



БОЕРЫК

от «14» 08.2025

ПРИКАЗ

№ 48

г. Казань

О внесении изменений в приказ Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан от 24.07.2017 № 253 «Об утверждении Стратегии развития транспортного комплекса Республики Татарстан на 2016-2021 годы с перспективой до 2030 года»

П р и к а з ы в а ю :

Внести в приказ Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан от 24.07.2017 № 253 «Об утверждении Стратегии развития транспортного комплекса Республики Татарстан на 2016-2021 годы с перспективой до 2030 года» (с изменением, внесенным приказом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан от 27.02.2020 № 72) следующие изменения:

в наименовании цифры «2016-2021» заменить цифрами «2025-2027»;

в пункте 1 цифры «2016-2021» заменить цифрами «2025-2027»;

пункт 2 изложить в новой редакции:

«2. Первому заместителю министра, заместителям министра, начальникам управлений, руководителям структурных подразделений обеспечить исполнение положений Стратегии»;

Стратегию развития транспортного комплекса Республики Татарстан на 2016-2021 годы с перспективой до 2030 года изложить в новой редакции (прилагается).

Министр

Ф.М. Ханифов

УТВЕРЖДЕНА
приказом Министерства
транспорта и дорожного хозяйства
Республики Татарстан
от 24.07.2017 года № 253
(в редакции приказа
от 14.08.2025 года № 48)

СТРАТЕГИЯ
развития транспортного комплекса
Республики Татарстан
на 2025-2027 годы
с перспективой до 2030 года

Содержание

1.	ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ	3
2.	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	5
2.1.	Цели и задачи стратегии	6
2.2.	Горизонт планирования	9
2.3.	Система преемственности	9
3.	СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН	10
3.1.	Существующее состояние дел в транспортном комплексе РТ	10
3.2.	Внешние факторы, оказывающие значительное влияние на развитие транспортной отрасли РТ	20
3.3.	Преимущества и возможности транспортной отрасли РТ	21
3.4.	Проблемы и ограничения транспортной отрасли РТ	21
3.5.	SWOT анализ в разрезе отраслей транспортного комплекса Республики Татарстан	22
4.	СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ	25
4.1.	Стратегические инициативы в области развития существующей дорожно-транспортной инфраструктуры	25
4.2.	Транспортная инфраструктура Волго-Камского метрополиса	29
4.3.	Стратегические приоритеты транспортно-коммуникационного развития агломераций Республики Татарстан	30
4.4.	Стратегические инициативы в области создания скоростных видов транспорта	33
4.5.	Развитие логистической инфраструктуры Республики Татарстан	37
4.6.	Стратегические инициативы по развитию альтернативных видов транспорта	38
4.7.	Развитие транспортно-логистических кластеров	38
4.8.	Цифровая трансформация транспортной отрасли	39
4.9.	Прогноз кадровой потребности в дорожно-транспортной отрасли	40
5.	РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ	44
6.	МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ	44
7.	ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ	45
8.	ПРИЛОЖЕНИЯ	
8.1.	Цели, задачи, индикаторы оценки результатов Стратегии (сроки и этапы)	46
8.2.	План мероприятий по реализации Стратегии	50

1. ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ

Ответственный исполнитель стратегии	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан
Главная стратегическая цель	Удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах
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 транспортного комплекса 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
	3-1.3. Снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий
	3-1.4. Цифровизация дорожной и транспортной отрасли
	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
	3-3.1. Развитие авиаперевозок
	3-3.2. Развитие пригородных железнодорожных перевозок
	3-3.3. Развитие скоростных пассажирских перевозок
	3-3.4. Развитие перевозок водными видами транспорта
	3-3.5. Увеличение в агломерациях и городах доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного
	3-4.1. Повышение доли использования экологически чистых видов транспорта в республике
	Сроки реализации стратегии
Ожидаемые результаты реализации стратегии	<p>Реализация мероприятий Стратегии к 2030 году позволит достичь следующих результатов:</p> <p>доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, – 60,0011%;</p> <p>доля дорожной сети крупнейших городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии, – 85,2761%;</p> <p>удельный вес населенных пунктов, имеющих дороги с твердым покрытием до сети путей сообщения общего пользования – 83,8%;</p> <p>доля автомобильных дорог, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, – 91,6687%</p>

	<p>доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, – 86,55%;</p> <p>количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тысяч транспортных средств – 1,33 чел (снижение в 1,5 раза по сравнению с 2023 г.);</p> <p>доля городов с населением свыше 300 тысяч человек по состоянию на 1 января 2020 г. (за исключением Москвы и городов, расположенных на территориях Московской и Ленинградских областей), входящих в состав городских агломераций, и достигших не менее чем первого уровня зрелости интеллектуальной транспортной системы – 3,0303%;</p> <p>количество логистических центров в Республике Татарстан – 12 (увеличение на 9% к 2024 г.);</p> <p>численность работников организаций по виду экономической деятельности «транспорт и хранение» – 118,0 тыс.человек (увеличение на 1,7% к 2024 г.);</p> <p>обслужено пассажиров аэропортами – 6,9 млн.человек (увеличение на 13% к 2024 г.);</p> <p>отправка пассажиров железнодорожным транспортом пригородного сообщения – 7,219 млн.человек (увеличение на 6,9% к 2024 г.);</p> <p>протяженность скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий – 336 км;</p> <p>перевозка пассажиров водным транспортом – 0,4 млн.человек (увеличение на 14,2% к 2024 г.);</p> <p>доля парка общественного транспорта в агломерациях и городах, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, – 85,0%;</p> <p>перевозка пассажиров троллейбусами – 35,4 млн.человек (увеличение на 22,0% к 2024 г.);</p> <p>перевозка пассажиров трамваями – 42,0 млн.человек (увеличение на 21,3% к 2024 г.)</p>
<p>Финансирование стратегии</p>	<p>Реализация Стратегии осуществляется в рамках бюджетных ассигнований на реализацию государственных программ и подпрограмм, предусматриваемых в бюджете Республики Татарстан на соответствующий финансовый год и на плановый период, мер государственной поддержки, а также за счет собственных и привлеченных средств предприятий</p>

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

Стратегической целью развития транспортного комплекса 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 2025–2027 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), постановления Кабинета Министров Республики Татарстан от 01.08.2016 № 529 «О Порядке разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых стратегий Республики Татарстан», а также с ежегодным Посланием Раиса 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 точки роста экономики.

2.1. Цели и задачи Стратегии

Цели развития транспортного комплекса Республики Татарстан соответствуют основным направлениям Стратегии РТ 2030, а также целям Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 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;
- снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий;
- цифровизация дорожной и транспортной отрасли.

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:

доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, %;

доля дорожной сети крупнейших городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, %;

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

доля автомобильных дорог, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, %;

доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, %;

количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тысяч транспортных средств, чел;

доля городов с населением свыше 300 тысяч человек по состоянию на 1 января 2020 г. (за исключением Москвы и городов, расположенных на территориях Московской и Ленинградских областей), входящих в состав городских агломераций, и достигших не менее чем первого уровня зрелости интеллектуальной транспортной системы, %.

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 эффективно реализуется в рамках строительства скоростной автомобильной дороги М-12 «Восток» в составе международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай», автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке обхода Нижнекамска и Набережных Челнов в составе маршрута Казань – Екатеринбург, а также платной автомобильной дороги «Шали (М-7) – Бавлы (М-5)».

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»), позволит соединить в единую сеть международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай», скоростной маршрут «Юго-Западная хорда» в увязке с проектом Меридиан, 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: развитие транспортных узлов, логистических товаро-распределительных центров и терминалов, создание единой системы управления терминально-логистического комплекса республики на основе современных информационных технологий – позволит грузоперевозчикам оптимально планировать время и маршруты доставки, снижая их непроизводительные издержки.

Индикаторы достижения цели:

количество логистических центров в Республике Татарстан, единиц;

численность работников организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», тыс. человек.

Цель 3 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 пригородных железнодорожных перевозок; развитие скоростных пассажирских перевозок; развитие

перевозок водными видами транспорта; увеличение в агломерациях и городах доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного.

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

- обслужено пассажиров аэропортами, млн. человек;
- отправка пассажиров железнодорожным транспортом пригородного сообщения, млн. человек;
- протяженность скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий, километров;
- перевозка пассажиров водным транспортом, млн. человек;
- доля парка общественного транспорта в агломерациях и городах, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, %.

Цель 4 Стратегии: снижение негативного воздействия транспортной комплекса республики на окружающую среду. Достижение цели способствует созданию условий для снижения уровня техногенного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека и обеспечению соответствия экологическим стандартам работы отрасли.

Для этого необходима минимизация негативного воздействия на окружающую среду материалов и технологий, а также повышение доли использования экологически чистых видов транспорта в республике.

