



БОЕРЫК

от "27" 02. 2020

ПРИКАЗ

№ 72

г. Казань

О внесении изменения в
Стратегию развития
транспортного комплекса
Республики Татарстан на
2016-2021 годы с перспек-
тивой до 2030 года,
утвержденную приказом
Министерства транспорта и
дорожного хозяйства Респуб-
лики Татарстан от 24.07.2017
№ 253

В связи с внесением изменений в Стратегию социально – экономического развития Республики Татарстан до 2030 года, утвержденную Законом Республики Татарстан от 17 июня 2015 года № 40-ЗРТ, в целях повышения эффективности реализации государственной политики Республики Татарстан в сфере транспортного комплекса, п р и к а з ы в а ю :

Внести в Стратегию развития транспортного комплекса Республики Татарстан на 2016-2021 годы с перспективой до 2030 года, утвержденную приказом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан от 24.07.2017 № 253, изменение, изложив её в новой редакции (прилагается).

Министр

Л.Р.Сафин

УТВЕРЖДЕНА
приказом Министерства
транспорта и дорожного хозяйства
Республики Татарстан
от 24.07.2017 года № 253
(в редакции приказа
от 27.02.2020 № 72)

СТРАТЕГИЯ
развития транспортного комплекса
Республики Татарстан
на 2016-2021 годы
с перспективой до 2030 года

Министерство транспорта и дорожного хозяйства
2020 год

Содержание

1.	ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ	3
2.	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	5
2.1.	Цели и задачи стратегии	5
2.2.	Горизонт планирования	9
2.3.	Система преемственности	9
3.	СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН	9
3.1.	Современное состояние дел в транспортном комплексе РТ	9
3.2.	Внешние факторы, оказывающие значительное влияние на развитие транспортной отрасли РТ	19
3.3.	Преимущества и возможности транспортной отрасли РТ	20
3.4.	Проблемы и ограничения транспортной отрасли РТ	21
4.	СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ И ОБРАЗ БУДУЩЕГО ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РТ	21
5.	СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ	23
5.1.	Стратегические инициативы в области развития существующей дорожно-транспортной инфраструктуры	23
5.2.	Транспортная инфраструктура Волго-Камского метрополиса	26
5.3.	Стратегические приоритеты транспортно-коммуникационного развития агломераций Республики Татарстан	28
5.4.	Стратегические инициативы в области создания скоростных видов транспорта	31
5.5.	Развитие логистической инфраструктуры Республики Татарстан	36
5.6.	Стратегические инициативы по развитию альтернативных видов транспорта	37
5.7.	Развитие транспортно-логистических кластеров	38
6.	РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ	38
7.	МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ	39
8.	ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО – ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ	39
9.	ПРИЛОЖЕНИЯ	
9.1.	Цели, задачи, индикаторы оценки результатов Стратегии (сроки и этапы)	40
9.2.	SWOT анализ в разрезе отраслей транспортного комплекса Республики Татарстан	43
9.3.	План мероприятий по реализации Стратегии	48

1. ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ

Ответственный исполнитель стратегии	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан
Цели стратегии	ЦС-1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Республики Татарстан в составе единого транспортного пространства России
	ЦС-2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг на уровне потребностей развития экономики Республики Татарстан, реализация транзитного потенциала республики
	ЦС-3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Республики Татарстан
	ЦС-4. Снижение негативного воздействия транспортной системы республики на окружающую среду
Задачи стратегии	3-1.1. Развитие эффективной сбалансированной транспортной сети республики
	3-1.2. Увеличение пропускной способности дорожной инфраструктуры Республики Татарстан
	3-2.1. Развитие транспортных узлов, логистических товаро-распределительных центров и терминалов
	3-2.2. Создание единой системы управления терминально-логистического комплекса республики на основе современных информационных технологий
	3-2.3. Создание транспортных систем с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС
	3-3.1. Развитие авиаперевозок
	3-3.2. Развитие междугороднего пассажирского транспорта
	3-3.3. Развитие пригородных железнодорожных перевозок
	3-3.4. Развитие скоростных пассажирских перевозок
Сроки реализации стратегии	Стратегия разработана на 2016-2021 годы и на период перспективного развития транспортного комплекса Республики Татарстан до 2030 года.
Ожидаемые результаты реализации стратегии	Реализация мероприятий Стратегии к 2030 году позволит достичь следующих результатов: протяженность автодорожной сети с улучшенными транспортно-эксплуатационными качествами по результатам строительства и реконструкции дорог, километров – 7 112 км; протяженность скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий, километров – 336 км; пассажиропоток аэропортов, млн человек в год – 7,30 млн.пасс.; удельный вес населенных пунктов, имеющих дороги с твердым покрытием до сети путей сообщения общего пользования - 92,3 %; отношение дорог с асфальтобетонным покрытием к общей протяженности дорог общего пользования (федерального и регионального значения) – 87,5 %; количество перевезенных пассажиров за период с 2028 по 2030 годы (пригородный железнодорожный транспорт) -22 872,9 тыс.человек

Финансирование стратегии	Реализация Стратегии осуществляется в рамках бюджетных ассигнований на реализацию государственных программ и подпрограмм, предусмотримых в бюджете Республики Татарстан на соответствующий финансовый год и на плановый период, мер государственной поддержки, а также за счет собственных и привлеченных средств предприятий.
--------------------------	--

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Стратегическое планирование развития транспортной системы Республики Татарстан является необходимым условием обеспечения устойчивого социально-экономического развития республики в целом.

Стратегической целью развития транспортной системы Республики Татарстан является удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Важным фактором социально-экономического развития, повышения привлекательности Республики Татарстан для жизни и работы людей, расширения производства, сферы обслуживания, повышения конкурентоспособности, общественной и инвестиционной активности является создание интегрированной сбалансированной транспортной системы.

Стратегия развития транспортного комплекса Республики Татарстан на 2016-2021 годы с перспективой до 2030 года (далее – Стратегия) разработана в соответствии с основными положениями Федерального закона от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», Закона Республики Татарстан от 16 марта 2015 года № 12-ЗРТ «О стратегическом планировании в Республике Татарстан» и Закона Республики Татарстан от 17 июня 2015 года № 40-ЗРТ «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Республики Татарстан до 2030 года» (далее - Стратегия РТ 2030), а также с ежегодным Посланием Президента Республики Татарстан Государственному Совету Республики Татарстан.

В условиях перехода к стратегии экономического роста, к интенсивному, инновационному и социально ориентированному типу развития требуется принятие адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу.

На данном этапе необходимо сформировать активную позицию государства по созданию условий для социально-экономического развития, прежде всего в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли. При этом транспорт, как системообразующий элемент экономики и генератор инвестиционного и инновационного спроса на продукцию, должен рассматриваться в качестве самостоятельной точки роста экономики.

2.1. Цели и задачи стратегии

Цели развития транспортной системы Республики Татарстан соответствуют основным направлениям Стратегии РТ 2030, а также целям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Цель 1 Стратегии предусматривает **формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Республики Татарстан в составе единого транспортного пространства России**. Достижению цели будет способствовать решение следующих задач:

- развитие эффективной сбалансированной транспортной сети республики;
- увеличение пропускной способности дорожной инфраструктуры Республики Татарстан.

Достижение указанной цели позволит обеспечить динамичный рост экономики республики, социальное развитие и укрепление связей между муниципальными образованиями путем устранения территориальных и структурных диспропорций на транспорте, вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет создания дополнительных транспортных связей, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики путем предоставления возможности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на региональные рынки, рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

Одним из основных направлений Стратегии РТ 2030 является развитие трех экономических зон, формирующихся вокруг трех городских агломераций. Это требует увязки развития федеральной, региональной и муниципальной транспортной инфраструктуры. При этом развитие транспортных систем городских агломераций находится в сфере интересов и ответственности муниципальных образований. Важным аспектом развития транспортных систем городских агломераций является также определение эффективного радиуса агломерационной транспортной доступности для каждой агломерации с учетом уточненного прогноза социально-экономического развития муниципального образования.

Таким образом, скоординированные действия региональных и муниципальных органов власти в сфере развития транспорта становится важным сегментом государственной политики в развитии транспортных систем крупных городских агломераций.

Для достижения цели 1 стратегией предусматривается строительство и реконструкция основных направлений автомобильных и железных дорог, строительство высокоскоростных железных дорог, развитие инфраструктуры речных портов, внутренних водных путей, аэропортов и аэронавигационной системы, ликвидация наиболее существенных разрывов и "узких мест" транспортной сети.

Индикаторами достижения указанной цели являются:

протяженность автодорожной сети с улучшенными транспортно-эксплуатационными качествами по результатам строительства и реконструкции дорог, километров;

удельный вес населенных пунктов, имеющих дороги с твердым покрытием до сети путей сообщения общего пользования, %

отношение дорог с асфальтобетонным покрытием к общей протяженности дорог общего пользования (федерального и регионального значения), %.

Цель 2 предусматривает **обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг на уровне потребностей развития экономики Республики Татарстан, реализация транзитного потенциала республики.**

Реализация указанной цели предполагает, прежде всего, прохождение по территории республики транспортных коридоров. Интеграция с международным транспортным пространством в первую очередь может быть эффективно реализована в рамках строительства платной автомобильной дороги «Шали (М-7) – Бавлы (М-5)» в развитие нового маршрута федеральной автомобильной дороги Казань – Оренбург в Республике Татарстан».

Строительство скоростной автомагистрали «Шали (М-7) – Бавлы (М-5)» позволит напрямую связать между собой две важнейшие автомагистрали страны (М-7 «Волга» и М-5 «Урал»), тем самым даст возможность максимально эффективно использовать транзитный потенциал региона и существенно сократить пробег автотранспорта по маршрутам Центр - Сибирь и Центр - Средняя Азия.

Реализация проекта Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра делает Татарстан ядром транспортно-логистических перевозок на пересечении международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток». Реализация проекта позволит оптимизировать перевозки, совершаемые железнодорожным, речным и автотранспортом как между Европой и Китаем, так и внутри страны.

Повышение качества транспортных услуг напрямую зависит от качества транспортной сети республики в целом. Так улучшение топологии транспортной сети уменьшает перепробег при транспортировке грузов, улучшение пропускной способности транспортных направлений и узлов позволяет производить доставку с большей скоростью, за меньшее время и с лучшей энергоэффективностью.

Решение задач, направленных на достижение обозначенной цели: создание единой системы управления терминально-логистического комплекса республики на основе современных информационных технологий, использование глобальной навигационной системы ГЛОНАСС - позволит грузоперевозчикам оптимально планировать время и маршруты доставки, снижая их непроизводительные издержки.

Следующая цель Стратегии: **обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Республики Татарстан.** Достижение цели означает удовлетворение в полном объеме потребностей населения в перевозках, а также специальных требований, в частности создание доступной транспортной среды для граждан с ограниченными возможностями, обеспечение устойчивой связи населенных пунктов с магистральной сетью транспортных коммуникаций.

Роль государства в повышении доступности и качества транспортных услуг состоит в разработке и вводе в действие эффективной модели рынка конкурентоспособных пассажирских перевозок.

Предусматривается государственная поддержка создания интеллектуальных транспортных систем для повышения качества пассажирских перевозок с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, технологий управления транспортными средствами и потоками.

Важными задачами для достижения цели являются: развитие авиаперевозок; развитие междугородного пассажирского транспорта; развитие пригородных железнодорожных перевозок; развитие скоростных пассажирских перевозок.

Индикаторы достижения цели отражают следующие ключевые характеристики уровня доступности и качества транспортных услуг для населения:

пассажиропоток аэропортов, млн. пассажиров в год;

количество перевезенных пассажиров (пригородный железнодорожный транспорт), тыс. человек в год;

протяженность скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий, километров;

Достижение цели 4 «**Снижение негативного воздействия транспортной системы республики на окружающую среду**» способствует созданию условий для снижения уровня техногенного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека и обеспечению соответствия экологическим стандартам работы отрасли.

