**Уважаемые члены коллегии и приглашенные!**

В Республике Татарстан создана и устойчиво функционирует современная транспортная система. Она является неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры нашей республики.

Кратко проинформирую об основных итогах работы транспортной отрасли Республики за 1 полугодие 2015 года.

Слайд 2

**Итоги работы железнодорожного транспорта.**

За первое полугодие 2016 года пригородным железнодорожным транспортом перевезено 3,247 млн. пассажиров, что составляет 104% за аналогичный период 2015 года (в 2015 году - 3,115 млн. пас.) в том числе:

*- 129,8 тыс. граждан льготных категорий – 97% к 2015 году (в 2015 году 133,4 тыс. пасс);*

*- 451,55 тыс. студентов и школьников – 121 % к 2015 году (в 2015 году 370,6 тыс. пасс.);*

доходы пригородной компании составили 173,7 млн. рублей – 132% к уровню 2015 года (в 2015 году 131,27 млн. рублей);

расходы – 283,4 млн. рублей – 98% к уровню 2015 года (в 2014 году 287,34 млн. рублей).

Компенсация из бюджета Республики Татарстан в связи с государственным регулированием тарифов и перевозкой льготных категорий граждан за первое полугодие составила 69,7 млн. рублей.

Слайд 3

За шесть месяцев 2016 года железнодорожным транспортом по территории Республики Татарстан перевезено 7192,6 тыс.тонн грузов что на 7% ниже уровня первого полугодия 2015 года – 7734,8 тыс.тонн.

При этом на полигоне Горьковской железной дороги мы наблюдаем рост объемов перевозок на 18,3% а на полигоне Куйбышевской железной дороги снижения на 8,9%.

Причина снижения объемов железнодорожных перевозок на полигоне Куйбышевской железной дороги связана с проведением ремонтно-профилактических работ на производственных мощностях предприятий.

Слайд 4

**Итоги работы воздушного транспорта**

- аэропортами республики обслужено 981,7 тыс.человек, что на 5,7% больше аналогичного периода прошлого года, в том числе: аэропорт «Казань» - рост составил 4,4%, аэропорт «Бегишево» - рост на 3,3%, аэропорт «Бугульма» - рост на 266,8%.

При этом, значительный спад отмечен на международных направлениях. Так, в аэропорту Казани пассажиропоток снизился на 46,4%, в аэропорту «Бегишево» - 69,9%. Основными причинами стали: неблагоприятные экономическая ситуация и изменения внешнеполитической и внешнеэкономической ситуации, рост и нестабильность курса иностранной валюты, спад активности на зарубежных туристических направлениях, отмена воздушного сообщения с Арабской Республикой Египет и приостановление чартерного авиасообщения с Турецкой Республикой.

Слайд 5

Вместе с тем, мы продолжаем уделять особое внимание зарубежным направлениям:

28 апреля состоялось открытие прямого регулярного рейса по маршруту «Казань – Прага» авиакомпании «Чешские авиалинии».

17 июня авиакомпания «Аэрофлот» запустила регулярные пассажирские перевозки между городами Казань и Франкфурт-на-Майне. Это уникальный случай для Российской Федерации, поскольку Казань - единственный субъект, откуда «Аэрофлот» будет осуществлять полеты не со своего базового аэропорта Шереметьево.

Слайд 6

**Итоги работы водного транспорта**

- услугами внутреннего водного транспорта в пригородном сообщении воспользовались 93 тыс.человек (32 тыс. чел. – льготной категории граждан), что на 9,3% меньше объема I полугодия 2015 года.

Социально значимые пассажирские перевозки в пригородном сообщении осуществляются судоходными компаниями «Татфлот» и «Производственное объединение нерудных материалов» в рамках заключенных договоров с Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Из республиканского бюджета ежегодно выделяются субсидии на возмещение выпадающих доходов, связанных с применением регулируемых тарифов и предоставлением льгот отдельным категориям граждан, а также средства на содержание подходов к причалам общего пользования на территории Республики Татарстан.