Индикаторы достижения цели:

- перевозка пассажиров троллейбусами, млн. человек;
- перевозка пассажиров трамваями, млн. человек.

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 три года – 2025-2027 годы с намеченными перспективами до 2030 года.

2.3. Система преемственности

Стратегия синхронизирована с основными стратегическими приоритетами Стратегии Республики Татарстан 2030 и Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 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, а также Стратегии развития транспортного комплекса Республики Татарстан на 2016-2021 годы с перспективой до 2030 года.

Стратегия призвана продолжить работу по развитию транспортного комплекса Республики Татарстан, основные направления которой были определены в Стратегии развития транспортного комплекса Республики Татарстан на 2016-2021 годы с перспективой до 2030 года, с учетом новых приоритетов развития и актуальных мероприятий. Мероприятия, запланированные в Стратегии развития транспортного комплекса Республики Татарстан на 2016-2021 годы с перспективой до 2030 года, финансирование которых произведено в полном объеме, выполнены.

3. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

3.1. Существующее 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 23 железнодорожных вокзала, 205 железнодорожных пассажирских посадочных платформ, 16 автовокзалов, 10 автостанций, 2 аэропорта международного значения и 1 аэропорт регионального значения.

Транспортно-коммуникационный каркас.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения Республики Татарстан составляет 15 198,911 км, из них федеральных дорог – 1 408,799 км, региональных – 13 790,112 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 пятью основными мостами:

- автодорожным мостом-дамбой через реку Волгу в западной части г.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»);

- мостовым переходом через реку Волга в составе федеральной трассы М-12;

- мостовым переходом через реку Кама на обходе г.Нижнекамска и г.Набережные Челны.

Системы городского общественного транспорта:

- метрополитен: г.Казань (1-я линия: 11 станций, 14,63 км; продолжаются работы по строительству первого участка 2-й линии: 4 станции, 5,37 км (2023 – 2027 гг);

- трамвай: г.Казань, Набережные Челны и Нижнекамск;

- троллейбус: г.Казань и Альметьевск;

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

Отвечая потребностям времени, в республике ведется работа по развитию 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» введен в эксплуатацию распределительный центр Navi Logistics (в настоящее время – ООО «Рулог Елабуга»).

На пересечении международных транспортных коридоров «Север-Юг», «Северный Евразийский коридор», «Центральный Евразийский коридор», а также традиционных маршрутов в Зеленодольском муниципальном районе построен и сдан в эксплуатацию Свяжский межрегиональный мультимодальный логистический центр (далее – СММЛЦ). Доверительное управление объектами СММЛЦ осуществляет управляющая компания ООО «УК «Альянс». На территории СММЛЦ создан «Индустриальный парк «СММЛЦ», который заполняется резидентами. Территория СММЛЦ присоединена к территории города Зеленодольск и ей присвоен статус Территории опережающего социально-экономического развития. СММЛЦ имеет стратегическое значение для экономики региона и страны, призван обеспечить связанность территорий и увеличить междуна-

родные грузовые потоки с дружественными странами. СММЛЦ находится на «средней Волге» и имеет возможность организации перевалки грузов, поступающих всеми видами транспорта, способствует развитию мультимодальных перевозок. Речной порт СММЛЦ располагается на расстоянии 41 км от г. Казань и в 770 км от г. Москва. До трассы М-7 «Волга» – 8,6 км, до трассы М-12 «Восток» – 39 км. Протяженность линии причальной стенки СММЛЦ составляет более 2,5 км с глубиной 7-8 метров по всей её длине и акватории парка, что позволяет швартоваться большинству типов судов класса «река-море». Железнодорожные пути необщего пользования СММЛЦ длиной более 7 км и емкостью 455 вагонов, позволяют одновременно выполнять погрузочно-разгрузочные работы с 4-мя грузовыми поездами длиной в 71 условный вагон.

В дальнейшем СММЛЦ – один из крупнейших логистических центров в стране – может стать основным ядром республиканской транспортно-логистической структуры. При полноценном функционировании и максимальной загрузке СММЛЦ ожидается значительный рост грузопотоков через республику, создание дополнительных объемов ВРП.

СММЛЦ способен стать центром притяжения существующих в Поволжском регионе грузопотоков и создания новых. Кроме того, перенесение из речного порта г. 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.

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).

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 является 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.

Сложная внешнеполитическая ситуация существенно повлияли на динамику объема перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота, а также на масштабы развития транспортного комплекса республики.

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

Протяжённость железнодорожных путей Горьковской железной дороги в Республике Татарстан составляет 1040 км, в том числе 379,7 км электрифицированных линий. На территории Казанского региона Горьковской железной дороги расположено 4 вокзала Дирекции железнодорожных вокзалов на станциях Зеленый Дол, Казань-1, Казань-2, Агрыз и 140 пассажирских посадочных платформ, в том числе 9 железнодорожных вокзалов Дирекции пассажирских обустройств на станциях Буа, Свияжск, Васильево, Юдино (четный и нечетный), Аэропорт, Арск, Шемордан, Кукмор.

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

Протяжённость железнодорожных путей Куйбышевской железной дороги – филиала ОАО «Российские железные дороги» в Республике Татарстан составляет 849,0 км. На территории Республики Татарстан расположено 4 вокзала Дирекции железнодорожных вокзалов на станциях Нурлат, Бугульма, Набережные Челны, Нижнекамск и 65 пассажирских посадочных платформ, в том числе 6 железнодорожных вокзалов Дирекции пассажирских обустройств на станциях, Круглое поле, Заинск, Альметьевская, Письмянка, Ютаза, Уруссу.

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, пресекая 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 Республики Татарстан с городом Бугульма.

ципальные 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 2025 года железнодорожная маршрутная сеть Республики Татарстан состоит из 135 маршрутов.

Среднее значение тарифа на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении составляет 23,1 руб. за десятикилометровую зону. При этом все обязательства перед льготными категориями граждан выполняются в полном объеме.

Наряду с развитием маршрутной сети пригородных пассажирских перевозок важное место занимает строительство пассажирских посадочных платформ, которое напрямую связано с развитием территорий (*жилая и промышленная застройки*) и обеспечением транспортной доступности населения. В 2025 году совместно с ОАО «РЖД» планируется возвести 2 новые железнодорожные платформы (*Госархив, Тихорецкая*) по новой технологии быстрого возведения платформ из композитных материалов.

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.

Среднесписочное количество подвижного состава автомобильного и городского электрического транспорта Республики Татарстан насчитывает более двух тысяч единиц транспорта (2308 единиц), обслуживающих 848 регулярных маршрутов, из них:

- на 634 муниципальных маршрутах регулярных перевозок – 1360 автобусов;
- на 175 межмуниципальных маршрутов – 453 единиц;
- на 39 муниципальных маршрутах электротранспорта – 495 единиц (266 трамваев, 214 троллейбусов, 15 поездов метрополитена)

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.

В 2023 году Республика Татарстан приняла участие в проекте по обновлению общественного транспорта, источником финансового обеспечения расходов на реализацию которого являются специальные казначейские кредиты, в рамках которого приобретено 119 автобусов для 12 муниципальных образований республики. Передача транспортных средств была завершена в 2024 году.

В 2024 году рамках Инвестиционного проекта «Приобретение подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта для последующей передачи в лизинг» через АО «Государственная транспортная лизинговая компания» приобретены 127 автобусов большого класса для г.Казани и 44 автобуса большого класса для г.Набережные Челны.

Для развития общественного электротранспорта Республики Татарстан в 2023 году троллейбусный парк предприятий электрического транспорта пополнился 30 новыми троллейбусами. МУП «Метроэлектротранс» по договорам лизинга закупил 25 новых низкопольных троллейбусов МАЗ-303Т20 (50% субсидии бюджета Республики Татарстан). Исполнительный комитет г.Альметьевск заключил контракт на поставку 5 новых троллейбусов.

В 2024 году МУП «Метроэлектротранс» заключены договоры лизинга с АО «Сбербанк Лизинг» на приобретение 39 троллейбусов МАЗ 303Т22 Минского автомобильного завода.

Кроме того, в 2023 году в г.Альметьевск появился новый общественный транспорт. Три электробуса уже вышли на городские дороги по маршрутам 2 и 2б. Каждый вмещает 70 пассажиров и может проехать до 300 километров без подзарядки.

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

За 2024 год аэропортами республики обслужено 6 106,5 тыс. пассажиров (увеличение на 4,12% по сравнению с 2023 годом).

Международный аэропорт «Казань» – одна из крупнейших воздушных гаваней России. За последние годы проведена огромная работа по модернизации аэропорта.

С целью дальнейшего развития воздушной инфраструктуры в 2022 году принят Мастер-план развития АО «Международный аэропорт «Казань» до 2050 года, который предусматривает строительство новых терминалов (пассажирского и почтово-грузового), ангара технического обслуживания, расширение пассажирского перрона и обновление всей сопутствующей инфраструктуры.

