 год
- сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	7,3	33,6	71,1	108,6
7. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, относящихся к собственности субъектов Российской Федерации, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, относящихся к собственности субъектов Российской Федерации, %	47,25	47,25	47,07	47,0
8. Выполнение авиарейсов по производственно-хозяйственной деятельности, в т.ч. лесоохроне и санавиации, часов	544	550	570	590
9. Фактический годовой пассажиропоток всех аэропортовых комплексов на территории республики, тыс. чел. в год	32,2	35,5	40,0	45,0
10. Доля дорожно-транспортных происшествий, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве дорожно-транспортных происшествий, %	40	33	27,2	22,4
11. Пассажирооборот автомобильного транспорта общего пользования, млн. пасс. км	800,4	813,9	858,1	899,0
12. Грузооборот автомобильного транспорта общего пользования, млн. тн. км	235	250,5	296,0	350,0
13. Объем инвестиций (частные, государственные, внебюджетные), тыс. руб.	98132,8	200000,0	300000,0	400000,0
14. Объем налоговых и неналоговых доходов в бюджет Республики Тыва (налог на имущество, транспортный налог, земельный налог, плата за загрязнение окружающей среды, госпошлина, штрафы и пени и т.д.), тыс. рублей	2091,4	2142,8	2268,9	2396,6

О Ц Е Н К А

состояния и комплексные проблемы развития транспортного комплекса Республики Тыва

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 г. 9099,73 км, из них:

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

3368,83 (37,02 процента) – автодороги регионального и (или) межмуниципального 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).

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 выступают 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 повышается и в структуре валового регионального продукта, их доля составляет 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 2018 году.

Численность занятых в экономике по балансу трудовых ресурсов по виду экономической деятельности «транспорт и связь» составляет (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. Дорожное хозяйство включает деятельность по текущему ремонту и содержанию автомобильных дорог (очистка, разметка, озеленение). Деятельность по строительству и капитальному ремонту дорог относится к отрасли «Строительство».)

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 республики в основном транзитом, создавая дополнительную нагрузку на транспортную инфраструктуру и окружающую среду.

Автомобильный транспорт

Современное состояние автомобильного транспорта

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 457 единиц автобусов, причем к государственной и муниципальной форме собственности относится только 18 автобусов, а 439 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).

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

Ранее организацию пассажирских перевозок на пригородных маршрутах осуществляли администрации муниципальных образований, на междугородных (протяженностью свыше 50 км) – МУП «Кызылское АТП» (самый крупный перевозчик, располагающий автовокзалом).

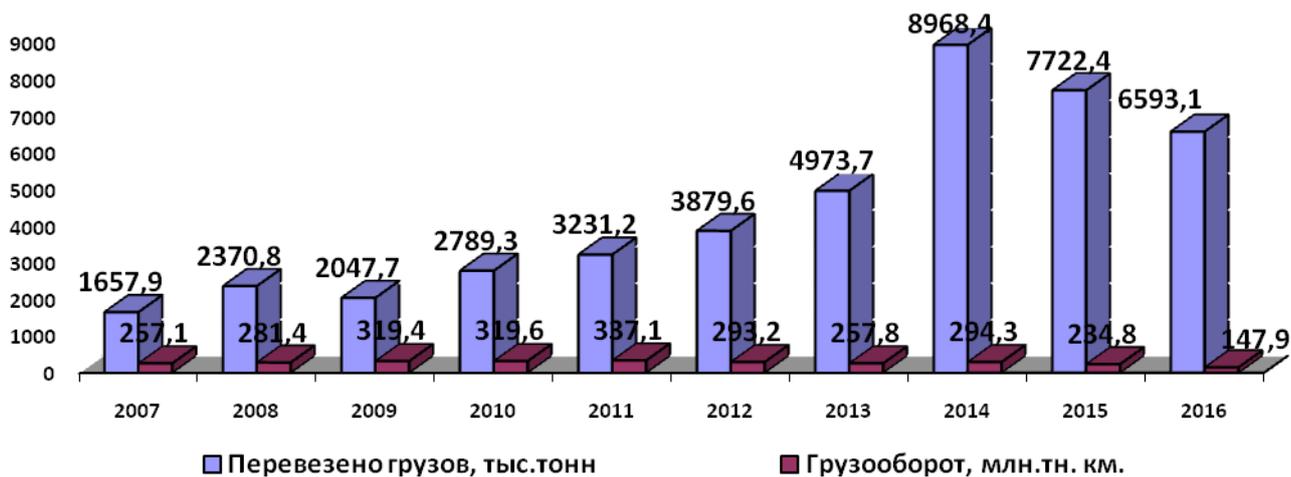
В настоящее время транспортным обслуживанием населения города Кызыла занимаются МУП «Кызылгортранс» и частные перевозчики. Доля частных предпринимателей в общем объеме городских и междугородних перевозок достигает 90%. Муниципальный транспорт из-за высокой степени износа автопарка и недостаточного количества подвижного состава не имеет возможности улучшить свои позиции.

