



ТЫВА РЕСПУБЛИКАНЫҢ ЧАЗАА АЙТЫЫШКЫН

ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ ТЫВА РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 26 апреля 2016 г. № 145-р

г. Кызыл

Об утверждении Комплексного плана транспортного обслуживания населения Республики Тыва на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок

В соответствии с Методическими рекомендациями по формированию комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектами Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок, направленными письмом Минтранса России от 16 июля 2015 г. № СА-28/8232, а также в целях повышения качества и эффективности транспортного обслуживания населения Республики Тыва в части пригородных перевозок:

1. Утвердить прилагаемый Комплексный план транспортного обслуживания населения Республики Тыва на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок, согласованный с Минтрансом России на основании выписки из протокола заседания рабочей комиссии по рассмотрению и согласованию проектов комплексных планов транспортного обслуживания населения субъектов Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок от 24 декабря 2015 г. № 13.

2. Министерству дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва представить утвержденный настоящим распоряжением Комплексный план транспортного обслуживания населения Республики Тыва на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок в Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство экономического развития Российской Федерации в течение одного рабочего дня после его принятия.

3. Разместить настоящее распоряжение на «Официальном интернет-портале правовой информации» (www.pravo.gov.ru) и официальном сайте Республики Тыва в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», опубликовать в газетах «Тувинская правда» и «Шын».

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на секретариат первого заместителя Председателя Правительства Республики Тыва Фалалеева В.А.

Глава Республики Тыва



Ш. Кара-оол

Утвержден
распоряжением Правительства
Республики Тыва
от 26 апреля 2016 г. № 145-р

КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН
транспортного обслуживания населения
Республики Тыва на средне- и долгосрочную
перспективу (до 2030 года) в части
пригородных пассажирских перевозок

г. Кызыл – 2016 год

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	– 1
1. Условия реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Республики Тыва на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок	– 2
1.1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Республики Тыва	– 2
1.1.1. Экономика Республики	– 3
1.1.2. Демография	– 4
1.1.3. Рынок труда и доходы населения	– 5
1.1.4. Жилищный комплекс	– 6
1.1.5. Территориальное развитие	– 6
1.1.6. Подходы к ситуационному анализу условий реализации КПТО	– 11
1.1.7. Ключевые негативные факторы, сдерживающие развитие пригородного транспорта	– 12
1.1.8. Возможности для развития пригородного транспорта	– 13
1.2. Выводы	– 14
2. Существующее состояние транспортного обслуживания населения Республики Тыва в части пригородных пассажирских перевозок	– 14
2.1. Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	– 14
2.1.1. Воздушный транспорт	– 14
2.1.2. Дорожная сеть	– 15
2.1.3. Автомобильный транспорт	– 15
2.2. Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях	– 19
2.3. Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	– 20
2.4. Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	– 23
3. Целевая модель транспортного обслуживания населения Республики Тыва	– 24
3.1. Ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	– 24
3.2. Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям внутрирегионального транспортного баланса	– 25
3.3. Перспективные значения параметров транспортного обслуживания для оптимизированной схемы транспортного обслуживания	– 26
3.4. Основные параметры внутрирегионального транспортного баланса на средне- и долгосрочную перспективу	– 27
4. «Дорожная карта» по реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Республики Тыва на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок	– 28

4.1. Эффекты от реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Республики Тыва на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок	– 31
4.2. Риски при реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Республики Тыва на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок	– 32
5. Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок	– 32
Источники информации	– 34

ВВЕДЕНИЕ

Комплексный план транспортного обслуживания населения Республики Тыва на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок (далее – КПТО) – основной документ стратегического планирования в области пригородных перевозок в Республике Тыва.

КПТО разработан во исполнение поручения исполняющего обязанности Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 1 июля 2015 г. № СА-28/8232 в соответствии с Методическими рекомендациями по формированию комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок, разработанными Минтрансом России.

После разработки КПТО направляется на согласование в Минтранс России. После согласования КПТО утверждается Главой Республики Тыва и в течение 3 (трёх) дней размещается в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для публичного доступа в установленном порядке.

Под пригородными перевозками в настоящем документе понимаются перевозки пригородными и межмуниципальными автобусами по маршрутам, включенным в Реестр маршрутов пригородного транспорта.

Целями разработки настоящего КПТО являются:

повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения Республики Тыва в части пригородных перевозок;

определение направления развития транспортной системы на долгосрочную перспективу;

повышение инвестиционной привлекательности пригородных перевозок за счёт создания долгосрочных прозрачных и предсказуемых условий развития комплекса.

Настоящий КПТО устанавливает основные цели и приоритеты транспортного развития Республики Тыва; определяет ключевые направления развития пригородного комплекса Республики Тыва; определяет требования к параметрам регионального транспортного заказа.

Основаниями для разработки КПТО являются:

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р);

Стратегия социально-экономического развития Республики Тыва до 2020 года;

письмо и.о. Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 1 июля 2015 г. № СА-28/8232;

иные решения органов исполнительной и законодательной власти Республики Тыва;

протоколы Правительственной комиссии по транспорту № 1-5 за 2015 год.