В 2024 году в рамках национального проекта «Развитие региональных аэропортов» (мероприятие «Реконструкция аэродромной и аэровокзальной инфраструктуры международного аэропорта «Казань» имени Габдуллы Тукая» Этап 1. Реконструкция перрона в международном аэропорту «Казань»») произведена реконструкция перрона в международном аэропорту «Казань».

В настоящее время Казанский аэропорт является многофункциональным аэропортовым комплексом с огромным потенциалом, прекрасно оснащенный в техническом плане.

Важнейшим транспортным узлом региона в Закамье является международный аэропорт «Бегишево». В 2023 году в аэропорту «Бегишево» завершено строительство и введено в эксплуатацию новое здание пассажирского терминала общей площадью 8501,8 кв.м. (3 этажа) с пропускной способностью 200 пасс/час на вылет и 200 пасс/час на прилёт; завершено строительство бесплатной парковки на 410 машиномест.

Третьим по величине аэропортом республики является аэропорт «Бугульма» – это «воздушные ворота» нефтяного юго-востока Татарстана. Аэропорт находится на расстоянии 7 км от города Бугульма, включает в себя искусственную взлетно-посадочную полосу размером 2000х40 метра и аэровокзал. Из аэропорта выполняются регулярные и чартерные рейсы в регионы России. 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 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.

На территории республики функционируют 9 пассажирских причалов (Казань, Свияжск, Болгар, Тетюши, Чистополь, Елабуга, Нижнекамск, Рыбная Слобода, Мамадыш), 2 паромные переправы (Зеленодольск – Нижние Вязовые, Аракчино – Верхний Услон), 4 ледовые переправы (Зеленодольск – Нижние Вязовые, Аракчино – Верхний Услон, Соколка – Новый Закамский, Покровское – Красный ключ).

За навигацию 2024 года перевезено более 1 млн пассажиров, в том числе:

на регулярных рейсах перевезено 455 тыс. пассажиров, в сравнении с 2023 годом увеличение на 3,4% (2023 год – 440 тыс. пасс.);

туристическими маршрутами перевезено 477 тысяч туристов, в сравнении с 2023 годом увеличение на 8,3% (2023 год – 440,5 тысяч туристов);

паромными переправами перевезено 276,7 тыс. пассажиров в сравнении с 2024 годом увеличение на 24,3% (2023 год – 222,0 тыс. пасс.).

Объем грузовых перевозок за 2024 год по Республике Татарстан вырос до 33,3 млн тонн, что на 9,9% выше уровня 2023 года (2023 год – 30,3 млн тонн):

в Волжском бассейне составил 20,4 млн. тонн, в сравнении с 2023 годом увеличение на 4,1% (2023 год – 19,6 млн. тонн).

в Камском бассейне за 2024 год составил 12,9 млн. тонн, в сравнении с 2023 годом увеличение на 21,7% (2023 год – 10,6 млн. тонн).

В целях активного развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом создана судоходная компания АО «Флот Республики Татарстан» со 100% участием Республики Татарстан в уставном капитале.

Приоритетными задачами АО «Флот Республики Татарстан» является:

- развитие речного туризма, увеличение туристического потенциала в Татарстане;
- оказание транспортных услуг по социально значимым маршрутам;
- развитие межрегиональных пассажирских перевозок водным транспортом из Республики Татарстан в Нижегородскую, Ульяновскую, Самарскую, Саратовскую области, в Республики Чувашия, Марий Эл, Башкортостан, Удмуртия и Пермский край.

В 2023 году на Зеленодольском заводе им. А.М.Горького завершено строительство двух скоростных пассажирских судов на подводных крыльях проекта 03830 «Метеор-2020». Данные суда, а также одно водоизмещающее судно «А217-1» были переданы вновь созданной судоходной компании АО «Флот Республики Татарстан».

В 2023 года между Зеленодольским заводом имени А.М.Горького» и АО «Государственная транспортная лизинговая компания» заключен договор на строительство двух скоростных судов «Метеор-2020» со сроком завершения в 2025 году.

В навигацию 2024 года в целях развития межрегиональных пассажирских перевозок выполнялись рейсы на новых скоростных судах на подводных крыльях «Метеор-2020» по маршруту Казань – Ульяновск – Казань.

Сегодня кроме пассажирского флота необходимо развивать грузоперевозки и по реке. Планируется провести аудит и анализ существующих грузовых портов, чтобы максимально использовать потенциал наших рек. Особенно в летний период, когда железнодорожные пути и автодорог ремонтируется и пропускная способность уменьшается. Использование внутренних водных путей

позволит минимизировать логистические и финансовые издержки российских предприятий при вывозе продукции.

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 – 13 066,0 км (87,5 %), с переходным типом покрытия – 1 338,717 км (8,9 %), грунтовых дорог – 529,584 км (3,6 %). Плотность сети дорог общего пользования составляет 220,1 км на 1000 кв.км территории.

На территории Республики Татарстан ведется строительство федеральных и региональных проектов, ежегодное выполнение мероприятий в рамках национального проекта и проведение дорожных работ в рамках утверждаемой программы.

- 21 декабря 2023 года торжественно открыто движение на всем протяжении дороги по М-12 «Восток». Участок на территории Республики Татарстан протяженностью 143 км (7 и 8 этапы) общей стоимостью 227 млрд рублей.

- 22 декабря 2024 года состоялось торжественное открытие рабочего движения автомобильной дороги М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа на участке обхода городов Нижнекамска и Набережных Челнов, протяженностью 81,1 километра, общей стоимостью 79,1 млрд. рублей. Наиболее значимым блоком строительства обхода стало строительство мостового перехода через реку Кама. Протяженность мостового перехода составляет 1,3 км в том числе русловая часть 792 м.

- в 2024 году в рамках государственно-частного партнерства построена автодорога Шали-Бавлы на участке Алексеевское – Альметьевск протяженностью 145 км.

- в 2024 году завершено строительство автомобильной дороги от А-295 Йошкар-Ола – Зеленодольск автомобильная дорога М-7 «Волга» до границы города Казани в Зеленодольском муниципальном районе Республики Татарстан, протяженностью 6,63 км.

- в 2024 году велась реконструкция участков федеральной трассы М-7 «Волга» по маршруту Казань-Екатеринбург. В 2025 году планируется завершить реконструкцию М-7 «Волга» на маршруте Казань-Екатеринбург, протяженностью 96 км, что станет частью коридора М-12 «Восток» Москва – Казань – Екатеринбург – Тюмень.

Опорная сеть.

Опорная сеть – это титульный список автомобильных дорог, включающий все без исключения автомобильные дороги федерального значения, а также часть региональных автомобильных дорог, соответствующих установленным критериям.

На территории Республики Татарстан опорная сеть автомобильных дорог Российской Федерации включает в себя перечень автомобильных дорог (участков дорог) общего пользования федерального значения, а также автомобильных дорог (участков дорог) общего пользования регионального или межмуниципального значения и соответствующие следующим критериям:

1. Связанность территории:

- соединяет столицы субъектов Российской Федерации между собой, по маршрутам, не входящим в перечень дорог федерального значения;

- соединяет города с численностью населения более 100 тыс. жителей между собой и с соответствующими административными центрами по кратчайшему маршруту;

- является обходом населенных пунктов с численностью населения более 100 тыс. жителей.

2. Социально-экономический рост:

- соединяет центры экономического роста между собой и с соответствующими административными центрами по кратчайшему маршруту;

- обеспечивает подъезд к аэропортам (входящим в опорную аэропортовую сеть) при наличии существующего автодорожного подхода к ним;

- обеспечивает подъезд к портам на внутренних водных путях Российской Федерации (входящим в опорную сеть внутренних водных путей).

3. Востребованность – среднесуточная интенсивность движения транспортных средств более 10 тыс. авт./сут.

Увеличение опорной сети Российской Федерации на территории Республики Татарстан произошло опорной сети за счет строительства нового участка федеральной дороги М-7 Волга в обход городов Набережные Челны и Нижнекамск и строительства региональной дороги Алексеевское – Альметьевск в развитие международного маршрута Европа – Западный Китай. Текущая протяженность опорной сети (3 021,5 км), техническое состояние региональных дорог в составе опорной сети (в нормативе находится 1407,3 км – 87,2% и протяженность региональных дорог в составе опорной сети обеспечивающие пропуск нагрузки 11,5 тонн на ось (513,08 км).

Перечень автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть Российской Федерации определен Национальным исследовательским университетом «Высшая школа экономики» в соответствии с критериями, доведенными Федеральным дорожным агентством (Росавтодор).

Для обеспечения бесперебойного движения транспортных средств, транспортную связанность территории Республики Татарстан, единство ее экономического пространства формируется опорная сеть автомобильных дорог Республики Татарстан (далее – опорная сеть Республики Татарстан).