Для этого предполагается выработка и ввод в действие механизмов, обеспечивающих мотивацию перевода транспортных средств на экологически чистые виды топлива, минимизацию негативного воздействия на окружающую среду материалов и технологий, а также повышение доли использования экологически чистых видов топлива в республике.

2.2. Горизонт планирования

Горизонт планирования Стратегии соответствует периодичности разработки документов стратегического планирования по закону Республики Татарстан от 16 марта 2015 года № 12-ЗРТ «О стратегическом планировании в Республике Татарстан». При разработке и реализации Стратегии планируется использовать метод трехлетнего скользящего планирования в диапазонах, определенных Стратегией РТ 2030 – 3, 6 и 15 лет. В связи с этим основные мероприятия Стратегии сконцентрированы на первые три года – 2016-2018 годы, с менее детальной проработкой мероприятий до 2021 года и с намеченными перспективами до 2030 года.

2.3. Система преемственности

Стратегия синхронизирована с основными стратегическими приоритетами Стратегии РТ 2030 и Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Кроме того, в ней учтены положения Национальной технологической инициативы и других документов национального и регионального уровня, определяющих стратегические приоритеты развития Российской Федерации и Республики Татарстан.

3. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РТ

3.1. Современное состояние дел в транспортном комплексе РТ

Транспортные перевозки в республике осуществляются автомобильным, железнодорожным, воздушным и водным видами транспорта.

На сегодняшний день транспортная инфраструктура представлена следующими объектами. На территории республики функционируют 25 железнодорожных вокзалов, 223 железнодорожные остановочные платформы, 16 автовокзалов, 10 автостанций, 2 аэропорта международного значения и 1 аэропорт регионального значения.

Транспортно-коммуникационный каркас.

Автомобильные дороги - 14 687,690 км, в том числе федерального значения - 1 075,353 км, регионального значения - 13 612,337 км.

Протяженность всех железнодорожных путей по территории Республики Татарстан, включая станционные, составляет 1 889 км, из них 379,7 км электрифицированных; протяженность магистральных линий - порядка 880 км, 30 процентов из них электрифицированные.

Общая протяженность внутренних водных судоходных путей Республики - 1 057 км.

Особенностью пространственной структуры Татарстана является мощный природный водный коридор - акватория рек Волги и Камы, разбивающий территорию региона на три части - правобережную и левобережную территории реки Камы, правобережную территорию реки Волги, которые сегодня связаны между собой тремя основными мостами:

- автодорожным мостом-дамбой через реку Волгу в западной части Казани (Займищенский мост);
- мостовым переходом через реку Каму у села Сорочьи Горы (федеральная автомобильная дорога Р-239);
- плотиной Нижнекамской ГЭС, используемой в качестве моста через реку Каму для автомобильных и железнодорожных связей (федеральная магистраль М-7 "Волга").

Системы городского общественного транспорта:

- метрополитен: г. Казань (одна линия, 11 станций, 15,8 км);
- трамвай: города Казань, Набережные Челны и Нижнекамск;

- троллейбус: города Казань и Альметьевск;

- автобусный транспорт: во всех крупных населенных пунктах, а также пригородный и междугородный.

Отвечая потребностям времени, в республике ведется работа по формированию транспортно-логистического каркаса.

На сегодня имеются разрозненные объекты логистической инфраструктуры, расположенные в основном в Казанской, Камской и Альметьевской агломерациях. Логистические объекты загружены неравномерно, их строительство между собой не согласовано, что приводит к низкой эффективности работы объектов. Объединение их в единую сеть позволит значительно повысить связь потребителей логистических услуг с их поставщиками.

В Казанской агломерации имеются следующие объекты логистики: «Q-Park Казань», «Тандер», логопарки «Биек-Тау» и «Константиновский», «Деловые линии», строятся объекты логистики в «СМАРТ - Сити- Казань» и «Иннополис».

В Камской агломерации: Индустриальный парк «КИП «Мастер» и логистико-распределительный центр «Логикам» (ЛЦ «Мастер»). На территории ОЭЗ «Алабуга» будет введен в эксплуатацию распределительный центр Havi Logistics.

Основным ядром республиканской транспортно-логистической структуры призван стать строящийся в Зеленодольском муниципальном районе Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр (далее – СММЛЦ) – один из крупнейших в стране. При полноценном функционировании и максимальной загрузке СММЛЦ ожидается значительный рост грузопотоков через республику, создание новых объемов ВРП.

СММЛЦ способен стать центром притяжения существующих в Поволжском регионе грузопотоков и создания новых. Кроме того, перенесение из речного порта города Казани на территорию СММЛЦ грузовой портовой работы, а с вокзала «Казань-1» грузовых железнодорожных перевозок, создаст условия для развития высвобождаемой Казанской городской территории, позволит разместить на побережье реки Волги и на территории железнодорожного вокзала туристско-рекреационные объекты.

Придание территории СММЛЦ и прилегающей территории статуса особой экономической зоны позволит привлечь значительный поток инвестиций, создать дополнительный импульс для развития предпринимательства по примеру особых экономических зон «Алабуга» и «Иннополис».

Потребность в создании современного многофункционального логистического центра имеется в Альметьевской агломерации. В юго-восточной части республики пересекаются две автодороги федерального значения М-5 «Урал» (Москва - Самара - Уфа) и Р-239 (Казань - Оренбург).

Вышеуказанные вопросы и направления отражены в подпрограмме «Развитие сети логистических центров в Республике Татарстан» государственной программы «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 - 2024 годы», призванной обеспечить создание прочного транспортно-логистического каркаса региона как основы развития рынка логистических и терминально-складских услуг.

С целью координации грузопотоков, проходящих по Республике Татарстан, оптимизации грузодвижения, обеспечения снижения затрат на перевозку, в мае 2016 года в Республике Татарстан создана межведомственная рабочая группа по формированию оператора уровня 4PL, основной задачей которого будет работа с грузопотоками, грузовладельцами, грузоперевозчиками, которые на данный момент не имеют общей координации в части перевозки грузов. Данное направление видится как дополнительный инструмент повышения эффективности экономики республики, более высокой ее организованности и комфортабельности как для населения республики, так и для бизнеса.

Экономическая ситуация в целом по России и последовавшая за ней экономическая рецессия существенно повлияли на динамику объема перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота, а также на масштабы развития транспортного комплекса республики.

Важное место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт в Республике Татарстан представлен деятельностью Горьковской и Куйбышевской железными дорогами – филиалами ОАО «Российские железные дороги».

Протяжённость железнодорожных путей Горьковской дороги – филиала ОАО «Российские железные дороги» в Республике Татарстан составляет 1040 км, в том числе 379,7 км электрифицированных линий. На Горьковской железной дороге расположено 10 железнодорожных вокзалов на станциях Буа, Свияжск, Васильево, Юдино (четный и нечетный), Пригородный вокзал станции Казань, Арск, Шемордан, Кукмор, и 145 пассажирских посадочных платформ Горьковской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» и 4 вокзала Дирекции железнодорожных вокзалов на станциях Зеленый Дол, Казань-1, Казань-2, Агрыз. Казанский регион Горьковской железной дороги расположен на железнодорожном направлении Москва - Екатеринбург, связывающем кратчайшим путем районы Сибири и Дальнего Востока, а также Республики Татарстан, Чувашия, Марий Эл с центральными районами страны и пересекает Зеленодольский, Высокогорский, Арский, Сабинский, Кукморский и Агрызский муниципальные районы Республики Татарстан с его столицей г. Казань. Меридиональный однопутный железнодорожный участок «Албаба - Бурундуки» Горьковской железной дороги – филиала ОАО «Российские железные дороги» связывает Татарстан с южными и юго-за-

падными регионами России, пересекая Зеленодольский, Кайбицкий, Апастовский и Буинский муниципальные районы. В Лаишевском муниципальном районе железная дорога представлена интермодальной веткой «Казань1 - аэропорт Казань».

Протяжённость железнодорожных путей Куйбышевской железной дороги – филиала ОАО «Российские железные дороги» в Республике Татарстан составляет 849,0 км. Все участки оборудованы автоматической и полуавтоматической блокировкой, станции - электрической централизацией. На Куйбышевской железной дороге расположено 7 железнодорожных вокзалов на станциях Менделеевск, Круглое поле, Заинск, Альметьевская, Письмянка, Ютаза, Уруссу и 65 пассажирских посадочных платформ Куйбышевской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» и 4 вокзала Дирекции железнодорожных вокзалов на станциях Нурлат, Бугульма, Набережные Челны и Нижнекамск.

Куйбышевская железная дорога расположена на следующих железнодорожных участках:

1.«Акбаш – Алнаши». Данный участок однопутен, на тепловозной тяге, имеет меридиональное направление и связывает города северо-востока республики с дальневосточными регионами Российской Федерации, пересекая при этом Менделеевский, Елабужский, Нижнекамский, Заинский, Альметьевский, Лениногорский, Бугульминский и Тукаевский муниципальные районы Республики Татарстан с городом Набережные Челны.

2.«Акбаш – Бугульма – Исетово». На данном участке тепловозная тяга, имеется однопутность и двухпутность в зависимости от перегона. Пересекает Бугульминский и Ютазинский муниципальные районы, связывая юго-восток Республики Татарстан с юго-восточными регионами Российской Федерации.

Особое внимание уделяется проблемам организации пассажирских железнодорожных перевозок. Оператором пригородных пассажирских железнодорожных перевозок в Республике Татарстан выступает компания «Содружество». На начало 2020 года маршрутная сеть Республики Татарстан состоит из 109 маршрутов.

В Татарстане установлен самый низкий в Поволжье тариф на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Средняя стоимость равна 14 рублям 30 копейкам за 1 десятикилометровую зону. При этом все обязательства перед льготными категориями граждан выполняются в полном объеме.

Компания «РЖД» активно работает над проектами, повышающими привлекательность железнодорожных перевозок. Так, для крупных грузоотправителей предусмотрена услуга отправления грузов по согласованному времени отправления и прибытия. А для предприятий малого и среднего бизнеса, как показывает практика, наиболее востребованной является комплексная транспортная услуга позволяющая обслуживать отправителей в режиме «одного окна» и «от двери до двери».

Также стоит отметить активную работу компании «РЖД» по модернизации существующей железнодорожной инфраструктуры, а также их готовность участия в реализации инвестиционных программ, направленных на увеличение объемных показателей.

В республике проведена работа по обследованию и формированию межмуниципальной маршрутной сети Республики Татарстан, определению на конкурсной основе предприятий для осуществления межмуниципальных перевозок. По результатам конкурса в транспортном обслуживании населения на 123 маршрутах (76 междугородних и 47 пригородных маршрутов) задействовано 41 перевозчик (702 транспортных средства). Транспортные средства перевозчиков оснащены оборудованием ГЛОНАСС и подключены к ведомственной геоинформационной системе Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан. При помощи системы осуществляется мониторинг транспортных средств и специализированной техники, задействованной в содержании автомобильных дорог общего пользования регионального значения Республики Татарстан, автобусов, осуществляющих межмуниципальные и междугородние перевозки пассажиров. Подключено более 1000 единиц техники.

Воздушный транспорт в Республике Татарстан представлен деятельностью двух международных аэропортов (международный аэропорт «Казань», международный аэропорт «Бегишево») и одним аэропортом регионального значения (аэропорт «Бугульма»).

Объем обслуженных пассажиров аэропортами Республики Татарстан за 2015 - 2019 годы увеличился в два раза, объем обслуженных грузов на 31 процент.