Слайд 7

В целях повышения качества обслуживания населения водным транспортом и благодаря поддержке Президента Республики Татарстан, в 2015-2016 годах проведена модернизация двух скоростных теплоходов типа «Метеор».

Модернизация включает в себя замену главных двигателей на более современные и замену части судовых систем. Установка современных двигателей позволит продлить ресурс имеющихся судов с уменьшением эксплуатационных затрат и улучшением ходовых характеристик.

Слайд 8

Крайне важным для возрождения речного транспорта и полноценного использования «водного» ресурса считаем дальнейшее развитие туристического потенциала республики.

В 2015 году завершили работу по дноуглублению водного подхода к причалу города Болгар на условиях софинансирования за счет средств федерального бюджета и средств Республики Татарстан.

В текущем году приступили к реализации проекта по дноуглублению водного подхода к причалу острова Свияжск на условиях долевого финансирования из федерального бюджета и республиканского бюджета.

Проведенные работы позволят обеспечить безопасное судоходство 3-х и 4-х палубных туристических круизных судов, что в свою очередь будет способствовать увеличению турпотока и развитию объектов культурного наследия.

Слайд 9

В текущем году планируется проведение заседания президиума Государственного совета Российской Федерации по вопросу «О развитии внутренних водных путей Российской Федерации» под председательством Президента Российской Федерации.

Нами сформированы и представлены материалы в проект доклада рабочей группы, а также предложения в перечень поручений Президента Российской Федерации, где отражены проблемные вопросы, которые актуальны как для Республики Татарстан, так и для Российской Федерации в целом:

Слайд 10

1. Необходимо уделить особо внимание обновлению флота. Перевозки по транспортным маршрутам осуществляются водоизмещающими и скоростными судами, построенными, в основном, в советское время на отечественных верфях. Флот имеет существенный средний возраст и нуждается в обновлении.

На судостроительных предприятиях России, в том числе и на Зеленодольском судостроительном заводе имени реализуются проекты строительства современных и комфортабельных речных судов.

Однако высокая стоимость их постройки при относительно низкой рентабельности судоходного бизнеса вследствие ограниченного периода навигации, снижения эффективности эксплуатации флота из-за инфраструктурных ограничений, роста цен на топливо обуславливают длительные сроки окупаемости инвестиций в строительство пассажирского флота, соответственно не позволяют судоходным компаниям самостоятельно реализовывать программы обновления флота.

В целях поддержки предприятий необходима разработка федеральной программы обновления пассажирского флота, в том числе с использованием механизма субсидирования предприятий из федерального и регионального бюджетов.

Слайд 11

2. Кроме того, необходимо привести в порядок причальную инфраструктуру остановочных пунктов на реках Волге и Каме.

Износ дебаркадерного хозяйства достигает 100%, из-за чего его освидетельствование в контрольно-надзорных органах с каждым годом усложняется.

Судоходными компаниями эксплуатируются в основном железобетонные дебаркадеры, несоответствующие современным требованиям комфортабельности, имеющие высокий моральный износ и требующие крупных финансовых затрат на содержание и обслуживание. Ремонт железобетонных дебаркадеров – дорогостоящее и экономически нецелесообразное мероприятие: площадь его корпуса велика и укладка дополнительного слоя бетона делает дебаркадер тяжелее и, соответственно, осадку – больше. Деревянная надстройка за 30-40 лет пришла в непригодное состояние и требует полной замены. Кроме того, большая парусность при ветроволновом режиме Куйбышевского водохранилища приводит к частому срыванию дебаркадеров с места и повреждениям.

Сложившаяся неблагоприятная ситуация с береговой инфраструктурой приводит к значительным трудностям в перевозках населения поселков и дачников.

Нами предложено разработать типовой проект дебаркадера с минимальными требованиями (зал ожидания, касса, санузел, удобства для маломобильных групп населения) и реализовать его на всей территории России на условиях долевого финансирования из федерального бюджета и бюджета субъекта Российской Федерации. Республика Татарстан готова выступить пилотной площадкой.