В опорную сеть Республики Татарстан входят автомобильные дороги общего пользования регионального, межмуниципального, местного значения, расположенные на территории Республики Татарстан, не вошедшие в перечень опорной сети автомобильных дорог Российской Федерации на территории Республики Татарстан и соответствующие следующим критериям:

1. Связанность территории:

- указанные автомобильные дороги, участки указанных автомобильных дорог соединяют административные центры Республики Татарстан между собой;

- указанные автомобильные дороги, участки указанных автомобильных дорог являются обходами городов с численностью населения свыше тридцати тысяч человек;

- указанные автомобильные дороги, участки указанных автомобильных дорог соединяют Республику Татарстан и другие субъекты Российской Федерации.

2. Социально-экономический рост:

- указанные автомобильные дороги, участки указанных автомобильных дорог обеспечивают подъезд к мультимодальным транспортно-логистическим центрам, промышленной и сельскохозяйственной инфраструктуре, речным портам и железнодорожным узлам Республики Татарстан регионального и федерального значения

3. Востребованность – указанные автомобильные дороги, участки указанных автомобильных дорог имеют интенсивность движения более 2 тыс./авт. в сутки.

Особое внимание уделяется развитию цифровой трансформации транспортной отрасли. Приоритетная задача обеспечить выполнение трех федеральных показателей «цифровой зрелости» отрасли «Общественный транспорт» была выполнена. Доля автобусов, оснащенных системами безналичной оплаты проезда, системами видеонаблюдения салонов и системами навигации доведена до 100%-го уровня.

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;
- повышение подвижности населения.

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

Транспортный комплекс 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 ежегодное увеличение среднего возраста подвижного состава 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.

3.5. SWOT анализ в разрезе отраслей транспортного комплекса Республики Татарстан

Железнодорожный транспорт	
<p>S ДОСТОИНСТВА. СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Выгодное транспортно-географическое положение в европейской части России; 2. Развитие железнодорожной инфраструктуры за счет инвестиционных программ ОАО «РЖД»; 3. Наличие обособленной инфраструктуры, что влияет на своевременное предоставление услуг; 4. Разгрузка автодорог от крупнотоннажных грузовиков 	<p>W НЕДОСТАТКИ. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Недостаточное финансирование проектов развития транспортной инфраструктуры; 2. Затруднения доставки услуг «от двери до двери»; 3. Низкая рентабельность пригородных пассажирских перевозок
<p>O ВОЗМОЖНОСТИ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Повышение качества транспортного обслуживания населения на пригородных железнодорожных маршрутах; 2. Доступность инфраструктуры железнодорожного сообщения; 3. Усиление агломерационных связей; 4. Развитие пригородной маршрутной сети с учетом потребности населения; 5. Повышение мер безопасности пригородных перевозок; 6. Увеличение спроса на услуги железнодорожного транспорта 	<p>T УГРОЗЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Финансовый кризис, снижающий активность экономической деятельности в реальном секторе экономики; 2. Падение спроса на железнодорожные перевозки; 3. Недофинансирование из бюджета Республики Татарстан на возмещение выпадающих доходов, связанных с применением регулируемых тарифов и предоставлением льгот отдельным категориям граждан; 4. Удорожание арендных ставок на инфраструктуру и подвижной состав; 5. Наличие конкуренции автомобильных перевозок; 6. Нехватка квалифицированных сотрудников, работающих в транспортной отрасли
Автомобильный транспорт	
<p>S ДОСТОИНСТВА. СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обновление парка подвижного состава 	<p>W НЕДОСТАТКИ. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 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

<p>О ВОЗМОЖНОСТИ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Повышение норм безопасности пригородных и междугородних перевозок; 2. Обеспечение транспортной доступности и антитеррористической безопасности населения; 3. Повышение мобильности населения 	<p>Т УГРОЗЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изменения требований законодательства в области регулярных пригородных и междугородних перевозок; 2. Нехватка квалифицированных сотрудников, работающих в транспортной отрасли; 3. Повышение уровня автомобилизации населения
Воздушный транспорт	
<p>S ДОСТОИНСТВА. СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 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) 	<p>W НЕДОСТАТКИ. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Высокая себестоимость перевозок воздушным транспортом; 2. Зависимость воздушного транспорта от погодных условий; 3. Неразвитость грузовых авиаперевозок, отсутствие крупных логистических операторов, отсутствие необходимой инфраструктуры, ценовая конкуренция с другими видами транспорта не позволяет формировать объем авиационного груза, достаточный для развития инфраструктуры аэропортов
<p>О ВОЗМОЖНОСТИ</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 нерегулярные и регулярные авиаперевозки на международных воздушных линиях 	<p>Т УГРОЗЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Финансовый кризис, снижающий активность экономической деятельности в реальном секторе экономики; 2. Снижение курса рубля и реальных доходов населения; 3. Падение спроса на нерегулярные и регулярные авиаперевозки на международных воздушных линиях; 4. Банкротство авиаперевозчиков

Водный транспорт	
<p>С ДОСТОИНСТВА. СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Выгодное транспортно-географическое положение в европейской части России, наличие судоходных 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 судоходных 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. Развитие Свияжского мультимодального логистического центра 	<p>W НЕДОСТАТКИ. СЛАБЫЕ СТОРОНЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 судоходных 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 судоходных 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
<p>О ВОЗМОЖНОСТИ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Переход на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей по нормативам, утверждаемым 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 	<p>T УГРОЗЫ</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 РТ; 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

4. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ

В качестве основных направлений действий в области развития транспортной системы Республики Татарстан укрупненно можно выделить:

разработка документации и строительство скоростных автодорог I и II технических категорий (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;

усиление кадрового потенциала.

4.1. 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», который будет охватывать большую зону пригорода Казани, железнодорожные вокзалы и крупные транспортно-пересадочные узлы с метрополитеном.

Проектом предусмотрено строительство двух новых железнодорожных съездов в районе ст.Новое Аракчино и ст. Дербышки, строительство третьих путей и искусственных сооружений. Общая протяженность кольца составит 48 км и соединит 17 остановочных пунктов, в том числе два новых остановочных пункта: о.п. «Абжалилова» и о.п. «Торфяная».

Первым этапом планируется организовать строительство третьего пути на участке ст. Юдино – ст. Дербышки и съезда в районе ст. Новое Аракчино.

Реализация данного этапа позволит организовать надежную комфортную связь между аэропортом, железнодорожными вокзалами Казань-1, Казань-2 и городским транспортом (метро, авто-

бус, трамвай, троллейбус). Созданная единая транспортная связь будет востребована как населением г.Казани, так и гостями из близлежащих регионов.

В 2023-2024 году велась работа по проектированию раздела «Транспортная безопасность» первого этапа организации Кольцевого железнодорожного движения г. Казани.

Задача на 2025 год: завершить разработку раздела «Транспортная безопасность» первого этапа проекта, получить положительное заключение Главгосэкспертизы в целом по проекту.

Задача на 2026-2030 годы: реализация первого этапа организации Кольцевого железнодорожного движения г. Казани.

Программа капитального ремонта и строительства новых остановочных платформ пригородного железнодорожного транспорта с благоустройством прилегающих территорий в Республике Татарстан до 2030 года

Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан совместно Горьковской и Куйбышевской железными дорогами – филиалами ОАО «РЖД» разработана и утверждена программа капитального ремонта и строительства новых остановочных платформ пригородного железнодорожного транспорта с благоустройством прилегающих территорий в Республике Татарстан до 2030 года. В рамках указанной программы предусмотрено строительство 8 новых и капитальный ремонт 27 существующих платформ.

В 2024 году в рамках указанной программы Республикой Татарстан выполнено благоустройство подходов на муниципальной территории к 5 остановочным платформам («Пустобаево», «Бондюг», «Русский Сарсаз», «Заинская ГРЭС», «Зай»).

Кроме того, в 2025 году планируется переименовать 9 железнодорожных остановочных пунктов.

Воздушный транспорт. Мероприятия по реконструкции аэродромной и аэровокзальной инфраструктуры международного аэропорта «Казань» имени Габдуллы Тукая» *Этап 1. Реконструкция перрона в международном аэропорту «Казань».*

Задача на 2025 год: дооснащение аэродромной и аэровокзальной инфраструктуры международного аэропорта «Казань» имени Габдуллы Тукая» в Лаишевском муниципальном районе Республики Татарстан. Планируемая дата завершения работ – 31 июля 2025 г.

Мероприятия по реконструкции аэропорта «Бегишево» и строительство нового аэровокзала имеют особую актуальность в связи с интенсивным развитием промышленного производства в Камском кластере.

Перспективными задачами на 2025-2030 годы являются:

- Развитие инфраструктуры Международного аэропорта «Казань» (2 этап) (проектирование нового пассажирского терминала);
- Реализация проекта «Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэродрома Нижнекамск

«Бегишево»;

- Развитие инфраструктуры аэропорта «Бугульма» (удлинение взлетно-посадочной полосы с 1983 м до 2500 м);

- Расширение географии полетов.