Международный аэропорт «Казань» - одна из крупнейших воздушных гаваней России. За последние годы проведена огромная работа по модернизации аэропорта: 2001 год – полностью реконструирован топливо-заправочный комплекс; 2005 год – открыт современный Бизнес-терминал пропускной способностью 100 пассажиров в час; в 2010 - 2013 годы – проведена модернизация объектов аэродромной инфраструктуры, в том числе реконструкция искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона, замена светосигнального оборудования (сегодня аэропорт способен принимать все типы воздушных судов, в том числе в сложных метеоусловиях); в 2011 - 2013 годы – проведены работы по обустройству воздушного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации; 2012 год – введен в эксплуатацию Терминал 1А пропускной способностью 1,2 млн. пассажиров в год; 2013 год – открыт новый аэронавигационный комплекс – здание контрольно-диспетчерского пункта, введен в эксплуатацию полностью реконструированный Терминал 1, пропускной способностью в 1,2 млн. пассажиров в год. В настоящее время Казанский аэропорт является многофункциональным аэропортовым комплексом с огромным потенциалом, прекрасно оснащенным в техническом плане.

С целью дальнейшего развития воздушной инфраструктуры в настоящее время проводится выбор организации по разработке нового Мастер-плана развития аэропорта «Казань» до 2040 года.

Будет осуществлен комплексный анализ прогнозных показателей пассажирского и грузового потоков, изучение необходимости строительства нового пассажирского терминала и расширения аэровокзального комплекса, организации зоны технического обслуживания и ремонта воздушных судов, а также строительства современного грузового терминала.

Важнейшим транспортным узлом региона в Закамье является международный аэропорт «Бегишево». В рамках реализации Стратегии РТ 2030 проводится реконструкция аэропортового комплекса «Бегишево»: с 2010 года – ведется работа по строительству и реконструкции объектов аэропортовой инфраструктуры (модернизация аэровокзального комплекса, склада ГСМ, реконструкция системы электроснабжения и теплоснабжения аэропорта, реконструкция цеха бортового питания и службы общепита, развитие IT-инфраструктуры и т.д.); 2014 год – приведена в нормативное состояние подъездная автодорога от города Набережные Челны до аэропорта «Бегишево». За счет средств федерального бюджета в 2015 – 2018 годах в рамках I этапа проекта реализованы следующие мероприятия: проведена реконструкция перрона и рулежных дорожек, строительство площадки для обработки противообледенительной жидкостью, устройство системы электроснабжения и освещения перрона; реконструкция водосточно-дренажной сети перрона, строительство очистных сооружений.

В период с 2019 по 2022 годы за счет средств федерального бюджета реализуется II этап проекта по реконструкции аэропортового комплекса «Бегишево», который предусматривает следующие мероприятия: разработка проектной документации, реконструкция системы электроснабжения, включая трансформаторные подстанции и линии электропитания, реконструкция патрульной и внутрипортовой дорог, реконструкция периметрового ограждения с оборудованием техническими средствами охраны.

В начале 2019 года АО «Аэропорт «Бегишево» за счет собственных средств начато строительство здания аэровокзала международных воздушных линий общей площадью 8501.8 кв.м., с пропускной способностью 200 пассажиров в час. Данным проектом также предусматривается реконструкция воздушного пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации с изменением его пропускной способности и схемы размещения объектов пункта пропуска.

Третьим по величине аэропортом республики является аэропорт «Бугульма» – это «воздушные ворота» нефтяного юго-востока Татарстана. В сентябре 2005 года состоялся облет и приемка искусственной взлетно-посадочной полосы, которая удлинена на 350 метров (в настоящее время взлетно-посадочная полоса имеет размеры 2000м x 40м); 2010 год - сдан в эксплуатацию новый аэровокзал с пропускной способностью 40 пассажиров, общей площадью 900 кв м. В перспективе планируется дальнейшее развитие аэропорта «Бугульма», как авиационного центра нефтяного бизнеса Республики Татарстан.

Дополнительным фактором, стимулирующим развитие отрасли, является участие Республики Татарстан в реализации федеральных программ субсидирования авиаперевозок.

Свой вклад в развитие авиаперевозок вносит также республиканская авиакомпания «ЮВТ АЭРО», которая начала свою деятельность в 2015 году. В связи с перспективным развитием международных направлений на сегодняшний день авиакомпания прорабатывает вопрос освоения нового типа воздушных судов.

В области внутреннего водного транспорта особое внимание уделено поддержанию в работоспособном состоянии объектов инфраструктуры внутренних водных путей, а также выполнению мероприятий по созданию безопасных условий судоходства.

Республика Татарстан занимает уникальное транспортно-географическое положение в европейской части России. Наличие судоходных путей главных европейских рек России – Волги и Камы, а также рек Белой и Вятки, обеспечивают не только водную связь с северо-западными и южными, но и северо-восточными, промышленными регионами.

По Республике Татарстан в Волжском и Камском бассейне перевезено следующее количество грузов:

Наименование	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год
Волжский бассейн, тыс.т.	8 591,2	14 128,4	16 994,2	16 520,3	17 061,9
Камский бассейн, тыс.т.	13 254,5	8 370,9	11 533,5	11 064,1	11 516,7

Номенклатура грузов, перевозимых в бассейнах за последние годы, практически не изменилась. Большую часть перевозок составляют минерально-строительные грузы (песчано-гравийная смесь, гравий, песок, щебень), а также нефтепродукты, лесоматериалы, техническая соль, зерновые, небольшое количество металлов.

Основным фактором, сдерживающим развитие судоходства по внутренним водным путям, являются инфраструктурные ограничения. Многолетнее (с 90-х годов XX века) недофинансирование текущего содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений Российской Федерации из средств федерального бюджета привело к сокращению протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов с освещаемой обстановкой.

Это не позволяет эффективно использовать транспортный флот, осуществлять круглосуточное судоходство, что снижает провозную способность флота, производительность труда.

В связи с увеличением отметок дна на водных подходах в Свияжск и Болгар, а также необходимостью подрезки правой кромки подхода к Болгару на участке км 4,0 - км 6,5, в 2019 проведены работы по дноуглублению указанных водных подходов. Общий объем удаленного грунта составил

423 106 м³. Проект реализован на условиях долевого финансирования: федеральный бюджет – 36,223 млн.рублей, бюджет Республики Татарстан – 36,223 млн.рублей.

Для обеспечения удовлетворения требований к безопасному проведению швартовых операций для круизных судов к причалам Свияжск и Болгар, в 2019 году за счет средств бюджета Республики Татарстан (1,063 млн. рублей) проведены проектно-изыскательные работы по модернизации причальных сооружений Свияжск и Болгар.

Тенденция уменьшения перевозок пассажиров внутренним водным транспортом сохраняется до настоящего времени. Есть объективные причины такого положения дел на речном транспорте. Сезонность работы, старение флота, интенсивное строительство автомобильных дорог параллельно водным путям и мостов через речные бассейны способствуют оттоку пассажиров на автомобильный транспорт.

На территории республики функционируют два предприятия, осуществляющие пригородные пассажирские перевозки на водном транспорте: АО «Судоходная компания «Татфлот» и ООО «Производственное объединение нерудных материалов «Набережные Челны».

Социально значимые пассажирские перевозки в пригородном сообщении в Республике Татарстан осуществляются для доставки жителей городов к дачам, садовым участкам и местам отдыха. Из бюджета Республики Татарстан ежегодно выделяются субсидии на возмещение выпадающих доходов, связанных с применением регулируемых тарифов и предоставлением льгот отдельным категориям граждан, а также средства на проведение путевых работ на судоходных трассах местного значения, в том числе работ по устройству и содержанию подходов к причалам общего пользования на территории Республики Татарстан. Повышение стоимости топлива увеличивает издержки судоходных компаний, что в конечном итоге приводит к выводу из эксплуатации большого количества судов.

На судостроительных предприятиях России, в том числе и на ОАО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького» 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 грузового и пассажирского флота, соответственно не позволяют судоходным компаниям самостоятельно реализовывать программы обновления флота. В целях поддержки предприятий необходима разработка федеральной программы обновления пассажирского флота.

В республике активными темпами осуществляется развитие автомобильных дорог федерального и регионального значения, включая строительство обходов населенных пунктов и новых участков.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и федерального значения с усовершенствованным типом покрытия – 12 751,297 км (86 %), с переходным типом покрытия – 1 353,040 км (9,2 %), грунтовых дорог – 583,353 км (3,9 %). Плотность сети дорог общего пользования составляет 216,5 км на 1000 кв. км территории. Большая часть региональных автомобильных дорог представлена дорогами низших (IV и V) категорий – 11 853,388 км (или 87 %).

На основе софинансирования за счет средств федерального бюджета и бюджета Республики Татарстан ежегодно проводятся работы по строительству автомобильных дорог к населенным пунктам для обеспечения их связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования.

В целях создания устойчивого скоростного транспортного каркаса всего региона Поволжья, завершена поэтапная реконструкция под I-б техническую категорию автодороги М-7 «Волга» от Казани до Набережных Челнов.

3.2. Внешние факторы, оказывающие значительное влияние на развитие транспортной отрасли РТ

Основным внешним фактором, который оказывает решающее влияние на развитие транспортной отрасли Республики Татарстан, - является тот факт, что Республика Татарстан является одним из ключевых регионов в транспортно-транзитной системе Российской Федерации и играет ведущую роль в формировании международных транспортных коридоров, проходящих через территорию РФ.

Кроме того, серьезное влияние оказывают такие общероссийские тенденции, как:

- дальнейшая разработка законодательной базы современной России - появление основных федеральных законов, определяющих развитие территорий и пространства;
- активное повсеместное развитие телекоммуникационного пространства: сотовая связь, высокоскоростной интернет, цифровое телевидение, технологические решения, на базе которых значительно преобразуется транспортная отрасль;
- стремительный рост автомобилизации повышение подвижности населения.

При этом наличие трех узлов развития Республики Татарстан, каждый из которых обладает своей спецификой и значимостью, позволяет построить схему внутреннего и внешнего сотрудничества и здоровой конкуренции, привлекательную для инвестиций всех уровней, в том числе и области дорожно-транспортной и логистической инфраструктуры.

Пространственная инфраструктура четвертого технологического уклада, созданная в предыдущие десятилетия, требует значительных затрат на преобразования для эффективной поддержки

пятого технологического уклада. Значительную роль при этом играет транспортный комплекс.

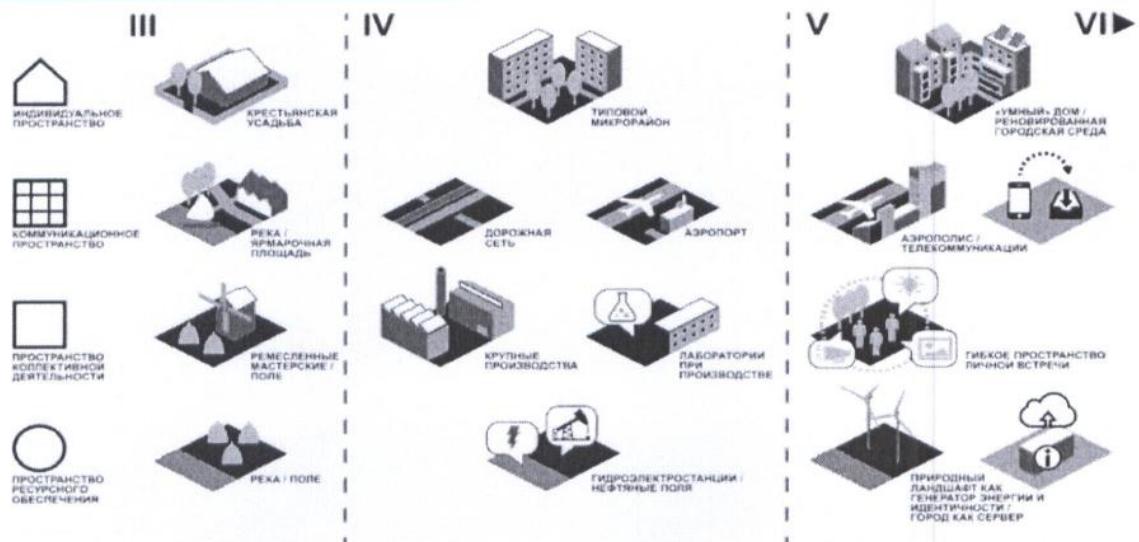


Рис. 1. Преобразования пространства при переходе к новым технологическим укладам

3.3.Преимущества и возможности транспортной отрасли РТ

В Татарстане имеется большой задел и потенциал развития транспортной инфраструктуры, которая уже в настоящее время имеет ярко выраженные преимущества:

Республика Татарстан расположена в центре европейской части Российской Федерации на пересечении трех транспортных коридоров - в центре Волжско-Камского бассейна; в регионах России, расположенных в радиусе 1 500 км, проживает не менее 70 процентов населения России, что обеспечивает возможность организации удобных и быстрых транспортных связей этих регионов с Республикой Татарстан;

пересечение финансово-торгово-транспортно-логистических потоков, корнями уходящих еще во времена "шелкового пути";

полицентричность территориального развития, усиленная стимулированием ведущих агломераций; активная политика инфраструктурного развития;

наличие обширных пространств для развития транспортной инфраструктуры;

центральное евразийское положение, обеспечивающее доступность рынков при высоком качестве инфраструктуры.