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.

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.

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.



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.

Основные тенденции и проблемы развития автомобильного транспорта:

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 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).

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.

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. 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. Автомобильное сообщение в весенне-летний период отсутствует.

Основными проблемами внутреннего водного транспорта являются: отсутствие пассажирского флота, а также 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.

Воздушный транспорт и аэропорты

Современное состояние воздушного транспорта и аэропортов.

Аэропортовый комплекс республики 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.

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 АTR-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 рейса в неделю.

Основные показатели производственной деятельности аэропорта г. Кызыл за период 2015-2016 гг. приведены в таблице 1.

Таблица 1

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
<i>Отправлено пассажиров</i>		
- первоначальные	14513	16500
- транзитные	0	0
<i>Прибыло пассажиров</i>	14854	17151
2. Объем перевозок груза, тонн, в том числе:	83,023	61,978
<i>Отправлено груза</i>	43,279	35,476
<i>Прибыло груза</i>	39,744	26,502
3. Интенсивность движения воздушных судов, вылеты, в том числе:	1149	895
<i>Пассажирские ВС</i>	1149	895
<i>Грузовые ВС</i>	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.

Анализ распределения отправок пассажиров из аэропорта г. Кызыл по типам воздушных судов за 2015-2016 гг. показал, 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. Из этого следует, что грузовые перевозки в аэропорту осуществляются в виде дозагрузки пассажирских воздушных судов.

В таблице 2 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.

Таблица 2

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 1,0-1,5 тыс. пассажиров.

На балансе предприятия числятся 8 воздушных судов: 3 вертолета МИ-8Т, 3 самолета Ан-2, 1 самолет Pilatus PC-12/47 на ответственном хранении, 1 вертолет «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.