3. Одним из основных приоритетов в сфере внутреннего водного транспорта является возрождение межрегионального пассажирского водного сообщения.

В Республике Татарстан до 2003 года осуществлялись скоростные межрегиональные перевозки пассажиров.

Нами проведен предварительный анализ открытия межобластных сообщений по следующим направлениям: из Казани в Тольятти, Ульяновск, Новочебоксарск, Самару, Нижний Новгород.

В целях возрождения межрегионального сообщения внутренним водным транспортом, нами предложено разработать программу возрождения региональных перевозок пассажиров водным транспортом на территории ПФО по аналогу с программой по развитию региональных Авиаперевозок (субсидирование перевозок осуществлять в расчете за 1 рейс на условиях софинансирования из федерального бюджета и бюджета субъекта Российской Федерации). Данная программа охватит наиболее популярные водные маршруты, разгрузит сеть автомобильных дорог, придаст импульс развитию туризма выходного дня.

Надеемся, что наши предложения будут одобрены и найдут широкую поддержку.

Слайд 12

**Итоги работы автомобильного транспорта.**

Общий доход автотранспортных предприятий Республики Татарстан составил в I полугодии 2016 году 1756,6 млн.рублей, что на 1,3% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2015 года.

За I полугодие 2016 года автотранспортными предприятиями республики перевезено 98,2 млн. пассажиров, против 98,7 млн.пассажиров за аналогичный период 2015 года (на 0,5% меньше по отношению к уровню прошлого года).

Среднесписочное количество подвижного состава автотранспортных предприятий за 2016 год насчитывает 1232 единиц автобусов, которые обслуживают 650 маршрутов.

Среднесписочная численность работающих на автотранспортных предприятиях РТ составляет 1982 человек, что по сравнению с аналогичным периодом 2015 года больше на 5%.

Среднемесячная заработная плата на предприятиях автомобильного транспорта, осуществляющих пассажирские перевозки, составила за I полугодие 2016 год 30,8 тыс.руб. В целом наблюдается рост уровня средней заработной платы по автотранспортным предприятиям на 4,2% (I полугодие 2015 года – 29,6 тыс.руб.).

По предварительным данным грузооборот автомобильного транспорта крупных и средних предприятий всех видов деятельности (с учетом предпринимателей, занимающихся коммерческими грузовыми перевозками) за I полугодие 2016 года составляет 1247,6 млн.ткм (114,3% к уровню 2015г.).

Основными направлениями развития грузового автомобильного транспорта являются обновление и модернизация структуры парка грузовых автомобилей с учетом требований рынка и современных международных стандартов, совершенствование дорожной сети, транспортной и сервисной инфраструктуры, устранение диспропорции и узких мест в их развитии, развитие взаимодействия с другими видами транспорта (мультимодальные и интермодальные перевозки грузов).

Слайд 13

**Реализация программы «Развитие рынка газомоторного тпоплива в Республике Татарстан»**

Одним из основных направлений нашей работы в сфере автомобильного транспорта по-прежнему остается повышение уровня его экологичности.

В 2015-2016 г.г. по федеральной программе предприятиями Республики Татарстан приобретено 288 единиц техники, работающей на газомоторном топливе (в т.ч. 129 автобусов и 159 ед. спецтехники).

Кроме того по программе “Лизинг-грант” в 2012 – 2015 г.г. закуплено 55 единиц техники (грузовики, спецтехника, автобусы малой вместимости).