3.4.Проблемы и ограничения транспортной отрасли РТ

Транспортная система Республики Татарстан в целом и ряд ее ключевых сегментов (инфраструктура железнодорожного транспорта и внутренних водных путей, автомобильные дороги) постоянно нуждаются в инвестициях и не обладают резервами "долговременной устойчивости".

Среди основных проблем особо выделяются низкий технический уровень транспорта и неудовлетворительное состояние его производственной базы.

Недостаточные объемы реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпы пополнения и обновления парков подвижных транспортных средств и другой транспортной техники привели в последние годы к существенному ухудшению их технического состояния (возрастная структура, увеличение износа и др.) и работоспособности.

Слабым звеном в реализации кооперационной и транспортной миссии как Татарстана, так и всего Приволжского федерального округа является отсутствие достаточного количества стратегических консолидирующих логистических центров, обеспечивающих эффективную перевалку и переработку грузов, изменение транспортной основы их дальнейшего продвижения.

Анализ проблем и ограничений транспортной отрасли Республики Татарстан в разрезе отраслей в режиме SWOT анализа приведен в приложении № 2 к Стратегии.

4. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ И ОБРАЗ БУДУЩЕГО ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РТ

Целевое видение развития транспортного комплекса Татарстана в 2030 году

СЦ	Сбалансированное развитие транспортного комплекса обеспечивает высокую конкурентоспособность отрасли; инфраструктура глобально конкурентоспособна. Производственные фонды эффективно используются
Ц-1	Развитие транспортного комплекса ориентировано на социально-экономические факторы и географическое положение Республики Татарстан - расположение в центре Евразии
Ц-2	Пространственные решения содействуют повышению статуса Республики Татарстан в мировом сообществе, фиксации уникального места в мировой системе разделения труда и технологий
Ц-3	Транспортный комплекс соответствует передовым стандартам и способствует продвижению новых технологических укладов
Ц-4	Дорожно-транспортный каркас Республики Татарстан способствует сохранению единого социокультурного пространства и гармонично обеспечивает мобильность и коммуникации населения
Ц-5	Сформирован трехъядерный Волго-Камский метрополис сетевого типа, объединяющий три агломерации: Казанскую, Камскую и Альметьевскую, развивающиеся на основе интеллектуальных и экологически чистых технологий и решений, обеспеченных эффективной дорожно-транспортной и логистической инфраструктурой

Ц-6	Достигнуты высокие показатели качества транспортно-коммуникационной системы, которые обеспечивают требуемую доступность для пассажирских передвижений: в пределах 30 минут - внутри жилых и деловых районов; в пределах 0,5 - 1 часа - внутри центральных деловых районов (ядер) агломераций; в пределах 1,5 - 2 часов между центральными деловыми районами (ядрами) агломераций; в пределах 3 - 4 часов - с центрами агломераций соседних регионов; в пределах 4 - 8 часов - с Москвой и Санкт-Петербургом на различных видах транспорта
Ц-7	В Республике Татарстан высокая синергия всех внутренних, межагломерационных, межрегиональных транспортных направлений, а также международных транспортных коридоров: сформирован устойчивый скоростной транспортный каркас полюса роста "Волга - Кама"
Ц - 8	Создан новый уровень управления транспортным каркасом с использованием перспективных информационных технологий.

Сценарные варианты улучшения транспортных связей Республики Татарстан:

Инерционный сценарий: в период до 2030 года могут быть реализованы только мероприятия, определенные в качестве первоочередных;

Базовый сценарий: реализуются мероприятия Плана минимум;

Оптимистический сценарий: реализуются или начинают реализовываться мероприятия Плана максимум.

План минимум - это набор мероприятий, нацеленных на удовлетворение существующего и постепенно растущего в будущем спроса на транспортные передвижения. Его реализация предполагается в два этапа: часть мероприятий определена в качестве первоочередных и должна быть выполнена до 2020 года, второй этап включает в себя мероприятия, реализация которых планируется в период до расчетного срока (между 2020 и 2030 годами).

План максимум - это более широкий набор мероприятий, нацеленных не только на удовлетворение, но и на стимулирование спроса на транспортные передвижения, что будет способствовать опережающему развитию территорий Республики Татарстан. Их реализация возможна как за пределами расчетного срока (то есть после 2030 года), так и в более близкой перспективе при наличии соответствующей необходимости, политической воли и достаточного количества финансовых средств (оптимистический сценарий).

5. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ

В качестве основных направлений действий в области развития транспортно-коммуникационной системы Республики Татарстан укрупненно можно выделить:

разработка документации и строительство скоростных автодорог I и II технических катего-

рий (количество полос для движения автотранспорта не менее двух в каждую сторону) или реконструкция существующих автодорог до аналогичных технических категорий, обеспечивающих скорость движения автотранспорта не менее 100 км/час;

разработка документации и строительство крупных стратегических мостовых переходов в составе скоростных автодорог;

разработка документации и строительство скоростных и высокоскоростных железных дорог, организация транспортно-пересадочных узлов;

реконструкция аэропортов, нацеленная на увеличение их пропускной способности;

интенсивное развитие наземного общественного транспорта (городского, пригородного и междугороднего);

соединение населенных пунктов дорогами с твердым покрытием;

развитие логистической инфраструктуры Республики Татарстан.

5.1. Стратегические инициативы в области развития существующей дорожно-транспортной инфраструктуры

Железнодорожный транспорт. Одним из перспективных социально-значимых проектов в сфере железнодорожного транспорта является проект *«Организация кольцевого железнодорожного сообщения в г. Казани»*, которая будет охватывать большую зону пригорода Казани, железнодорожные вокзалы и крупные транспортно-пересадочные узлы с метрополитеном.

Проектом предусмотрено строительство двух новых железнодорожных съездов, строительство вторых, третьих путей и искусственных сооружений. Общая протяженность кольца составит 48 км и соединит 18 остановочных пунктов.

В 2015 году разработана технико-экономическая оценка Проекта, которая показала, что в случае реализации Проекта формируется совокупный социально-экономический и бюджетный эффект в размере 120,2 млрд. рублей.

Реализация Проекта позволит на начальном этапе осуществить движение пригородных поездов по маршруту «Аэропорт - станция Казань 1 – станция Казань 2» и обратно, что даст новый импульс развития интермодальной ветки «Аэропорт – Казань».

Транспортно-пересадочные узлы

Одним из результатов работы 2015 года является строительство автовокзала модульного типа «Восточный» с прилегающей автостоянкой. Функционирование данного сооружения запланировано до начала строительства капитального транспортно-пересадочного узла в данном районе в сопряжении со второй линией метрополитена и станцией «Агропарк». Модуль здания автовокзала «Восточный» является некапитальным строением и состоит из сборно-разборных конструкций, что при необходимости позволит вновь смонтировать его на новом потребном месте для обеспечения

транспортной инфраструктурой.

В здании автовокзала предусмотрены все условия: зал ожидания, кассы, комната матери и ребенка, диспетчерская, комната администрации, медпункт, камера хранения, кафетерий, комната отдыха для водителей и пр.

Данный автовокзал способствует прекращению нелегальных перевозок, и обеспечивает комфортное, безопасное обслуживание пассажиров в восточном направлении Республики Татарстан (г. Уфа, г. Н. Челны, г. Нижнекамск, г. Елабуга и т.д.).

Воздушный транспорт. Мероприятия по модернизации аэропорта «Бегишево» имеют особую актуальность в связи с интенсивным развитием промышленного производства в Камском кластере.

В связи с перспективным развитием международных направлений на сегодняшний день авиакомпанией «ЮВТ АЭРО» прорабатывается вопрос освоения нового типа воздушных судов.

Дополнительным фактором, стимулирующим развитие отрасли, является участие Республики Татарстан в реализации федеральных программ субсидирования авиaperевозок.

Водный транспорт. Предоставление субсидий на возмещение выпадающих доходов, связанных с применением регулируемых тарифов и предоставлением льгот отдельным категориям граждан, а также средства на проведение путевых работ на судоходных трассах местного значения, в том числе работ по устройству и содержанию подходов к причалам общего пользования на территории Республики Татарстан.

Приоритетным направлением развития водного транспорта является реализации пилотного проекта по применению на туристических маршрутах речных судов, работающих на сжиженном природном газе (СПГ).

Автомобильный транспорт. В Республике Татарстан реализуется комплекс мер по оказанию государственной поддержки транспортным организациям и перевозчикам в целях обеспечения социально-значимых пассажирских перевозок, а также льготного проезда отдельным категориям граждан по территории Республики Татарстан.

Для обеспечения необходимого уровня развития транспортной системы необходима реализация ряда крупномасштабных проектов, в их числе закупка автобусов, работающих на газомоторном топливе.

Основным критерием, ослабляющим динамику приобретения автотранспортной техники, работающей на газомоторном топливе, является отсутствие разветвленной сети заправочных станций. Существующая сеть автомобильных газонаполнительных компрессорных станций находится на значительном удалении от автотранспортных предприятий, в результате чего увеличиваются затраты предприятий, что в свою очередь создает неблагоприятные условия для эксплуатации автомобилей и ведет к снижению динамики приобретения автотранспортной техники, работающей на

сокращения доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки;
ликвидации мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Реализация указанной программы дорожной деятельности должна обеспечить достижение следующих целевых показателей, установленных Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204:

увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее 50 процентов (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 г.);

снижение доли автомобильных дорог регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10 процентов по сравнению с 2017 годом;

снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом;

доведение в городских агломерациях доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85 процентов.

Финансовое обеспечение реализации указанной программы дорожной деятельности в части автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, улично-дорожной сети городских агломераций осуществляется с использованием средств федерального бюджета, предоставляемых бюджетам субъектов Российской Федерации в виде иных межбюджетных трансфертов, а также дополнительных средств, получаемых субъектами в рамках исполнения положений Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204, предусматривающих доведение норматива зачисления налоговых доходов бюджетов субъектов Российской Федерации от акцизов на горюче-смазочные материалы до 100 процентов.

Мероприятия регионального проекта в части модернизации дорожной сети городских агломераций проводятся в трех городских агломерациях Республики Татарстан (Казанская, Набережно-челнинская, Нижнекамская).

5.2. Транспортная инфраструктура Волго-Камского метрополиса

В Республике Татарстан выделяются три центра расселения: Казань, Набережные Челны и Альметьевск, формирующие вокруг себя целостные агломерационные системы. Между этими системами располагаются менее развитые и населенные районы, что объясняется в том числе их худшей транспортной доступностью. Каждый из вышеназванных центров обладает своей специализацией, набором экономических связей и наличием прямой транспортной связи с Москвой (аэропорт).

Развитие пространства Республики Татарстан в виде трех отдельных агломерационных систем необходимо дополнить тесным взаимодействием и кооперацией между ними, что приведет к

формированию единого Волго-Камского метрополиса. Одновременное и скоординированное использование потенциалов трех агломераций приведет к качественному скачку развития Татарстана на основе синергетического эффекта, повышению его конкурентоспособности, увеличит агломерационные эффекты. Развитие Волго-Камского метрополиса позволит более активно развиваться муниципальным районам центральной части Республики Татарстан.