Дорожная сеть

Современное состояние дорожной сети

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

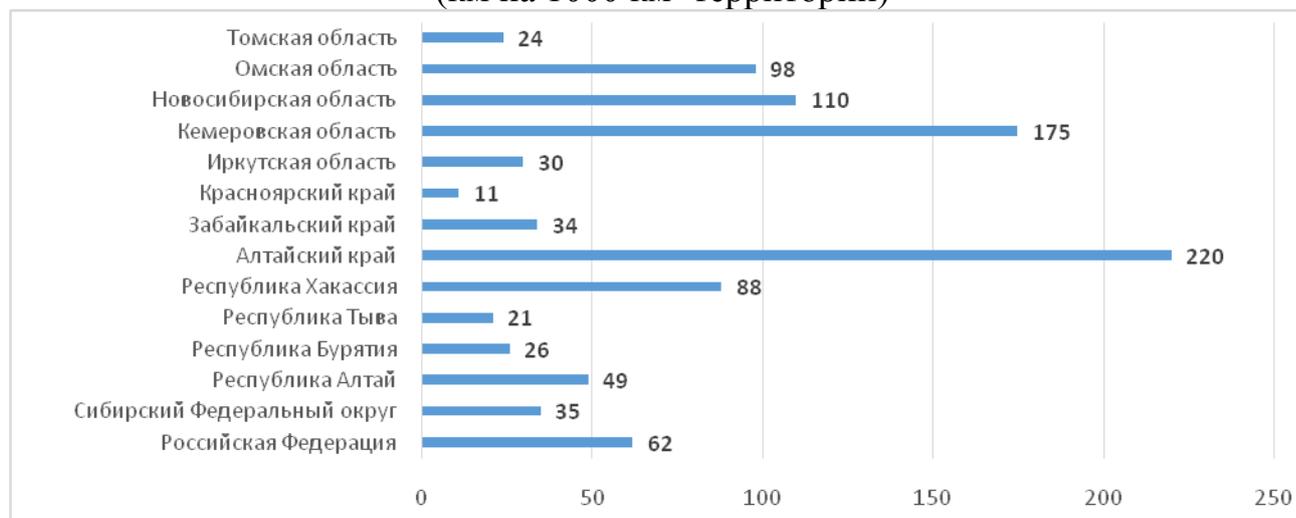
дороги федерального значения – 414,6 км;

дороги регионального значения – 3368,83 км;

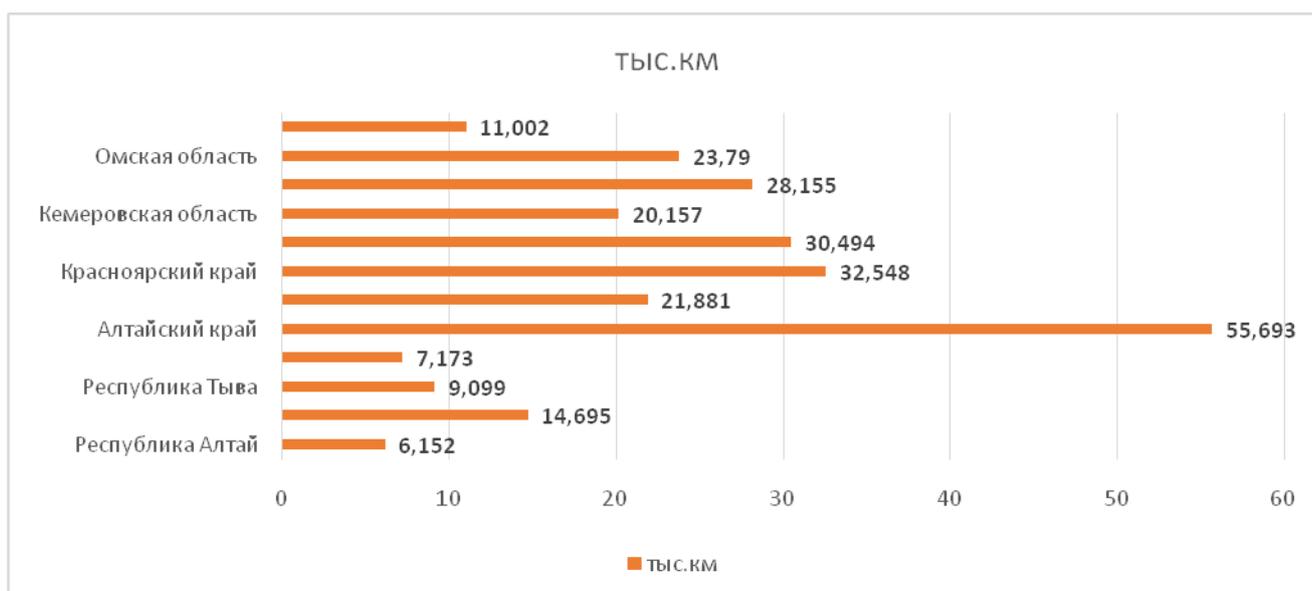
дороги местного значения – 5316,3 км.