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

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.

Приоритетными задачами АО «Флот Республики Татарстан» на 2025-2030 годы является:

- развитие межрегиональных пассажирских перевозок водным транспортом из Республики Татарстан в Нижегородскую, Ульяновскую, Самарскую, Саратовскую области, в Республики Чувашия, Марий Эл, Башкортостан, Удмуртия и Пермский край;

- оказание транспортных услуг по социально значимым маршрутам;

- развитие речного туризма, увеличение туристического потенциала в Татарстане.

Мероприятия, направленные на увеличение количества туристов:

- увеличение действующего пассажирского причала Казани на 200 метров в сторону грузового причала Казани;

- предоставление дополнительных услуг на причале в Казани;

- завершение работ по реконструкции причала Болгар;

- ввод в эксплуатацию причала в Камском Устье;

- строительство новых причалов г.Набережные Челны и г.Елабуга, г.Мамадыш.

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.

Приоритетные задачи на 2025-2030 годы:

- продолжить участие в федеральных программах по обновлению парка общественного транспорта республики (планомерное обновление 117 автобусов в год позволит к 2030 году достичь основного показателя Федерального проекта «Развитие общественного транспорта» - «доля парка общественного транспорта в агломерациях и городах, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного не менее 85%»);

- создание единой информационной системы контроля и мониторинга.

Дорожное хозяйство.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» Министерством транспорта Российской Федерации разработан национальный проект «Инфраструктура для жизни».

Целевыми показателями и задачами национального проекта являются: увеличение к 2030 году в агломерациях и городах доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, не менее чем до 85 процентов; увеличение к 2030 году доли соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения и дорог крупнейших городских агломераций не менее чем до 85 процентов, опорной сети автомобильных дорог - не менее чем до 85 процентов, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения - не менее чем до 60 процентов; снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года.

Приведение автомобильных дорог в нормативное состояние способствует экономическому и социальному развитию Республики Татарстан, улучшению экономических связей между субъектами Российской Федерации, повышению качества жизни населения и предоставляемых автотранспортных услуг. Реализация данных мероприятий национального проекта обеспечит позитивные демографические тренды, а также социально-экономическое развитие региона.

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах позволят снизить количество возникающих дорожно-транспортных происшествий и уменьшить их негативные последствия на здоровье человека.

В рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни» реализуются региональные проекты Республики Татарстан: «Региональная и местная дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения».

Реализация указанных региональных проектов должна обеспечить достижение целевых показателей, установленных Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309.

Мероприятия региональных проектов в части модернизации дорожной сети городских агломераций проводятся в следующих городских агломерациях Республики Татарстан: Казанская, Набережночелнинская, Нижнекамская.

Кроме того, с целью развития транспортных коридоров, необходимо продолжить соединение населенных пунктов дорогами с твердым покрытием.

Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 установлена национальная цель «Комфортная и безопасная среда для жизни». В рамках национальной цели федеральным проектом «Развитие инфраструктуры в населенных пунктах» национального проекта «Инфра-

структура для жизни» поставлена задача по улучшению качества среды для жизни в опорных населенных пунктах на 30% к 2030 году и на 60% к 2036 году. При оценке выполнения указанной задачи учитывается, в том числе, состояние улично-дорожной сети опорных населенных пунктов. В целях мониторинга состояния улично-дорожной сети опорных населенных пунктов необходимо проведение мероприятий по определению исходных данных. Для этого будет проведена инвентаризация улично-дорожной сети опорных населенных пунктов и оценка ее технического состояния.

4.2. 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. 1)

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.

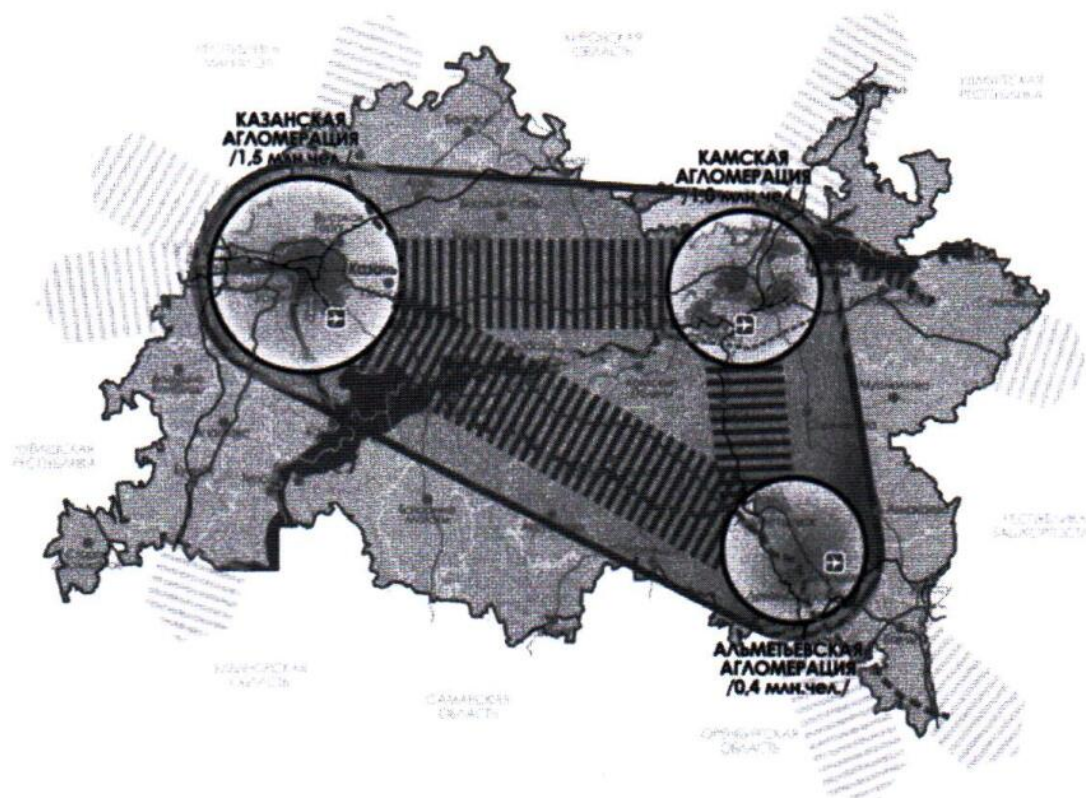


Рис. 1. Волго-Камский метрополис

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 пяти мостов через крупнейшие реки России в регионе недостаточно для пространственной устойчивости территории.

Реализация проекта «Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке обхода городов Нижнекамск и Набережные Челны с мостовым переходом через реку Каму» направлена на укрепление связности территории Татарстана и снимает нагрузку транзитного автотранспорта с плотины Нижнекамской ГЭС.

4.3. Стратегические приоритеты транспортно-коммуникационного развития агломераций Республики Татарстан

Казанская агломерация

Казанская агломерация – моноцентрическая постиндустриальная агломерация, включающая город Казань, Зеленодольский, Высокогорский, Пестречинский, Лаишевский, Верхнеуслонский муниципальные районы, находящиеся в пределах часовой транспортной доступности от центрального коммуникационного ядра Казани.

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;
- 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 обхода города Казани,
- планируемая к реализации Комплексная схема социально-экономического и пространственного развития Казанской агломерации, разработанная ГБУ «Институт пространственного планирования Республики Татарстан».

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.

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;
- девелопмент транспортной инфраструктуры, нацеленный на формирование плотной и связ-

ной 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.

На перспективу ГБУ «Институт пространственного планирования Республики Татарстан» ведется разработка Комплексной схемы социально-экономического и пространственного развития 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. Границы территории проектирования будут определены по итогам анализа данных в рамках разработки ГБУ «Институт пространственного планирования Республики Татарстан» Комплексной схемы социально-экономического и пространственного развития Альметьевской агломерации.

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». 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 Альме-

тьевской 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.

4.4. 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; поддержка инициатив муниципальных образований республики в организации движения автобусов по выделенным полосам в целях повышения транспортной доступности и обеспечения комфортного передвижения населения;

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 (таблица 1, рис. 2). Это может существенно облегчить привлечение финансовых средств из федерального бюджета для реализации скоростных транспортных проектов в Республике Татарстан.

Сочетание потенциальных скоростных транспортных направлений Республики Татарстан с федеральными транспортными коридорами

Мегагломерационные/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 «Транс-сиб»)
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
Юго-Западная хорда	Скоростное автодорожное сообщение от черноморских портов и Крымского полуострова через города Краснодар, Волгоград, Саратов и Самару на Екатеринбург, Уфу и Челябинск.