Формирование Волго-Камского метрополиса является важной, если не решающей, предпосылкой достижения Республикой Татарстан успеха в глобальной конкуренции и маркетинге. Единый метрополис окажется на третьем месте по численности населения среди агломераций Российской Федерации и будет заметен в глобальном масштабе (рис. 2).

Формирование Волго-Камского метрополиса возможно при условии повышения связности пространства Республики Татарстан, в особенности при уменьшении экономического расстояния между Казанью, Набережными Челнами и Альметьевском. Учитывая имеющиеся расстояния, разделяющие данные города, решать эту задачу рационально путем строительства скоростных транспортных коммуникаций между ними. Предложенный вариант строительства высокоскоростной железной дороги Москва - Казань - Екатеринбург органично вписывается в эту концепцию.

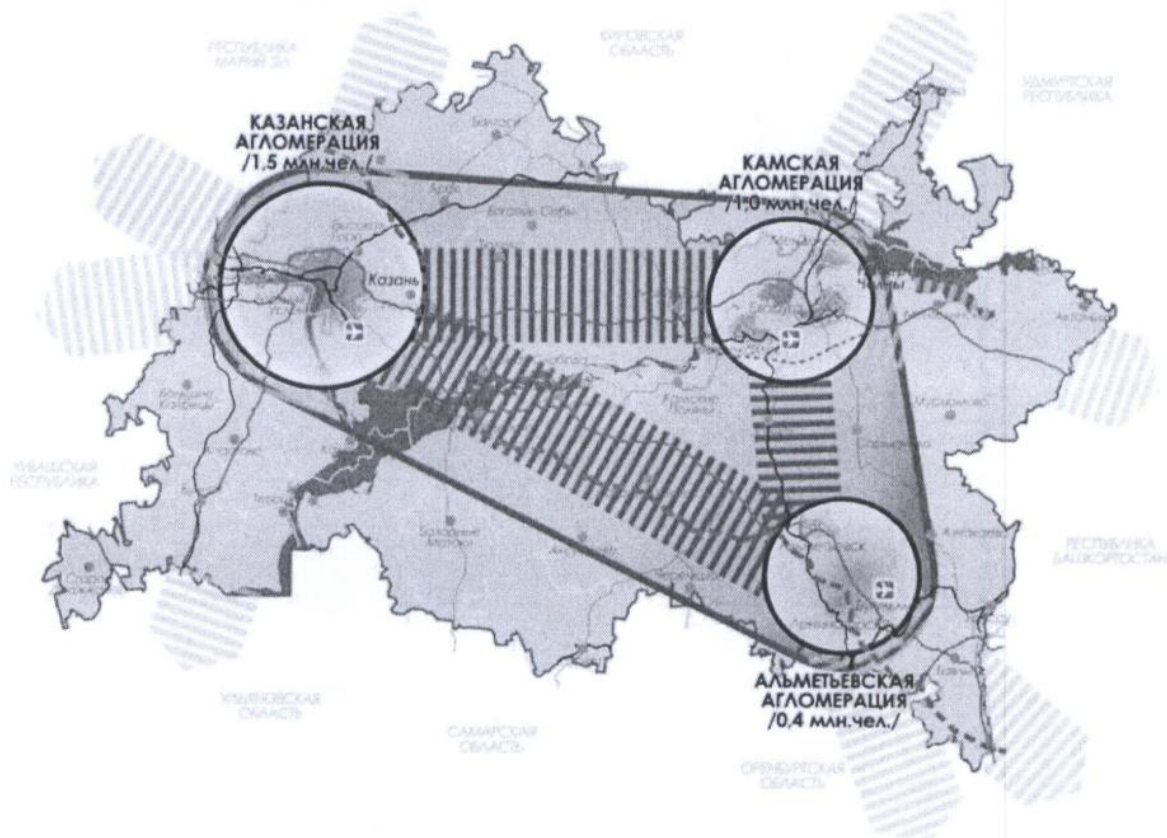


Рис. 2. Волго-Камский метрополис

В более отдаленной перспективе необходимы меры для дальнейшего расширения влияния Волго-Камского метрополиса путем строительства скоростных транспортных связей агломераций

Татарстана с окружающими крупными центрами развития, транспортное сообщение с которыми сегодня недостаточно развито.

Для Татарстана как глобально конкурентоспособного региона необходим устойчивый каркас, включающий скоростные связи и достаточное количество мостовых переходов. Наличие всего трех мостов через крупнейшие реки России в регионе недостаточно для пространственной устойчивости территории.

Активные преобразования в связности территории Татарстана предполагают проектирование и строительство следующих проектов.

1. Строительство скоростной автомобильной дороги «Москва – Нижний Новгород – Казань», входящей в состав международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» с мостовым переходом через реку Волга. Необходимость данного моста обусловлена активными агломерационными процессами, происходящими в городе Казани и прилегающих муниципальных районах. Появление городов-спутников Иннополиса на правом берегу реки Волги и SMART Сити вблизи аэропорта города Казани, усиление роли международного аэропорта города Казани с перспективой перерастания его в хаб определяют первоочередные мероприятия по строительству второго моста через Волгу на территории Казанской агломерации. Реализация данного проекта позволит более активно развиваться Верхнеуслонскому и Лаишевскому районам, обеспечит приток инвестиций на правый берег, значительно снимет транзитную нагрузку через центр Казани.

2. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке обхода городов Нижнекамск и Набережные Челны с мостовым переходом через реку Каму. Появление этого моста снимет нагрузку транзитного автотранспорта с плотины Нижнекамской ГЭС.

5.3. Стратегические приоритеты транспортно-коммуникационного развития агломераций Республики Татарстан

Казанская агломерация

Казанская агломерация - моноцентрическая постиндустриальная агломерация, включающая города Казань и Зеленодольск. В агломерационные процессы вовлечены населенные пункты Зеленодольского, Высокогорского, Пестречинского, Лаишевского, Верхнеуслонского муниципальных районов, а также город Волжск (Республика Марий Эл), находящиеся в пределах часовой транспортной доступности от центрального коммуникационного ядра Казани. Общая численность населения на 1 января 2014 года составляет 1 478 тыс. человек. Плотность населения - 177 чел./га.

Основные проблемы агломерации связаны с диспропорциями в транспортно-коммуникационном развитии:

- пропускная способность транспортной инфраструктуры, обеспечивающая связи Казани с

пригородными территориями и районами - участниками агломерационных процессов, не соответствует растущим транспортным нагрузкам;

- слабая связность левого и правого берегов агломерации; наличие только одного автодорожного моста через реку Волгу;

- изношенность и предельные нагрузки существующих объектов транспортной инфраструктуры.

Основные направления преобразований в транспортно-коммуникационной сфере в Казанской агломерации:

- формирование устойчивого структурообразующего транспортного каркаса агломерации, включающего развитие скоростных связей,

- строительство нового автодорожного и железнодорожного обходов города Казани,

- строительство моста в составе скоростной автомобильной дороги «Москва – Нижний Новгород – Казань», входящей в состав международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» с мостовым переходом через р.Волгу (Южный обход г.Казани) (строительство моста через реку Волгу южнее города Казани будет способствовать развитию Лаишевского района; Верхнеуслонский муниципальный район, расположенный на правом берегу Волги, активно включится в агломерационные процессы; важным условием освоения этой территории является сохранение ее экосистемы - применение "зеленых" технологий, использование мало- и среднеэтажной жилой застройки, развитие рекреационных и досуговых функций).

Планируемые к разработке и реализации программы:

"Пригородная зона Казани". Развитие транспортной сети пригородных территорий с учетом дальнейшего уплотнения сети расселения в южном и восточном направлении от города Казани вдоль акватории Куйбышевского водохранилища. Наделение определенным статусом рекреационных поселков в целях полноценного мониторинга их развития и более качественного регулирования процессов капитализации территорий.

Камская агломерация

Камская агломерация - полицентрическая агломерация, формируемая четырьмя урбанизированными ядрами: городами Набережные Челны, Нижнекамск, Елабуга и Менделеевск. В агломерационные процессы вовлечены населенные пункты Елабужского, Менделеевского, Тукаевского, Нижнекамского муниципальных районов, находящиеся в пределах часовой транспортной доступности между собой. Общая численность населения на 1 января 2014 года составляет 944,3 тыс. человек. Плотность населения - 165 чел./га.

Основной проблемой Камской агломерации является неустойчивый транспортный каркас агломерации: слабая связность ядер, расположенных на правом и левом берегах реки Камы, отставание развития транспортной инфраструктуры от развития производств.

Направления преобразований:

формирование устойчивого структурообразующего транспортного каркаса агломерации, включая развитие скоростных связей и строительство моста в районе села Соколка;

девелопмент транспортной инфраструктуры, нацеленный на формирование плотной и связной городской среды.

Пространственная модель Камской агломерации. Модель агломерации формируется относительно природной оси - реки Камы, являющейся основой пространственного каркаса. Устойчивость каркаса обеспечивают транспортные коридоры с мостовыми переходами через Каму. Интеграция транспортных систем, синергия городов-ядер, каждый из которых обладает собственным образом и хозяйственной спецификой, усиливают пространственные позиции агломерации. Взаимоотношения "город - вода" - основная составляющая привлекательности и связности пространства Камской агломерации.

Альметьевская агломерация

Альметьевская агломерация - полицентрическая агломерация, формируемая тремя ядрами - городами Альметьевском, Бугульмой, Лениногорском. В агломерационные процессы вовлечены населенные пункты одноименных муниципальных районов: Альметьевского, Бугульминского, Лениногорского, находящиеся в пределах часовой транспортной доступности между собой. Общая численность населения на 1 января 2014 года составляет 337 тыс. человек. Плотность населения - 71 чел./га.

Основная проблема агломерации - низкая пропускная способность существующей сети автодорог.

Направления преобразований - создание единой транспортной системы Альметьевской агломерации на основе автобусного сообщения: интенсификация и централизация работы сети общественного транспорта, охватывающей города-ядра агломерации, поселения-спутники и сельские населенные пункты.

Планируемые к разработке и реализации программы:

- "Восточные ворота Татарстана". Въезд с востока в Республику Татарстан в будущем будет осуществляться по международной автодороге "Европа - Западный Китай", Альметьевская агломерация получит активное развитие в качестве транспортно-логистического узла международного уровня. Развитие данных функций будет способствовать организации новых инвестиционных площадок, рабочих мест, интенсификации международного сотрудничества и привлечению качественных трудовых ресурсов.

- "Восточный меридиан". Модернизация транспортной инфраструктуры по направлению Бугульма - Альметьевск - Набережные Челны с развитием прилегающих территорий, включающих

населенные пункты вдоль магистралей, где должна развиваться транспортная, логистическая, досуговая и сервисная инфраструктуры. Увеличение зон влияния городов-ядер Камской и Альметьевской агломераций, таких как Набережные Челны, Альметьевск, Нижнекамск и Бугульма, в более отдаленной перспективе приведет к формированию единого пояса расселения или конурбации. Основой организации подобного образования становится транспортно-коммуникационная связь между Альметьевском и Набережными Челнами, а также взаимосвязанные технологические процессы на базе энергопроизводственного цикла и социокультурные коммуникации.

Пространственная модель Альметьевской агломерации.

Структура агломерации имеет линейно-узловой характер. Пространственный каркас формирующейся Альметьевской агломерации составляет межрегиональный транспортный коридор по направлению Пермь - Ижевск - Набережные Челны - Альметьевск - Западный Казахстан.

5.4. Стратегические инициативы в области создания скоростных видов транспорта

Стратегические инициативы в области создания скоростных видов транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан нацелена на решение трех основных блоков задач:

1) развитие межагломерационных транспортных связей трех агломераций Республики Татарстан, формирующих "устойчивый треугольник" внутреннего транспортного каркаса Республики Татарстан;

2) улучшение межрегиональных транспортных связей Казанской, Камской и Альметьевской агломераций с наиболее крупными городами Российской Федерации, а также со всеми центрами соседних регионов; к списку таких городов отнесены: Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Самара, Уфа, Пермь, Екатеринбург, Челябинск, Чебоксары, Ульяновск, Ижевск, Йошкар-Ола, Киров и Оренбург;

3) интеграция республиканской системы скоростных связей непосредственно в агломерации региона, каждая из которых обладает сложной транспортной системой.