В 2016 году в соответствии с постановлением Правильетсва Российской Федерации от 12 июля 2016 года №667 Минпромторгу России направляются 3 млрд рублей для предоставления в 2016 году субсидии производителям автобусов и техники для жилищно-коммунального хозяйства, работающих на газомоторном топливе. В соответствии с Постановлением предприятиям предоставляется также возможность приобрести технику, оснащенную битопливным двигателем, при этом размер субсидии составляет 50% от размера субсидии предоставляемой для приобретения техники работающей на газовом двигателе. Эта мера направлена на расширение использования природного газа в качестве моторного топлива в субъектах Федерации, уровень развития сети автомобильных газозаправочных станций которых не позволяет использовать только природный газ на всей сети рейсовых маршрутов, что особенно актуально для пригородных и междугородних перевозок

На сегодняшний день имеется заявка от предприятий Республики Татарстан на приобретение более 100 единиц техники по программе государственного субсидирования.

Правительством Республики Татарстан принимаются дополнительные меры стимулирования перевода транспортных средств на газомоторное топливо.

В начале текущего года государственная программа «Развитие рынка газомоторного топлива в Республике Татарстан на 2013 – 2023 годы», была дополнена подпрограммой, предусматривающей компенсацию части затрат юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям и физическим лицам, осуществившим перевод транспортных средств на использование компримированного природного газа. На реализацию мероприятий подпрограммы в 2016 году из бюджета Республики выделено 75 млн. рублей.

На сегодняшний день переоборудовано более 200 автомобилей.

Слайд 14

**Итоги работы предприятий городского электрического транспорта**

Среднесписочное количество подвижного состава предприятий городского электрического транспорта в 2016 году составило 581 единиц, в том числе 222 трамваев, 254 троллейбусов, 47 вагонов метрополитена.

Городским электрическим наземным транспортом осуществляются перевозки пассажиров по 57 маршрутам.

Объем перевезенных пассажиров городским электрическим транспортом за I полугодие 2016 года составил 47,3 млн.пасс., что в сравнении с аналогичным периодом прошлого года меньше на 14,1%.

За анализируемый период доход предприятий городского электрического транспорта составил 886,3 млн.руб., что ниже уровня аналогичного периода прошлого года на 15,1 %, расходы за 2016 год увеличились на 9,2% и составили 1814,1 млн.рублей.

Пассажирооборот на предприятиях городского электрического транспорта за 2016 год составил 239,2 млн.пкм., и уменьшился в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 1,5%.

Среднемесячная заработная плата на предприятиях городского электрического транспорта за 2016 год составила 21,7 рублей, и возросла в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 2,4 %.

Среднесписочная численность персонала предприятий городского электрического транспорта в 2016 году составила 4199 человек, снизившись на 1,3%.

Отдельно хочу отметить ввод в эксплуатацию новых трамвайных вагонов и троллейбусов, закупленных в рамках федеральной программы и благодаря поддержке Президента Республики Татарстан Рустама Нургалиевича Минниханова. В рамках программы закуплено 20 (+4) трамвайных вагонов и 45 троллейбусов. В связи с обновлением парка средний износ подвижного состава снизился до 32,6%.

Слайд 15

**О реализации 220-ФЗ.**

Уважаемые коллеги, прошел год с момента принятия Федерального законаот 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В Республике принят Закон Республики Татарстан о реализации указанного Федерального закона, который устанавливает полномочия органов государственной власти Республики Татарстан и органов местного самоуправления в сфере организации регулярных перевозок, порядок установления, изменения, отмены маршрутов регулярных перевозок, ведения реестров маршрутов регулярных перевозок и иные организационные основы осуществления регулярных перевозок по межмуниципальным и муниципальным маршрутам регулярных перевозок.