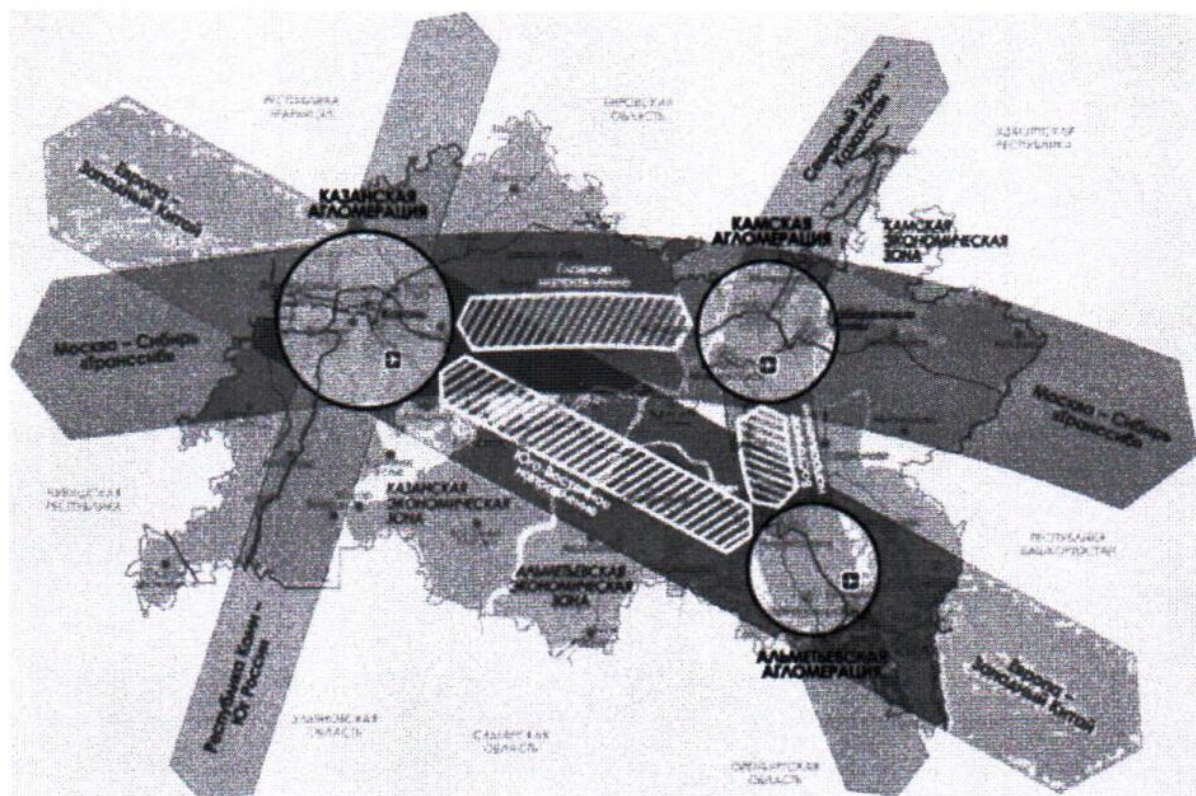


Рис. 2. Республика Татарстан в контексте развития федеральных и межрегиональных транспортных коридоров

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
Расчетный срок – 2025-2030 годы	Строительство автомобильной дороги «Альметьевск – Бавлы» в составе платной автомобильной дороги «Шали (М-7) – Бавлы (М-5)»
	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)
	Строительство нового железнодорожного пути общего пользования от станции «Тракторная» до станции «Тихоново» для обслуживания резидентов АО «ОЭЗ ППТ «Алабуга»

	Строительство железнодорожных вставок главного пути железной дороги на участке Круглое поле – Тихоново – Агрыз
--	--

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
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
	Реконструкция автодороги Альметьевск – Набережные Челны
	Автомагистраль «Чистый путь»
	А/д М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа, подъезд к городу Киров
	Проект «АлаБег»: а/д Нижнекамск – Набережные Челны; а/д аэропорт «Бегишево» – Елабуга – ОЭЗ «Алабуга»; мост через реку Каму; скоростная связь «АлаБег» – ЛРТ
	Реконструкция а/д Р-239
Грузовой ж/д обход Казани	
Развитие системы ВСМ после 2024 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 пропуска по ним ускоренных	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 –

межрегиональных пассажирских поездов сообщением «крупный город/центр региона – терминал ВСМ»	Ульяновск (организация ускоренной ж/д связи Ульяновской области с терминалом ВСМ в Казани)
	Реконструкция железной дороги Письмянка (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.

4.5. 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 линии». 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.

На данный момент имеется заинтересованность потенциальных инвесторов в размещении своих производств, логистических объектов на территории СММЛЦ. Крупный логистический грузоперевозчик по железной дороге компания «FESCO» также выразила намерения проложить маршруты контейнерных перевозок через СММЛЦ. Данное направление перспективно и позволит получить высокий экономический эффект. Включение СММЛЦ в систему грузовых потоков позволит увеличить объемы грузовых перевозок, снизить транспортные расходы за счет более рационального маршрута доставки.

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. На территории ОЭЗ «Алабуга» введен в эксплуатацию распределительный центр Havi Logistics (в настоящее время – ООО «Рулог Елабуга»). 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».

4.6. Стратегические инициативы по развитию альтернативных видов транспорта

Одним из альтернативных видов транспорта, способствующего повышению мобильности населения, а также использованию экологичных 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.

4.7. Развитие транспортно-логистических кластеров

От транспортно-логистической инфраструктуры решающим образом зависит повышение глобальной конкурентоспособности Татарстана и развитие полюса роста «Волга – Кама». Инфра-

структурные 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».

4.8. Цифровая трансформация транспортной отрасли

В рамках цифровой трансформации транспортной отрасли реализуются инициативы Министерства транспорта Российской Федерации, которые направлены на:

- внедрение и развитие системы управления движением общественного транспорта. Благодаря автоматизированному контролю произойдет уменьшение времени ожидания городского общественного транспорта и увеличение скорости перемещения пассажиров;
- применение технологии искусственного интеллекта для моделирования транспортных потоков;
- создание единой защищенной цифровой среды для передачи информации ограниченного доступа;
- мониторинг и контроль объектов транспортной инфраструктуры с помощью «цифровых двойников», что обеспечит безопасность дорожно-транспортных объектов;
- завершение мероприятий по внедрению электронного путевого документооборота на грузовых перевозках;
- коммерческое использование беспилотников на всех видах транспорта для перевозки пасса-

жиров и грузов к 2030 году.

Сегодня наблюдается активная цифровая трансформация транспортного комплекса – создается цифровая транспортная инфраструктура, происходит цифровизация транспортных средств, разрабатываются цифровые транспортные сервисы, госуслуги отрасли также переходят в «цифру».

4.9. Прогноз кадровой потребности в дорожно-транспортной отрасли

Одним из инструментов усиления кадрового потенциала в дорожно-транспортной отрасли является анализ потребностей в кадрах, а также прогнозирование необходимого количества подготовленных специалистов с соответствующими компетенциями и навыками для достижения поставленных целей.

Прогнозная потребность формируется в соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 31.03.2014 № 208 «Об утверждении Регламента прогнозирования потребности экономики Республики Татарстан в подготовке кадров и формирования государственного заказа Республики Татарстан на подготовку кадров с высшим и средним профессиональным образованием и ускоренную подготовку кадров» (далее – ПКМ №208 от 31.03.2014).

Потребность в кадрах определяется общей и замещающей кадровой потребностью, занятых лицами, прекращающими трудовую деятельность в связи с достижением пенсионного возраста, а также новых рабочих мест, создаваемых в рамках расширения деятельности организаций (в том числе в рамках реализации инвестиционных проектов).

Наименование профессии, специальности*	Прогнозируемое количество выбывающих работников по годам, человек из 41 организаций участвовавших в мониторинге в соответствии с ПКМ №208 от 31.03.2014					
	по годам, следующим за планируемым годом					
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	2	3	4	5	6	7
Среднее профессиональное образование (СПО) - всего,	156	151	109	122	106	97
в том числе:						
подготовка квалифицированных рабочих (СПО-ПКР) - всего, в том числе по профессиям*:	102	96	64	82	70	58
подготовка специалистов среднего звена (СПО-СЗ) - всего,	54	55	45	40	36	39

в том числе по специальностям*:						
Высшее образование (ВО) - всего, в том числе по специальностям*:	21	27	11	20	11	8
ИТОГО по отрасли:	177	178	120	142	117	105

Потребность в подготовке кадров в прогнозный период с 2025 по 2030 определен в количестве 2804 квалифицированных рабочих и специалистов, из которых 2338 человек – в сфере транспортировки и хранения, и 466 человек – в строительстве автомобильных дорог, в соответствии с мониторингом, в котором участвует 41 организация в соответствии с ПКМ №208 от 31.03.2014:

№ п/п	Источники закрытия потребности в кадрах	Потребность в подготовке кадров отрасли «Строительство автомобильных дорог» по годам, человек					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Средние специальные учебные заведения:	171	75	50	60	53	40
2.	Высшие учебные заведения:	10	3	1	2	1	0
3.	Итого по отрасли:	181	78	51	62	54	40

№ п/п	Источники закрытия потребности в кадрах	Потребность в подготовке кадров отрасли «Транспортировка и хранение» по годам, человек					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Средние специальные учебные заведения:	357	328	308	300	291	295
2.	Высшие учебные заведения:	83	91	70	77	70	68
3.	Итого по отрасли:	440	419	378	377	361	363

Источником закрытия потребности выступают профильные учебные заведения, осуществляющие подготовку по образовательным программам среднего профессионального и высшего образования и в рамках ускоренной подготовки по профессиям рабочих, переподготовки рабочих.