Базовый критерий оценки выполнения поставленных в Стратегии задач - сокращение времени сообщения наземным транспортом между основными центрами расселения Республики Татарстан: Казанью, городами Камской и Альметьевской агломераций (до 1,5 - 2,5 часов), а также между этими центрами и аналогичными центрами Центральной России и Урала.

Благодаря своему географическому положению Республика Татарстан призвана сыграть лидирующую роль в создании устойчивого скоростного транспортного каркаса всего региона Поволжья, как связующего звена между Центральной Россией и Уралом.

Все потенциальные скоростные транспортные направления, обеспечивающие межагломерационные и межрегиональные связи Республики Татарстан, легко сочетаются с международными и

федеральными транспортными коридорами, проходящими через регион (табл. 3.1, рис. 3). Это может существенно облегчить привлечение финансовых средств из федерального бюджета для реализации скоростных транспортных проектов в Республике Татарстан.

Таблица 1.

Сочетание потенциальных скоростных транспортных направлений Республики Татарстан с федеральными транспортными коридорами

Межагломерационные/межрегиональные транспортные направления	Транспортный коридор
Казанская агломерация - Камская агломерация (Главное направление) Казань - Чебоксары - Нижний Новгород - Москва Набережные Челны - Екатеринбург Набережные Челны - Уфа	Москва - Татарстан - Урал - Сибирь (одно из направлений международного коридора "Транссиб")
Казанская агломерация - Альметьевская агломерация (Юго-восточное направление) Альметьевск - Оренбург - Казахстан	Перспективный коридор Санкт-Петербург - Татарстан - Казахстан - Китай
Камская агломерация - Альметьевская агломерация (Восточно-Татарстанское направление) Набережные Челны - Ижевск - Пермь Альметьевск - Оренбург - Казахстан	Межрегиональный коридор Северный Урал - Ижевск - Татарстан - Западный Казахстан
Казанская агломерация - Самара	Перспективное ответвление коридора Санкт-Петербург - Китай, обеспечивающее связь Северо-запада Российской Федерации с Самарой и Тольятти в обход Москвы
Казань - Йошкар-Ола - Киров Казань - Ульяновск	Межрегиональный коридор Республика Коми - Киров - Йошкар-Ола - Казань - Ульяновск - Саратов - Волгоград - Юг России
Казань - Удмуртская Республика - Пермь	Перспективное ответвление коридора Москва - Урал, обеспечивающее кратчайшую связь Москвы с Пермью

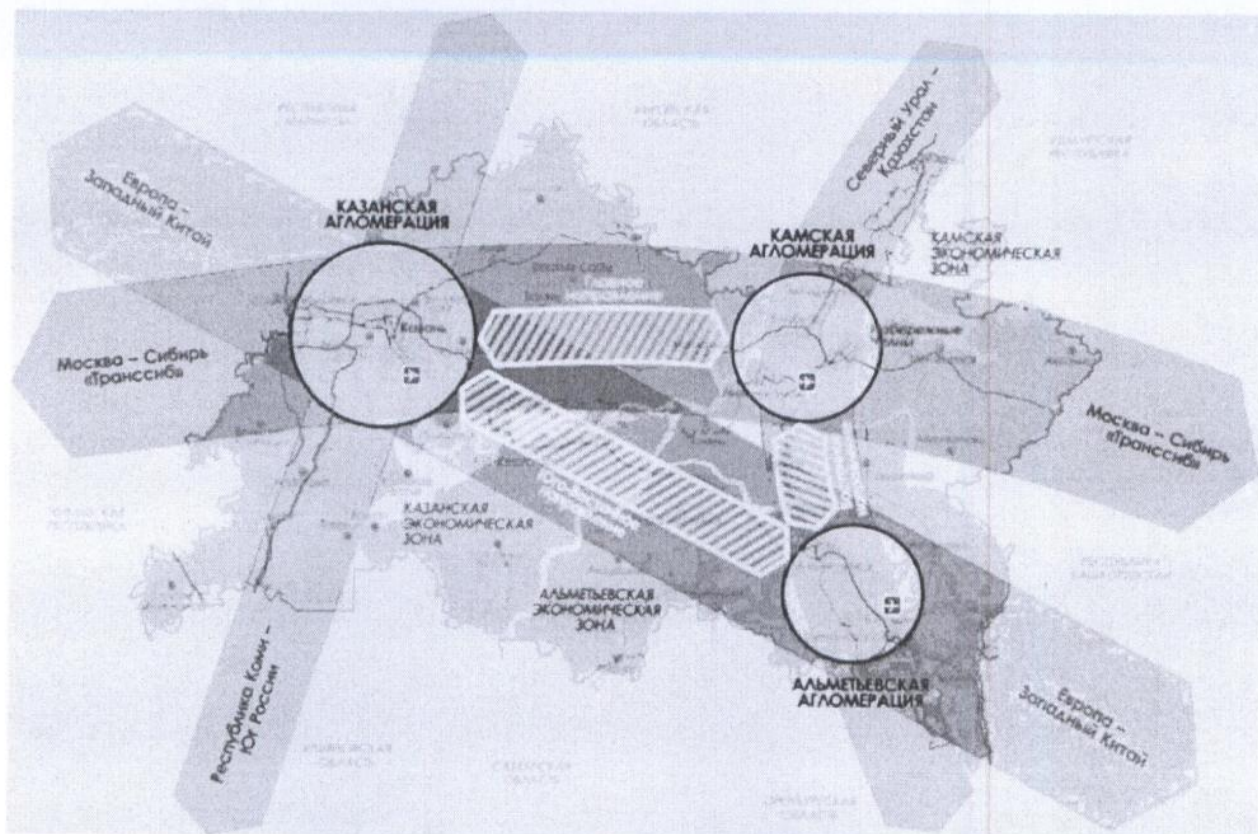


Рис. 3. Республика Татарстан в контексте развития
федеральных и межрегиональных транспортных коридоров

В таблицах 2 и 3 представлен полный список мероприятий по созданию системы скоростных связей в Республике Татарстан.

Таблица 2.

Сводная таблица мероприятий по созданию системы скоростных связей в Республике Татарстан - План минимум

Очередность	Мероприятие
Первая очередь - 2020 год	Реконструкция автодороги М-7 «Волга» (все участки)
	Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке обхода городов Нижнекамск и Набережные Челны с мостовым переходом через р.Каму
Расчетный срок - 2020 - 2030 годы	А/д Шали - Бавлы (Европа - Западный Китай), I очередь
	Строительство ВСМ Москва - Казань
	Реализация проекта "Организация железнодорожного кольцевого движения в городе Казани"
	Строительство ВСМ Казань – Набережные Челны (станция «Тихоново») (при соответствующем решении Правительства Российской Федерации)

	Паромная переправа Сюкеевский Взвоз (Камско-Устьинский муниципальный район) - Болгар
	Строительство нового железнодорожного пути общего пользования от станции «Тракторная» до станции «Тихоново» для обслуживания резидентов АО «ОЭЗ ППТ «Алабуга»
	Строительство вторых главных путей железной дороги Круглое поле – Тихоново – Агрыз с электрификацией

Таблица 3.

Сводная таблица мероприятий по созданию системы скоростных связей в Республике Татарстан - План максимум

Очередность	Мероприятие
Развитие межрегиональных дорог с 2020 года (по согласованию с регионами-соседями и Министерством транспорта Российской Федерации) - проектирование и начало строительства до 2030 года, окончание строительства после 2030 года	А/д Р-241 Казань - Ульяновск
	А/д А-295 Казань - Йошкар-Ола
	А/д Алексеевское - Высокий Колок - Самара
	Строительство скоростной автомобильной дороги «Москва – Нижний Новгород – Казань», входящей в состав международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» с мостовым переходом через р. Волга (Южный обход г.Казани) (при соответствующем решении Правительства Российской Федерации)
За пределами расчетного срока (после 2030 года)	Северный автодорожный обход г.Казани
	Южно-Татарстанская магистраль Буинск – Тетюши – Болгар – Альметьевск с мостовым переходом через р.Волга
	Строительство моста через реку Ик у с.Тумутук в Азнакаевском муниципальном районе Республики Татарстан
	Реконструкция автодороги Альметьевск – Набережные Челны
	Автомагистраль «Чистый путь»
	Участок на территории Республики Татарстан а/д Казань – Малмыж – Пермь
	Проект «АлаБег»: а/д Нижнекамск – Набережные Челны; а/д аэропорт «Бегишево» – Елабуга – ОЭЗ «Алабуга»; мост через реку Каму; скоростная связь «АлаБег» – ЛРТ

Развитие системы ВСМ после 2020 года, по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации, РЖД. В том числе подключение крупных городов и соседних регионов (Республики Марий Эл и Удмуртской Республики, Ульяновской области) к линии ВСМ путем реконструкции существующих железнодорожных линий для обеспечения пропуски по ним ускоренных межрегиональных пассажирских поездов сообщением "крупный город/центр региона - терминал ВСМ"	Реконструкция а/д Р-239
	Грузовой ж/д обход Казани
	Строительство ВСМ Казань - Екатеринбург
	Реконструкция ж/д линии Волжск - Зеленодольск - Казань (терминал ВСМ) - Арск (организация ускоренной ж/д связи городов Казанской агломерации с терминалом ВСМ в Казани)
	Реконструкция железной дороги Зеленодольск - Йошкар-Ола (организация ускоренной ж/д связи Республики Марий Эл с терминалом ВСМ в Казани)
	Реконструкция железной дороги Зеленодольск - Буа - Ульяновск (организация ускоренной ж/д связи Ульяновской области с терминалом ВСМ в Казани)
	Реконструкция железной дороги Письмянкa (г. Лениногорск) - Альметьевская - Набережные Челны - терминал ВСМ Тихоново - Агрыз - Ижевск (организация ускоренной ж/д связи Удмуртской Республики и Альметьевской агломерации с терминалом ВСМ на станции Тихоново)

При реализации проектов транспортной инфраструктуры необходимо соблюдение основных требований градостроительных и экологических регламентов в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации. Должно быть обеспечено сохранение экологического баланса антропоприродной среды, природных ландшафтов зеленых массивов и поверхностных водоемов. Каждому проекту должны предшествовать анализ и оценка состояния воздушного бассейна примагистральных территорий, ландшафтных характеристик проектируемой и прилегающих территорий, влияния основных источников и факторов антропогенного воздействия на территорию.

Проект "Чистый путь".

Проект "Чистый путь" - это новая дополнительная скоростная связь в Республике Татарстан, которая свяжет между собой г. Казань, международный аэропорт "Казань", п.г.т.Алексеевское, г.Чистополь, п.г.т.Камские Поляны, г.Нижнекамск, аэропорт "Бегишево", г.Набережные Челны и, возможно, г.Менделеевск (рис. 4).



Рис. 4. Проект "Чистый путь"

Суть проекта - создание новой скоростной связи, формирующей единый коридор развития, который объединит Казанскую и Камскую агломерации, будет способствовать реализации проекта экосоны "Волжско-Камский поток". Проект позволит реализовать потенциал относительно малонаселенных муниципальных районов, расположенных в центральной части Республики Татарстан, каждый из которых, особенно среди имеющих выход к водному фронту реки Камы, обладает значительным потенциалом развития: рекреационным, историко-культурным, экологическим. В этих районах также имеются малые города - индустриальные центры и центры, ориентированные на развитие агробизнеса, нуждающиеся в улучшении транспортных связей.