*В рамках реализации закона Министерством изданы приказы:*

*- «Об утверждении Порядка ведения реестра межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории Республики Татарстан».*

*- «Об утверждении Шкалы для оценки критериев заявок участников открытого конкурса на право осуществления перевозок пассажиров по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок по территории Республики Татарстан» .*

*- «Об утверждении Перечня остановочных пунктов, расположенных на территории Республики Татарстан, которые разрешается использовать в качестве начальных и (или) конечных остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок».*

*- «Об утверждении Перечня остановочных пунктов, расположенных на территории Республики Татарстан, которые разрешается использовать в качестве начальных и (или) конечных остановочных пунктов по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок».*

*- «Об утверждении экологических характеристик транспортных средств, используемых для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по территории Республики Татарстан».*

*- «Об утверждении Порядка установления, изменения и отмены межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории Республики Татарстан.*

Подготовлен и направлен на государственную регистрацию приказ «Об утверждении Порядка согласования мест посадки и высадки, расположенных на территории Республики Татарстан, при осуществлении межрегиональных перевозок пассажиров и багажа по заказу»

Слайд 16,17

Министерством проведен мониторинг реализации положений Федерального закона в муниципальных образованиях Республики.

По информации, предоставленной Исполнительными комитетами, нормативные правовые акты, приятие которых предусмотрено Федеральным законом № 220-ФЗ и Законом Республики Татарстан № 107-ЗРТ в полном объеме приняты только в Мамадышском, Менделеевском, Нурлатском, Азнакаевском, Бугульминском, Нижнекамском, Лаишевском, Альметьевском, Бавлинском, Сармановском районах.

Слайд 18

В соответствии с данными остальных органов местного самоуправления, отдельные нормы, согласно возложенным полномочиям, не утверждены, либо информация о принятых нормативных правовых актах не представлена вовсе.

Слайд 19

Автовокзалы

В процессе мониторинга автовокзалов и автостанций, используемых как остановочные пункты межрегиональных маршрутов регулярных перевозок, проходящих по территории Республики Татарстан, выявлены несоответствия требованиям приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 29.12.2015 № 387 «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций».

Слайд 20,21

В данный перечень вошли объекты транспортной инфраструктуры населенных пунктов Апастово, Зеленодольск, Нурлат, Старое Дрожжаное, Тетюши, Черемшан, Чистополь; автовокзалы «Столичный», «Восточный», «Южный»; железнодорожные вокзалы г.Буинск и Казань-2.

Слайд 22

Владельцам указанных остановочных пунктов необходимо привести их в соответствие с требованиями законодательства и подать заявление о получении заключения на объект транспортной инфраструктуры в Управление государственного автодорожного надзора по Республике Татарстан Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

С 15 июля вступили в силу положения об административной ответственности за невыполнение требований указанного закона.

Более подробно о проводимых контрольно-надзорных мероприятиях проинформирует в своем докладе ***временно исполняющий обязанности начальника Управления госавтодорнадзора по Республике Татарстан- Алексей Васильевич Семушкин.***

**Школьные перевозки**

По состоянию на 28.07.2016 должниками по предоставлению информации о детских транспортных средствах являются три муниципальных образования Республики Татарстан: Балтасинский, Тукаевский и Черемшанский районы.

Во исполнение Постановления Кабинета Министров Республики Татарстан от 25.05.2016 №352 «Об утверждении положения о единой системе мониторинга и диспетчеризации автобусов, осуществляющих перевозку пассажиров, включая детей, в Республике Татарстан на базе единой государственной информационной системы ГЛОНАСС+112» с 1 июля 2016 года функции по диспетчеризации и мониторингу транспортных средств, перевозящих детей, исполняются ГБУ «Дирекция «АИУС-РТ».

Министерствам и ведомствам Республики Татарстан необходимо: организовать взаимодействие, курируемых организаций, задействованных в перевозке детей, в муниципальных образованиях Республики Татарстан с диспетчерским центром ГБУ «Дирекция «АИУС – РТ». Обеспечить исполнение пунктов Постановления в части организации перевозочного процесса, реагирования на чрезвычайные происшествия с участием данного вида транспорта, обеспечения доступности транспортных средств для мониторинга в ЕГИС «ГЛОНАСС+112», работоспособности, установленного бортового навигационного оборудования, а также своевременного предоставления информации, необходимой для актуализации данных в системе, и организации эффективной работы по обеспечению безопасности перевозки детей.

Слайд 23

*Спасибо за внимание!*