Высшие учебные заведения:

1. Казанский национальный исследовательский технический университет им. А.Н.Туполева – КАИ (с филиалами);
2. Казанский государственный архитектурно-строительный университет;
3. Казанский (Приволжский) федеральный университет (с филиалами);
4. Казанский национальный исследовательский технологический университет (с филиалами);
5. Казанский государственный энергетический университет;
6. Казанский филиал ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»;
7. Филиал Самарского ГУПС в г.Казани;

Средние специальные учебные заведения:

1. ГАПОУ «Азнакаевский политехнический техникум»;
2. ГАПОУ «Альметьевский политехнический техникум»;
3. ГАПОУ «Арский агропромышленный профессиональный колледж»;
4. ГАПОУ «Бугульминский аграрный колледж»;
5. ГАПОУ «Бугульминский строительно-технический колледж»;
6. ГАПОУ «Дрожжановский техникум отраслевых технологий»;
7. ГАПОУ «Елабужский политехнический колледж»;
8. ГАПОУ «Зеленодольский механический колледж»;
9. ГАПОУ «Казанский строительный колледж»;
10. ГАПОУ «Камский государственный автомеханический техникум им. Л.Б.Васильева»;
11. ГАПОУ «Камский строительный колледж им. Е.Н.Батенчука»;
12. ГАПОУ «Казанский автотранспортный техникум им. А.П.Обыденнова»;
13. ГАПОУ «Кукморский аграрный колледж»;
14. ГАПОУ «Лаишевский технико-экономический техникум»
15. ГАПОУ «Лениногорский политехнический колледж»;
16. ГАПОУ «Мензелинский сельскохозяйственный техникум»;
17. ГАПОУ «Муслюмовский политехнический техникум»;

18. ГАПОУ «Набережночелнинский политехнический колледж»;
19. ГАПОУ «Технический колледж им. В.Д.Поташова»;
20. ГАПОУ «Нижекамский многопрофильный колледж»;
21. ГАПОУ «Нижекамский агропромышленный колледж»;
22. ГАПОУ «Нижекамский политехнический колледж им. Е.Н.Королева»;
23. ГАПОУ «Нурлатский аграрный техникум»;
24. ГАПОУ «Сабинский аграрный колледж»;
25. ГАПОУ «Черемшанский аграрный техникум»;
26. ГАПОУ «Чистопольский сельскохозяйственный техникум им. Г.И.Усманова»;
27. ГАПОУ «Актанышский технологический техникум»;
28. ГАПОУ «Алексеевский аграрный колледж»;
29. ГАПОУ «Апастовский аграрный колледж»;
30. ГАПОУ «Атнинский сельскохозяйственный техникум им. Габдуллы Тукая»;
31. ГАПОУ «Рыбно – Слободский агротехнический техникум»;
32. ГАПОУ «Сармановский аграрный колледж»;
33. ГАПОУ «Тетюшский сельскохозяйственный техникум»;
34. ГАПОУ «Спасский техникум отраслевых технологий»;
35. ГАПОУ «Аксубаевский техникум универсальных технологий»;
36. ГАПОУ «Мамадышский политехнический колледж»;
37. ГАПОУ «Заинский политехнический колледж».
38. ГАПОУ «Казанский авиационно-технический колледж имени П.В.Дементьева»

Общее количество выпускников высших и средних специальных учебных заведений ежегодно составляет около 4300 человек.

Между тем на сегодня одна из тенденций, характеризующих развитие дорожно-транспортной отрасли, – это не просто нехватка специалистов, в особенности водителей автомобилей и электротранспорта, но дефицит специалистов, обладающих компетенциями работы в условиях цифровизации сферы транспортных перевозок и строительства дорог и магистралей. Реалии нового времени требуют запуска новых образовательных продуктов, в том числе с возможностью обучения без отрыва от работы.

Сегодня используются несколько подходов, при этом наряду с традиционной очной формой обучение ведется и в онлайн-формате. Это, к примеру:

- обучение безработных граждан по образовательным модулям «Водитель автомобиля» и «Логистик» в рамках программы «Содействие занятости населения Республики Татарстан на 2014-2025 годы»;

- обучение по образовательной программе «Специалист по логистике и транспорту», предусмотренное федеральным проектом «Содействие занятости» нацпроекта «Демография».

Относительно новым направлением в сфере подготовки кадров является работа с победителями грантовой программы «Студенческий стартап», которую Министерство транспорта и дорожного хозяйства ведет в рамках федерального проекта «Платформа университетского технологического предпринимательства». Победители конкурса получают грант в 1 млн рублей.

Традиционно практикуется привлечение кадров из других регионов и стран ближнего зарубежья. В рамках такой работы совместно с Министерством труда, занятости и социальной защиты Республики Татарстан ежегодно согласовываются заявки предприятий отрасли на привлечение иностранных работников и определение квот на них.

Отраслевыми предприятиями продолжается использование традиционных инструментов, направленных на покрытие кадрового дефицита, – это ярмарки вакансий, возможности Единой цифровой платформы «Работа России», квотирование рабочих мест и услуги Центров занятости населения. В дополнение к ним предприятия отрасли вовлекаются к использованию федеральных мер поддержки, нацеленных на повышение производительности труда.

5. 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.

6. 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».

7. ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Ожидаемыми результатами от реализации мероприятий Стратегии в дорожно-транспортной отрасли являются ее экологическая, экономическая и социальная эффективность, развитие дорожной сети и транспортного обеспечения Республики Татарстан, улучшение экономических связей между субъектами Российской Федерации, повышение качества жизни населения и предоставляемых автотранспортных услуг. Реализация заложенных в инвестиционные проекты технических и технологических решений, соответствующих современным стандартам и повышенным экологическим требованиям, обеспечит защиту окружающей среды. Выполнение мероприятий Стратегии позволит уменьшить негативное влияние транспорта на здоровье населения и придорожные экосистемы.

Наибольший эффект в развитии дорожно-транспортной отрасли достигается при выполнении следующих мероприятий Стратегии:

- совершенствование автодорожных покрытий, технического уровня и обустройства автомобильных дорог;

- повышение пропускной способности автомобильных дорог, в том числе за счет строительства обходов населенных пунктов;

- соединение населенных пунктов дорогами с твердым покрытием;

- благоустройство и реконструкция транспортной инфраструктуры, в том числе аэропортов, речных причалов, железнодорожных вокзалов и остановочных платформ;

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

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.

Приложение № 1
к Стратегии развития транспортно-го комплекса Республики Татарстан на 2025–2027 годы с перспективой до 2030 года

ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ, ИНДИКАТОРЫ ОЦЕНКИ РЕЗУЛЬТАТОВ СТРАТЕГИИ

Главная стратегическая цель	Цели Стратегии (ЦС)	Задачи Стратегии (З)	Индикаторы оценки конечных результатов, единицы измерения	Значения индикаторов					
				фактические		плановые			целевые
				2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2030 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах	ЦС-1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Республики Татарстан в составе единого транспортного пространства России	З-1.1. Развитие эффективной сбалансированной транспортной сети республики	Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, %	51,0	51,63	52,2315	53,9868	55,4871	60,0011
			Доля дорожной сети крупнейших городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии, %	-	85,94	85,2761	85,2761	85,2761	85,2761
		З-1.2. Увеличение пропускной способности дорожной инфраструктуры Республики Татарстан	Удельный вес населенных пунктов, имеющих дороги с твердым покрытием до сети путей сообщения общего пользования, %	83,4	83,6	83,7	83,7	83,7	83,8
			Доля автомобильных дорог, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, %	-	-	77,854	77,854	77,854	91,6687
			Доля автомобильных дорог регионального значения,	84,2	85,8	85,18	85,18	85,18	86,55