Проект предполагает реконструкцию существующих автодорог со строительством обходов всех населенных пунктов. Новая скоростная автодорога (с количеством полос для движения не менее двух в каждую сторону) существенно улучшит связь между г. Казанью и мостом через реку Каму у села Сорочьи Горы, что также положительно скажется на связи Казань - Альметьевск и Казань - Самара. В районе г. Нижнекамска данная автодорога будет подключена к системе внутриагломерационных дорог Камской агломерации.

5.5. Развитие логистической инфраструктуры Республики Татарстан

Ключевые объекты логистической инфраструктуры концентрируются в Казанской, Камской и Альметьевской агломерациях.

Казанская агломерация. Ключевые объекты логистики сосредоточены непосредственно в Казани или вблизи Казани - это логистический комплекс "Q-Park Казань" и "Тандер", логопарки "Биек Тау" и "Константиновский", а также многофункциональный логистический комплекс "Деловые ли-

нии". Перечисленные объекты загружены неравномерно, имеются резервы оптимизации их использования. Кроме того, основной задачей на ближайшие годы станет успешная реализация проекта "Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр" (далее - СММЛЦ) и логистической составляющей в SMART Сити Казань.

Свияжский многофункциональный логистический комплекс способен стать центром притяжения существующих в Поволжском регионе грузопотоков и создания новых. Кроме того, перенесение из города Казани на территорию СММЛЦ грузовых железнодорожных перевозок, грузовой портовой работы создаст условия для развития высвобождаемой городской территории, позволит разместить на побережье реки Волги в городской зоне туристско-рекреационные объекты.

Придание территории СММЛЦ и прилегающей территории статуса особой экономической зоны позволит привлечь значительный поток инвестиций, создать дополнительный импульс для развития предпринимательства по примеру особых экономических зон "Алабуга" и "Иннополис".

Камская агломерация. Индустриальные парки и логистические центры, такие как индустриальный парк КИП "Мастер" и логистико-распределительный центр "Логикам" (ЛЦ "Мастер"), обслуживают потребности крупных промышленных предприятий и развиваются в связке с ними. В ближайшее время на территории ОЭЗ "Алабуга" будет введен в эксплуатацию распределительный центр Navi Logistics. В сложившихся условиях спрос на объекты логистики в целом удовлетворяется.

Альметьевская агломерация. Здесь нет ни одного современного многофункционального логистического центра. При этом в юго-восточной зоне республики пересекаются две автодороги федерального значения М-5 "Урал" (Москва - Самара - Уфа) и Р-239 (Казань - Оренбург). Учитывая выгодное географическое положение на пересечении существующих и проектируемых крупных автодорог, а также существующий спрос на качественную инфраструктуру, первостепенное внимание стоит уделить развитию логистики в Альметьевской агломерации в рамках проекта "Восточные ворота Татарстана".

Подпрограмма "Развитие сети логистических центров в Республике Татарстан" государственной программы "Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 - 2024 годы" позволит определить оптимальные места расположения логистических комплексов различных классов и создать прочный логистический каркас региона как основу развития рынка логистических и терминально-складских услуг.

5.6. Стратегические инициативы по развитию альтернативных видов транспорта

Одним из альтернативных видов транспорта, способствующего повышению мобильности населения, а также использованию экологических видов транспорта, является развитие **велотранспорта**, которое предусматривает строительство велодорог общего пользования, как в черте города,

так и в сельских районах республики. Развитие интермодальной системы общественного пассажирского транспорта, с включением велотранспорта в эту систему (развитие сети велостоянок у крупных транспортных центров: железнодорожных и автобусных станций, станций метро и других видов транспорта, при обеспечении стандартов качества перевозок, создание условий по транспортному обслуживанию инвалидов и других категорий маломобильных граждан) значительно повысит качество транспортного обслуживания.

5.7. Развитие транспортно-логистических кластеров

От транспортно-логистической инфраструктуры решающим образом зависит повышение глобальной конкурентоспособности Татарстана и развитие полюса роста "Волга - Кама". Инфраструктурные кластеры предъявляют стимулирующий спрос на продукцию инновационных кластеров "Умные" машины" (новый транспорт, робототехника, беспилотные технологии) и "Умные" информационные технологии" (искусственный интеллект, профильные системы управления и программного обеспечения).

Основной стратегической инициативой в данном направлении является создание транспортно-логистического кластера "Евразийский хаб": интенсивное развитие и достижение уровня глобального хаба евразийского масштаба на основе формирования конкурентного рынка транспортно-логистических услуг (развитие Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра, транспортно-логистического проекта "Южные ворота") с интеграцией в мировое транспортное пространство (развитие всех видов транспорта), а также достижения внутренней мобильности через формирование единого транспортного пространства республики на основе опережающего развития транспортной инфраструктуры.

Ключевые участники: ОАО "Международный аэропорт "Казань", ОАО "Аэропорт "Бегишево", ОАО "Казанское авиапредприятие", ООО "Аэропорт "Бугульма", Казанский авиационный завод им. С.П.Горбунова - филиал ОАО "Туполев", Казанский район водных путей и судоходства, ОАО "Судоходная компания "Татфлот", НП "Логистика и автоперевозки Татарстана". Филиалы ОАО "РЖД": Горьковская железная дорога, Куйбышевская железная дорога; представительство "Ассоциация международных автомобильных перевозчиков" в г. Казани; логистические комплексы "Q Park Казань", "Биек Тау", "Константиновский".

6.РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Реализация Стратегии осуществляется за счет собственных и привлеченных средств предприятий, мер государственной поддержки, а также в рамках бюджетных ассигнований на реализацию государственных программ и подпрограмм, предусматриваемых в бюджете Республики Татарстан на соответствующий финансовый год и на плановый период.

Ресурсное обеспечение реализации Стратегии носит прогнозный характер и подлежит ежегодной корректировке с учетом возможностей соответствующих бюджетов.

7. МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Субъектами реализации Стратегии являются исполнительные органы государственной власти, органы местного самоуправления, хозяйствующие субъекты, общественные организации, средства массовой информации, население.

Основанием для внесения изменений в Стратегию являются мероприятия, предусмотренные муниципальными и отраслевыми стратегиями социально-экономического развития, изменения в федеральном и республиканском законодательстве, а также реализация Стратегии РТ 2030.

Основными источниками, обеспечивающими реализацию Стратегии, являются государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», государственная программа «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014-2024 годы».

8. ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО – ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Составной частью эффективности мероприятий Стратегии в сфере транспорта является ее экологическая эффективность. Защита окружающей среды обеспечивается путем реализации заложенных в инвестиционные проекты технических и технологических решений, соответствующих современным стандартам и повышенным экологическим требованиям.

Наибольший эффект в области повышения экологичности транспорта достигается при выполнении следующих мероприятий Стратегии:

совершенствование автодорожных покрытий, технического уровня и обустройства автомобильных дорог, а также повышение их пропускной способности, в том числе за счет строительства обходов населенных пунктов;

переоснащение парков транспортных средств железнодорожного, речного и воздушного транспорта подвижным составом и судами нового поколения, а также модернизация эксплуатируемого парка.

Выполнение мероприятий Стратегии позволит уменьшить негативное влияние транспорта на здоровье населения и придорожные экосистемы.

Оценка результативности реализации Стратегии будет проводиться путем сравнения текущих значений показателей с их целевыми значениями. При этом результативность мероприятий Стратегии оценивается исходя из соответствия ожидаемых результатов поставленной цели, степени приближения к этой цели и косвенных позитивных воздействий.

ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ, ИНДИКАТОРЫ ОЦЕНКИ РЕЗУЛЬТАТОВ СТРАТЕГИИ

Главная стратеги- ческая цель	Цели Стратегии (ЦС)	Задачи Страте- гии (З)	Индикаторы оценки ко- нечных результатов, еди- ницы измерения	Значения индикаторов				
				I этап		II этап		
				2016- 2018 годы	2019- 2021 годы	2022- 2024 годы	2025- 2027 годы	2028- 2030 годы
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Удовлетворение потребностей ин- новационного со- циально ориенти- рованного разви- тия экономики и общества в конку- рентоспособных качественных транспортных услугах	ЦС-1. Формиро- вание сбаланси- рованной эффек- тивной транс- портной инфра- структуры Рес- публики Татар- стан в составе единого транс- портного про- странства Рос- сии	3-1.1. Развитие эффективной сбалансирован- ной транспорт- ной сети респуб- лики	Доля протяженности авто- дорожной сети с улучшен- ными транспортно-экс- плуатационными каче- ствами по результатам строительства и рекон- струкции дорог, %	46,3	46,6	46,9	47,2	47,5
		3-1.2. Увеличе- ние пропускной способности до- рожной инфра- структуры Рес- публики Татар- стан	Удельный вес населенных пунктов, имеющих дороги с твердым покрытием до сети путей сообщения об- щего пользования, %	82,0	83,6	85,7	85,9	87,2
			Отношение дорог с ас- фальтобетонным покры-	86,3	86,6	86,8	87,1	87,5

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			тием к общей протяженности дорог общего пользования (федерального и регионального значения), %					
	ЦС-2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг на уровне потребностей развития экономики Республики Татарстан, реализация транзитного потенциала республики	3-2.1. Развитие транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров и терминалов 3-2.2. Создание единой системы управления терминально-логистического комплекса республики на основе современных информационных технологий 3-2.3. Создание транспортных систем с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС	Количество логистических центров в Республике Татарстан, единиц	8	9	9	10	10
			Количество рабочих мест в транспортно – логистической сфере, тыс. человек	78,3	80	85	87	90
	ЦС-3. Обеспечение доступности	3-3.1. Развитие авиоперевозок	Пассажиропоток аэропортов, млн.пасс. в год	3,70	4,30	5,50	6,40	7,30

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	и качества транспортных услуг для насе- ления Респуб- лики Татарстан							
		3-3.2. Развитие пригородных железнодорож- ных перевозок	Количество перевезенных пассажиров, тыс.человек	21 404,9	22 817	22 822,7	22 868,3	22 872,9
		3-3.3. Развитие скоростных пас- сажирских пере- возок	Протяженность скорост- ных и высокоскоростных железнодорожных линий, километров	0	0	0	0	336

SWOT АНАЛИЗ В РАЗРЕЗЕ ОТРАСЛЕЙ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

Железнодорожный транспорт	
S ДОСТОИНСТВА. СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ Выгодное транспортно-географическое положение в европейской части России; Развитие железнодорожной инфраструктуры за счет инвестиционных программ ОАО «РЖД»; Наличие обособленной инфраструктуры, что влияет на своевременное предоставление услуг; Разгрузка автодорог от крупнотоннажных грузовиков	W НЕДОСТАТКИ. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ Недостаточное финансирование проектов развития транспортной инфраструктуры; Затруднения доставки услуг «от двери до двери»; Низкая рентабельность пригородных пассажирских перевозок
O Возможности Повышение качества транспортного обслуживания населения на пригородных железнодорожных маршрутах; Доступность инфраструктуры железнодорожного сообщения; Усиление агломерационных связей; Развитие пригородной маршрутной сети с учетом потребности населения; Повышение мер безопасности пригородных перевозок; Увеличение спроса на услуги железнодорожного транспорта.	T Угрозы Финансовый кризис, снижающий активность экономической деятельности в реальном секторе экономики; Падение спроса на железнодорожные перевозки; Недофинансирование из бюджета Республики Татарстан на возмещение выпадающих доходов, связанных с применением регулируемых тарифов и предоставлением льгот отдельным категориям граждан; Удорожание арендных ставок на инфраструктуру и подвижной состав; Наличие конкуренции автомобильных перевозок; Нехватка квалифицированных сотрудников, работающих в транспортной отрасли;