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 (км на 1000 км² территории)



Протяженность автомобильных дорог общего пользования (тыс. км)



Как видно из приведенных данных, 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 Сибир-

ского федерального округа, средних показателей по Сибирскому федеральному округу и Российской Федерации, что говорит о недостаточном развитии транспортных коммуникаций.

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 Р-257 «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.

Обеспеченность связью сельских населенных пунктов с сетью дорог общего пользования

В Республике Тыва в настоящий момент 2 кожуунных центра (Кунгуртуг, Тора-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 «Развитие 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.

Приложение № 2
к Транспортной стратегии
Республики Тыва до 2030 года

Инвестиционные проекты по развитию транспортной инфраструктуры до 2030 года

Название проекта	Срок реализации проекта	Объем финансирования проекта, млн. руб., в том числе:			Описание проекта
		Федеральный бюджет	Республиканский бюджет	Внебюджетные источники	
1	2	3	4	5	6
I. Крупные инвестиционные проекты					
1. Северный железнодорожный коридор:					повышение занятости населения; новые возможности для развития экономики, науки, национальной культуры, искусства и образования; повышение привлекательности природных и этнографических достопримечательностей, развитие туризма в республике.
Строительство новой железнодорожной линии Кызыл – Курагино (Курагино – Кызыл - Цаган-толгой - Арцсурь – Овот–Эрдэнэт – Салхит - Замын-Удэ – Эрлянь – Уданчаб – Чжанцзякоу – Пекин – Тяньцзинь»)				200000,0	
2. Авиакоридор:					расширение географии полетов через аэропорт «Кызыл», в том числе международных. Расширение возможности эффективного экспорта товаров местных товаропроизводителей
Придание аэропорту «Кызыл» статуса международного и открытие в нем международного пассажирского пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации	2017-2018 гг.	0	0	0	
3. Транспортный коридор:					развитие новых направлений для социально-экономического развития региона, расширение культурно-экономических связей
3.1. Строительство автомобильной дороги «Кош-Агач – Кокоря – Кызыл-Хая» на участке от границы Республики Алтай до с. Кызыл-Хая Республики Тыва	до 2025 г.	0	1980,0	0	

1	2	3	4	5	6
3.2. Реконструкция и ремонт в течение 2017 - 2030 гг. участков дорог, формирующих маршрут федеральной трассы М-54 Кызыл – Чадан – Хандагайты – Госграница с Монголией (Боршо)	2017-2030 гг.	9100,0	0	0	приведение в нормативное состояние опорной оси сети автодорог в самой труднодоступной части республики
4. Создание транспортного логистического центра на территории аэропорта г. Кызыла:	2019-2030 гг.				
4.1. Транспортный логистический центр (склады, терминалы); строительство автовокзала в г. Кызыле; приобретение автобусов	2019-2020 гг. 2022 г. 2017-2019 гг.	0	24,6	4,75	придание импульса развития транспортному узлу Республики Тыва, привлечение индивидуальных предпринимателей в сфере пассажироперевозок, легализация неформальной занятости граждан
4.2. Строительство автовокзала в г. Чадане Дзун-Хемчикского кожууна	2025 г.				обеспечение импульса развития западному транспортному узлу Республики Тыва, привлечение индивидуальных предпринимателей в сфере пассажироперевозок, легализация неформальной занятости граждан
II. Инвестиционные проекты					
5. Реконструкция мостового перехода «Коммунальный» через р. Енисей г. Кызыла	2019 г.	1223,6	63,0	0	приведение в нормативное состояние, а также увеличение пропускной способности для развития городской агломерации
6. Строительство мостового перехода через р. Большой Енисей на 155 км автомобильной дороги «Бояровка – Тоора-Хем»	2019 г.- 2021 г.	0	450,0	0	обеспечение круглогодичной торгово снабженческой и культурной связью тоджинского кожууна с другими районами республики и со столицей республики г. Кызыл
7. Строительство автомобильной дороги «Ак-Тал – Холчук – Чаа-Суур»	2018-2030 гг.	0	508,5	0	развитие новых направлений для социально-экономического развития региона