Главная стратегическая цель	Цели Стратегии (ЦС)	Задачи Стратегии (З)	Индикаторы оценки конечных результатов, единицы измерения	Значения индикаторов						
				фактические		плановые			целевые	
				2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2030 год	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
			входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, %							
		3-1.3. Снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий	Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тысяч транспортных средств, чел.	1,99	2,28	2	1,95	1,8	1,33	
		3-1.4. Цифровизация дорожной и транспортной отрасли	Доля городов с населением свыше 300 тысяч человек по состоянию на 1 января 2020 г. (за исключением Москвы и городов, расположенных на территориях Московской и Ленинградских областей), входящих в состав городских агломераций, и достигших не менее чем первого уровня зрелости интеллектуальной транспортной системы, %	-	-	3,0303	3,0303	3,0303	3,0303	
	ЦС-2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг на	3-2.1. Развитие транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров и терминалов	Количество логистических центров в Республике Татарстан, единиц	11	11	12	12	12	12	

Главная стратегическая цель	Цели Стратегии (ЦС)	Задачи Стратегии (З)	Индикаторы оценки конечных результатов, единицы измерения	Значения индикаторов					
				фактические		плановые			целевые
				2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2030 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	уровне потребностей развития экономики Республики Татарстан, реализация транзитного потенциала республики	3-2.2. Создание единой системы управления терминально-логистического комплекса республики на основе современных информационных технологий	Численность работников организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», тыс.человек	115,5	116,0	116,5	117,0	117,5	118,0
	ЦС-3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Республики Татарстан	3-3.1. Развитие авиаперевозок	Обслужено пассажиров аэропортами, млн.человек	5,86	6,1	6,16	6,22	6,28	6,9
		3-3.2. Развитие пригородных железнодорожных перевозок	Отправка пассажиров железнодорожным транспортом пригородного сообщения, млн.человек	6,615	6,754	6,825	6,915	7,010	7,219
		3-3.3. Развитие скоростных пассажирских перевозок	Протяженность скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий, километров	0	0	0	0	0	336
		3-3.4. Развитие перевозок водными видами транспорта	Перевозка пассажиров водным транспортом, млн.человек	0,34	0,35	0,36	0,37	0,38	0,4
		3-3.5. Увеличение в агломерациях и городах доли парка общественного	Доля парка общественного транспорта в агломерациях и городах, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного,	-	75,0	80,0	82,0	83,0	85,0

Главная стратегическая цель	Цели Стратегии (ЦС)	Задачи Стратегии (З)	Индикаторы оценки конечных результатов, единицы измерения	Значения индикаторов						
				фактические		плановые			целевые	
				2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2030 год	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
		транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного	%							
	ЦС-4. Снижение негативного воздействия транспортно-го комплекса республики на окружающую среду	З-4.1. Повышение доли использования экологически чистых видов транспорта в республике	Перевозка пассажиров троллейбусами, млн.человек	26,9	29,0	30,2	31,4	32,7	35,4	
Перевозка пассажиров трамваями, млн.человек			40,2	34,6	35,29	36,0	36,72	42,0		

Приложение № 2
к Стратегии развития транспорт-
ного комплекса Республики Та-
тарстан на 2025–2027 годы с пер-
спективой до 2030 года

**ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН
НА 2025-2027 ГОДЫ С ПЕРСПЕКТИВОЙ ДО 2030 ГОДА**

Основные направления и задачи	Наименования мероприятий	Сроки исполнения	Ответственные исполнители	Примечание
1	2	3	4	5
<i>Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Республики Татарстан в составе единого транспорт- ного пространства России</i>				
Развитие эффективной сбалансированной транс- портной сети республики	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения М-7 «Волга»	2025 год	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Респуб- лики Татарстан, ФКУ «Волго-Вятскуправтодор» (по согласованию)	
	Соединение сельских населенных пунк- тов дорогами с твердым покрытием	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Респуб- лики Татарстан	
	Реализация проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва- Казань», в том числе организация комплексных проектно-изыскательских	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Респуб- лики Татарстан	

	работ и разработка проектно-сметной документации по проекту, строительные работы по проекту			
Увеличение пропускной способности дорожной инфраструктуры Республики Татарстан	Разработка проекта «Северный автодорожный обход г.Казани»	за пределами расчетного срока	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Разработка технико-экономического обоснования и проектно-сметной документации проекта создания Южно-Татарстанской магистрали с мостом через реку Волга в районе г.Тетюши	за пределами расчетного срока	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	Строительство нового железнодорожного пути общего пользования от станции Тракторная до станции Тихоново для обслуживания резидентов АО «Особая экономическая зона промышленно-производственного типа «Алабуга»	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Строительство железнодорожных вставок главного пути железной дороги на участке «Круглое поле – Тихоново – Агрыз»	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
Разработка документации о создании условий для снижения смертности в	Создание условий для вовлечения детей и молодежи в деятельность по профилактике дорожно-транспортного трав-	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	

результате дорожно-транспортных происшествий	матизма, включая развитие детско-юношеских автошкол, отрядов юных инспекторов движения и пр.			
	Обеспечение организации и проведения региональных профильных смен по безопасности дорожного движения в организациях отдыха детей и их оздоровления	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Организация системной работы с родителями по обучению детей основам правил дорожного движения и привитию им навыков безопасного поведения на дорогах, обеспечению безопасности детей при перевозках в транспортных средствах	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
Цифровизация дорожной и транспортной отрасли	Внедрение интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Установление стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного зна-	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	

	чения			
	Размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения	2025-2030 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 товарораспределительных центров и терминалов	Развитие Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан совместно с Министерством промышленности и торговли Республики Татарстан, Министерством экономики Республики Татарстан, исполнительные комитеты муниципальных образований Республики Татарстан (по согласованию), ООО «Управляющая Компания «Альянс» (по согласованию)	
Создание единой системы управления терминально-логистического комплекса республики	Разработка динамической имитационной модели производственных мощностей основных грузоотправителей Нижнекамского узла Куйбышевской желез-	2030 год	ООО «НХТК», ООО «Татнефть-Транс, ООО «Транспортный алгоритм», Куйбышевская железная дорога –	

на основе современных информационных технологий	ной дороги – филиала ОАО «РЖД» на первоначальном этапе, с применением института Единого логистического оператора и наделения его полномочиями для взаимодействия со всеми участниками процесса перевозок (вода, ж/д, авто) – отправителями грузов, их получателями и ОАО «РЖД», а также формирования и регулирования гибкой тарифной политики грузоперевозок на всех видах транспорта. В последующем данные мероприятия организовать на Казанском узле Горьковской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»		ОАО «РЖД», Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Министерство экономики Республики Татарстан, Министерство промышленности и торговли Республики Татарстан, причастные администрации муниципальных образований Республики Татарстан, организации, осуществляющие грузовые перевозки на автомобильном, водном и воздушном транспорте	
Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Республики Татарстан				
Развитие авиaperевозок	Реконструкция аэропортового комплекса «Бегишево»	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Развитие инфраструктуры Международного аэропорта «Казань» (2 этап) (проектирование нового пассажирского терминала);	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	

	Развитие инфраструктуры аэропорта «Бугульма» (удлинение взлетно-посадочной полосы с 1983 м до 2500 м)	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Обеспечение участия Республики Татарстан в реализации федеральных программ субсидирования авиаперевозок	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
Развитие пригородных железнодорожных перевозок	Организация железнодорожного кольцевого движения в г.Казани	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Предоставление субсидий на возмещение выпадающих доходов, связанных с применением регулируемых тарифов и предоставлением льгот отдельным категориям граждан	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
Развитие скоростных пассажирских перевозок	Участие в реализации проекта «Высокоскоростная магистраль «Москва – Казань – Екатеринбург»	2025-2030 год	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
Развитие перевозок водными видами транспорта	Развитие туристско-экскурсионных перевозок речным транспортом	2025-2030 годы	Государственный комитет Республики Татарстан по туризму, судоходные компании (по согласованию)	
	Завершение работ по реконструкции причала Болгар	2025-2030 год	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	

	Ввод в эксплуатацию причала в Камском Устье	2025-2030 год	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Строительство новых причалов г.Набережные Челны и г.Елабуга, г.Мамадыш	2025-2030 год	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Увеличение действующего пассажирского причала Казани на 200 метров в сторону грузового причала Казани	2025-2030 год	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
	Предоставление субсидий на возмещение выпадающих доходов, связанных с применением регулируемых тарифов и предоставлением льгот отдельным категориям граждан; 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	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан	
Увеличение в агломерациях и городах доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного	Приобретение подвижного состава, предназначенного для перевозки населения	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, исполнительные комитеты муниципальных образований Республики Татарстан (по согла-	

			сованию)	
<i>Снижение негативного воздействия транспортной системы республики на окружающую среду</i>				
Повышение доли использования экологически чистых видов транспорта в республике	Развитие экологически чистого общественного транспорта (электротранспорта), а также транспорта и дорожно-коммунальной техники, использующих природный газ в качестве моторного топлива	2025-2030 годы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Министерство строительства, архитектуры и жилищно-коммунального хозяйства Республики Татарстан, ООО «Газпром газомоторное топливо» (по согласованию), заинтересованные предприятия и организации Республики Татарстан (по согласованию)	