Автомобильный транспорт	
S ДОСТОИНСТВА. СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ Обновление парка подвижного состава;	W НЕДОСТАТКИ. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ 1 В части касающейся приобретения техники, работающей на газомоторном топливе - отсутствие разветвленной сети заправочных станций. Существующая сеть автомобильных газонаполнительных компрессорных станций находится на значительном удалении от автотранспортных предприятий, в результате чего увеличиваются затраты предприятий, что в свою очередь создает неблагоприятные условия для эксплуатации автомобилей и ведет к снижению динамики приобретения автотранспортной техники, работающей на КПП в целом
O ВОЗМОЖНОСТИ 1.Повышение норм безопасности пригородных и междугородних перевозок; 2.Обеспечение транспортной доступности и антитеррористической безопасности населения; 3.Повышение мобильности населения	T УГРОЗЫ Изменения требований законодательства в области регулярных пригородных и междугородних перевозок; Нехватка квалифицированных сотрудников, работающих в транспортной отрасли; Повышение уровня автомобилизации населения
Воздушный транспорт	
S ДОСТОИНСТВА. СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ 1. Высокая скорость доставки пассажиров и грузов воздушным транспортом; 2. Международный аэропорт «Казань» - развитая транспортная инфраструктура, значительные резервы пропускной способности аэродрома и аэровокзала; 3. Наличие крупного инвестиционного проекта в федеральной целевой программе - реализация инвестпроекта по реконструкции аэропортового комплекса «Бегишево»; 4. Наличие региональной авиакомпании, осуществляющей региональные авиаперевозки; 5. Наличие динамично развивающихся предприятий деловой авиации; 6. Участие Республики Татарстан в реализации федеральных программ субсидирования авиаперевозок из аэропортов РТ (выделение средств из бюджета РТ)	W НЕДОСТАТКИ. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ 1. Высокая себестоимость перевозок воздушным транспортом; 2. Зависимость воздушного транспорта от погодных условий; 3. Неразвитость грузовых авиаперевозок, отсутствие крупных логистических операторов, отсутствие необходимой инфраструктуры, новая конкуренция с другими видами транспорта не позволяет формировать объем авиационного груза, достаточный для развития инфраструктуры аэропортов

О ВОЗМОЖНОСТИ 1. Реконструкция и развитие аэродромов и аэропортовых комплексов, модернизация аэронавигационной системы; 2. Расширение географии полетов, развитие маршрутной сети, привлечение новых авиакомпаний; 3. Развитие хабовых технологий и совершенствование технологий обслуживания пассажиров; 4. Снижение расходов на аренду аэродрома; 5. Формирование или привлечение грузового оператора; 6. Дальнейшее участие в реализации федеральных программ субсидирования авиаперевозок из аэропортов РТ (выделение средств из бюджета РТ); 7. Привлечение туристического потока на регулярные и регулярные авиаперевозки на международных воздушных линиях	Т Угрозы 1. Финансовый кризис, снижающий активность экономической деятельности в реальном секторе экономики; 2. Снижение курса рубля и реальных доходов населения; 3. Падение спроса на регулярные и регулярные авиаперевозки на международных воздушных линиях; 4. Банкротство авиаперевозчиков
С ДОСТОИНСТВА. СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ 1. Выгодное транспортно-географическое положение в европейской части России, наличие сухоходных путей главных европейских рек России – Волги и Камы, обеспечение водной связи с северо-западными, южными и северо-восточными промышленными регионами; 2. Уникальное туристическое значение; 3. Ежегодное выделение из бюджета Республики Татарстан субсидий на возмещение выпадающих доходов, связанных с применением регулируемых тарифов и предоставлением льгот отдельным категориям граждан, а также средств на проведение путевых работ на сухоходных трассах местного значения, в том числе работ по устройству и содержанию подходов к причалам общего пользования на территории Республики Татарстан; 4. Наличие на территории Республики Татарстан судостроительно-судоремонтных заводов; 5. Наличие крупного инвестиционного проекта - реализация Свияжского мультимодального логистического центра	В НЕДОСТАТКИ. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ 1. Сезонность работы, природно-климатические условия; 2. Снижение конкурентоспособности речных перевозок из-за ухудшения инфраструктуры внутренних водных путей, недофинансирование текущего содержания внутренних водных путей и сухоходных гидротехнических сооружений Российской Федерации из средств федерального бюджета, наличие инфраструктурных ограничений – лимитирующих участков; 3. Изношенность основных фондов, высокий износ речного транспортного флота; 4. Отсутствие у сухоходных компаний достаточных собственных оборотных средств для осуществления программ обновления и модернизации основных фондов; 5. Снижение доходов предприятий внутреннего водного транспорта из-за сокращения объема перевозок; 6. Рост цен на горюче-смазочные материалы

О ВОЗМОЖНОСТИ

1. Переход на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации, устранение участков, лимитирующих пропускную способность;
2. Создание инфраструктурных условий перераспределения грузопотоков с наземных на внутренний водный транспорт, развитие портовой инфраструктуры и создание транспортно-логистических комплексов;
3. Разработка на федеральном уровне программы и механизма обновления речного транспортного флота;
4. Развитие береговой инфраструктуры для обслуживания пассажиров;
5. Совершенствование государственного регулирования и форм государственной поддержки при осуществлении социально значимых пригородных перевозок;
6. Установление ставки налога на добавленную стоимость для услуг по перевозке пассажиров в размере 0 процентов;
7. Увеличение спроса на услуги внутреннего водного транспорта

Т УГРОЗЫ

1. Снижение конкурентоспособности речных перевозок из-за ухудшения инфраструктуры внутренних водных путей, роста цен на топливо, оттока квалифицированных кадров из отрасли;
2. Недофинансирование из бюджета Республики Татарстан на возмещение выпадающих доходов, связанных с применением регулируемых тарифов и предоставлением льгот отдельным категориям граждан, а также средств на проведение путевых работ на судоходных трассах местного значения, в том числе работ по устройству и содержанию подходов к причалам общего пользования на территории Республики Татарстан;
3. Недофинансирование текущего содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений Российской Федерации из средств федерального бюджета;
4. Отсутствие государственной поддержки по обновлению транспортного флота, снижение качества и безопасности перевозок в связи с физическим и моральным износом основных фондов;
5. Падение спроса на перевозки;
6. Ухудшение финансового положения предприятий внутреннего водного транспорта вплоть до банкротства

**ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН
НА 2016-2021 ГОДЫ И НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА**

Основные направления и задачи	Наименования мероприятий	Сроки исполне- ния	Ответственные исполнители	Примечание
1	2	3	4	5
Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Республики Татарстан в составе единого транспорт- ного пространства России				
Развитие эффективной сба- лансированной транспорт- ной сети республики	Реконструкция автомо- бильной дороги федераль- ного значения М-7 «Волга»	2016 – 2021 годы	Министерство транс- порта и дорожного хо- зяйства Республики Та- тарстан, ФКУ «Волго- Вятскуправдор» (по согласованию)	
	Строительство платной ав- томагистралей Шали (М-7) – Бавлы (М-5) в развитие нового маршрута феде- ральной автомобильной до- роги «Казань – Оренбург» в Республике Татарстан	2016 – 2030 годы	Министерство транс- порта и дорожного хо- зяйства Республики Та- тарстан	

	Соединение сельских населенных пунктов дорогами с твердым покрытием	2016 – 2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Реализация проекта высокоскоростной железной дороги «Москва-Казань», в том числе организация комплексных проектно-изыскательских работ и разработка проектно-сметной документации по проекту, строительные работы по проекту	2016 – 2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
Увеличение пропускной способности дорожной инфраструктуры Республики Татарстан	Строительство автодороги от М-7 «Волга» в районе города Мамадыш с мостовым переходом через реку Кама в районе н.п. Соколка с обходом городов Нижнекамск и Набережные Челны	2018 – 2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Федеральное дорожное агентство (по согласованию), ФКУ «Волго-Вятскуправдор» (по согласованию)	
	Разработка проекта «Серверный автодорожный обход г.Казани»	за пределами четного срока	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Строительство скоростной автомобильной дороги «Москва – Нижний Новгород – Казань», входящей в	2020 – 2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	

Разработка документации и строительство скоростных и высокоскоростных железных дорог, реконструкция существующих железных дорог с целью введения ускоренного пассажирского сообщения, организация транспортно-пересадочных узлов	состав международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» с мостовым переходом через р. Волга (Южный обход г. Казани)		тарстан, государственная компания «Российские автомобильные дороги» (по согласованию)	
	Разработка технико-экономического обоснования и проектно-сметной документации проекта создания Южно-Татарстанской магистрали с мостом через реку Волга в районе г. Тюши	за пределами четного срока	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Строительство нового железнодорожного пути общего пользования от станции Тракторная до станции Тихоново для обслуживания резидентов АО «Особая экономическая зона промышленно-производственного типа «Алабуга»	2020 – 2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Строительство вторых главных путей железной дороги «Круглое поле – Тихоново – Агрыз» с электрификацией	2020 – 2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг на уровне потребностей развития экономики Республики Татарстан, реализация транзитного потенциала республики				
Развитие транспортных узлов, логистических товаро-	Развитие Свияжского межрегионального мультимодального логистического	2016-2020 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства	

распределительных центров и терминалов	центра (Республика Татарстан)		зайства Республики Татарстан	
	Организация взаимодействия логистических центров и их объединение в единую сеть	2016-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан совместно с Министерством промышленности и торговли Республики Татарстан, Министерством экономики Республики Татарстан, исполнительными комитетами муниципальных образований Республики Татарстан (по согласованию)	
Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Республики Татарстан				
Развитие авиатранспорта	Реконструкция аэропортового комплекса «Бегишево»	2016 – 2022 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Обеспечение участия Республики Татарстан в реализации федеральных программ субсидирования авиатранспорта	2016 – 2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	

Развитие пригородного и междугороднего пассажирского транспорта	Приобретение подвижного состава, предназначенного для перевозки населения	2016 – 2023 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, исполнительные комитеты муниципальных образований Республики Татарстан (по согласованию)	
	Организация железнодорожного кольцевого движения в г.Казани	2016 – 2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
Развитие пригородных железнодорожных перевозок	Предоставление субсидий на возмещение выпадающих доходов, связанных с применением регулируемых тарифов и предоставлении льгот отдельным категориям граждан	2016 – 2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Организация транспортных пересадочных узлов в Республике Татарстан	2016 – 2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
Модернизация и развитие инфраструктуры общественного транспорта	Развитие экологически чистого общественного транспорта (электротранспорта), а также транспорта и дорожно-коммунальной техники, использующих природный газ в качестве	2016 - 2023 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Министерство строительства, архитектуры и жилищно-	

Развитие речного транспорта	моторного топлива, в том числе строительство новых трамвайных линий на территории г.Набережные Челны и г.Нижнекамск		коммунального хозяйства Республики Татарстан, ООО «Газпром газомоторное топливо» (по согласованию), заинтересованные предприятия и организации Республики Татарстан (по согласованию)	
	Проведение дноуглубления водных путей к причальной стенке города Болгар и туристическому причалу Свияжск	2019 год	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Развитие туристско-экскурсионных перевозок речным транспортом	2016-2030 годы	Государственный комитет Республики Татарстан по туризму, судходные компании (по согласованию)	
	Предоставление субсидий на возмещение выпадающих доходов, связанных с применением регулируемых тарифов и предоставлении льгот отдельным категориям граждан; проведение путевых работ на судоходных трассах местного значения, в том числе работ по устройству и содержанию подходов к	2016 – 2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	

	причалам общего пользования на территории Республики Татарстан			
--	--	--	--	--



БОЕРЫК

от "24" 07.2017

ПРИКАЗ

№ 253

г. Казань

Об утверждении Стратегии
развития транспортного
комплекса Республики
Татарстан на 2016-2021 годы с
перспективой до 2030 года

В соответствии со Стратегией социально – экономического развития Республики Татарстан до 2030 года, утвержденной Законом Республики Татарстан от 17 июня 2015 года № 40-ЗРТ, в целях повышения эффективности реализации государственной политики Республики Татарстан в сфере транспортного комплекса, **п р и к а з ы в а ю :**

1. Утвердить прилагаемую Стратегию развития транспортного комплекса Республики Татарстан на 2016-2021 годы с перспективой до 2030 года (далее – Стратегия).
2. Заместителям министра, начальникам управлений, руководителям структурных подразделений обеспечить исполнение положений Стратегии.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Министр

Л.Р.Сафин