1	2	3	4	5	6
8. Реконструкция и ремонт в течение 2017-2027 гг. участков дорог и сооружений на них, формирующих маршрут автомобильной дороги общего пользования регионального значения А-161 «Абакан – Ак-Довурак»	2017-2027 гг.	1000,0	11000,0	0	прирост протяженности автодорог соответствующих нормативным требованиям для социально-экономического развития западных районов республики
9. Развитие стационарных систем фото-видеофиксации на территории Республики Тыва	2017-2025 гг.	0	66,984	0	создание регулярных межмуниципальных пассажирских перевозок и развитие систем видеонаблюдения позволят увеличить безопасность граждан республики в целом. Не маловажной частью работы является профилактика правонарушений общественного порядка и дисциплины на дороге. Установка систем фото-видеофиксации так же позволит получать прибыль от штрафов
10. Сельские дороги					
10.1. Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к с. Эрги-Барлык км 0+000 км 0+528	2017 г.	3,443	1,10	0	прирост протяженности автодорог соответствующих нормативным требованиям для социально-экономического развития западных районов республики
10.2. Строительство автомобильной дороги Подъезд к с. Шеми км 0+000 – км 18+000	2018 г.	215,17	11,325	0	
10.3. Реконструкция автомобильной дороги Эрбек – Баян-Кол, участок км 24+000 – км 38+000	2018 г.	206,979	10,894	0	
10.4. Реконструкция автомобильной дороги общего пользования местного значения Самагалтай – Белдир-Арыг км 0+000 – км 3+520	2018 г.	0	23,0	0	
11. Развитие автотуризма:					
11.1. Установка информационных знаков на туристических маршрутах	2017-2018 гг.	0	0,4	0	осведомленность туристических групп, придание эстетического вида по протяженности туристического маршрута
11.2. Мероприятий по развитию объектов придорожного сервиса с учетом туристических маршрутов	2018-2021 гг.	0	0	0	реконструкция автодорожной сети, подъездных путей к объектам придорожной инфраструктуры

1	2	3	4	5	6
12. Развитие водного транспорта:					
12.1. Проведение дноуглубительных работ по водному пути по р. Большой Енисей от г. Кызыла до с. Тоора-Хем;	2018-2021 гг.	0	0	0	обеспечение безопасности перевозки пассажиров, укрепление дамбы для безопасного отстоя судов во время весенних паводков.
12.2. Проведение реконструкции объектов транспортной инфраструктуры: провести ремонт пристаней и подъездных путей к ним с учетом выполнения требований обеспечения безопасности на транспорте;	2018-2021 гг.	0	10,0	0	
12.3. Проведение работ по укреплению дамб для безопасного отстоя судов во время весенних паводков;	2018-2021 гг.	0	8,0	0	
13. Развитие малой авиации:					
13.1. Обновление парка воздушных судов современными экономическими самолетами, способными к осуществлению как межрегиональных, так и местных авиаперевозок пассажиров.	2018-2030 гг.	0	190,0	290,0	для сохранения и последующего развития региональных перевозок предпочтительно оснащение парка воздушных судов современными, экономичными самолетами типа Pilatus PC-12 и Cessna Caravan способными к осуществлению как межрегиональных, так и местных авиаперевозок пассажиров.
13.2. Реконструкция существующих взлетно-посадочных полос приписных аэродромов	2017-2025 гг.	0	20,0	0	
13.3. Строительство вертолетных площадок	2018-2021 гг.	0	3,5	0	в случае ожидаемого развития туризма и добывающей промышленности на территории республики, планируется создание вертолетных площадок при крупных промышленных предприятиях и в центрах развития туризма. Эти площадки предлагаются и для использования сельскохозяйственной, медицинской и пожарной авиацией.