1. Условия реализации КПТО

1.1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Республики Тыва

Республика Тыва расположена на юге Восточной Сибири и входит в состав Сибирского федерального округа. На территории в 168,9 тыс. кв. км проживает 309,5 тыс. человек. Средняя плотность населения 1,8 чел. на 1 кв. км. Административный центр республики – город Кызыл с населением 108,3 тыс. человек. Другие крупные города – Ак-Довурак, Чадан.

Климат республики резко континентальный. Зима морозная безветренная, лето умеренно теплое в горах и жаркое в котловинах. Экологическая ситуация контрастная, от удовлетворительной в горных районах до неблагоприятной в котловинах.

Основные социально-экономические показатели и их прогноз представлены в таблице 1.

Таблица 1

ПРОГНОЗ социально-экономических показателей Республики Тыва на перспективу до 2030 года

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя			
			2015 г.	2016-2020 гг.	2021-2025 гг.	2026-2030 гг.
1.	Площадь территории Республики Тыва	тыс. кв. км	168,9	168,9	168,9	168,9
2.	Валовой региональный продукт в текущих основных ценах	млн. рублей	33373,97	36280,84	39546,12	43105,27
3.	Производство валового регионального продукта на душу населения	тыс. рублей	92,4	100,54	109,59	119,24
4.	Индекс потребительских цен	процентов	101,2	100,2	102,2	100,3
5.	Численность постоянного населения, в том числе:	тыс. чел.	313,77	317,5	319,4	323,2
6.	городского	тыс. чел.	169,23	171,26	172,3	174,5
7.	сельского	тыс. чел.	144,55	146,2	147,1	142,2
8.	Трудоспособного возраста	тыс. чел.	121,7	123,9	130,2	131,8
9.	Естественный прирост (естественная убыль)	на 1000 человек	13,8	14,1	5,9	4,56
10.	Миграционный прирост (миграционная убыль)	на 1000 человек	3,2	1,6	2,3	2,0
11.	Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата одного работника	тыс. рублей/год	23,9	26,4	27,7	30,5

Показатели социально-экономического развития региона рассчитываются в соответствии с «Методологическими пояснениями» Росстата Российской Федерации.

- валовой региональный продукт – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

- производство валового регионального продукта на душу населения – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

- темп роста валового регионального продукта – в % к предыдущему году (в среднем за период для 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

- индекс потребительских цен – в % к предыдущему году (в среднем за период для 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

- численность постоянного населения, в том числе численность городского и сельского населения, численность населения трудоспособного возраста – в среднем на 1 января отчетного года и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.)

- коэффициенты естественного и миграционного прироста населения – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

- среднедушевые денежные доходы (в месяц) – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

- темп роста среднедушевых денежных доходов – в % к предыдущему году (в среднем за период для 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.).

Динамика показателей социально-экономического развития и планируемые проекты по развитию хозяйства республики в перспективе определяют факторы, непосредственно воздействующие на конъюнктуру транспортного рынка. Они учитываются при прогнозировании и целевом моделировании состояния транспортной системы, при определении потребности в мероприятиях и объема регионального транспортного заказа.

1.1.1. Экономика Республики

Общая экономическая ситуация в республике благоприятная.

Объем валового регионального продукта (далее – ВРП) Республики Тыва в 2014 году составил 32321,91 млн. рублей.

В структуре ВРП ключевыми являются следующие сферы народного хозяйства:

- 1) сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство 15,0%;
- 2) рыболовство, рыбоводство – 0,08%;
- 3) добыча полезных ископаемых – 3,77%;
- 4) обрабатывающие производства – 1,85 %;
- 5) производство и распределение электроэнергии, газа и воды – 1,59%;
- 6) строительство – 4,0%;
- 7) оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования – 17,0%;
- 8) гостиницы и рестораны – 1,21%;

- 9) транспорт и связь – 8,0%;
- 10) финансовая деятельность – 1,15%;
- 11) операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг – 7,85%;
- 12) государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение – 21,23%;
- 13) образование – 7,37%;
- 14) здравоохранение и предоставление социальных услуг – 9,64%;
- 15) предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг – 11,11%.

На перспективу ожидается увеличение ВРП до уровня 36280,84 млн. рублей в 2020 году, 43105,27 млн. рублей в 2030 году. Рост ВРП обеспечивается за счет следующих факторов:

в 2016-2018 годах прогнозируется увеличение в среднем на 1,5% по первому варианту и 3,9% по второму варианту производство промышленной продукции;

в сельском хозяйстве в 2015 году ожидается рост производства на 4,5%. В прогнозном периоде среднегодовые темпы роста составят 4,0% по первому варианту и 5,8% по второму варианту;

в 2015-2018 годах ожидается сохранение и прирост объемов инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования, что связано с реализацией инвестиционных проектов, по следующим видам экономической деятельности: сельское хозяйство, добыча полезных ископаемых, обрабатывающие производства, производство и распределение электроэнергии, газа и воды, строительство. Реализация инвестиционных проектов позволит достичь увеличения объемов инвестиций в среднем на 6,9% по первому варианту и 10,1% – по второму варианту.

1.1.2 Демография

Общая численность населения Республики Тыва составляет 317 тыс. жителей, в том числе городское население – 126,69 тыс. жителей, сельское поселение 153,20 тыс. жителей

Численность населения в период с 2016 по 2030 увеличится с 317 тыс. человек до 323 тыс. человек.

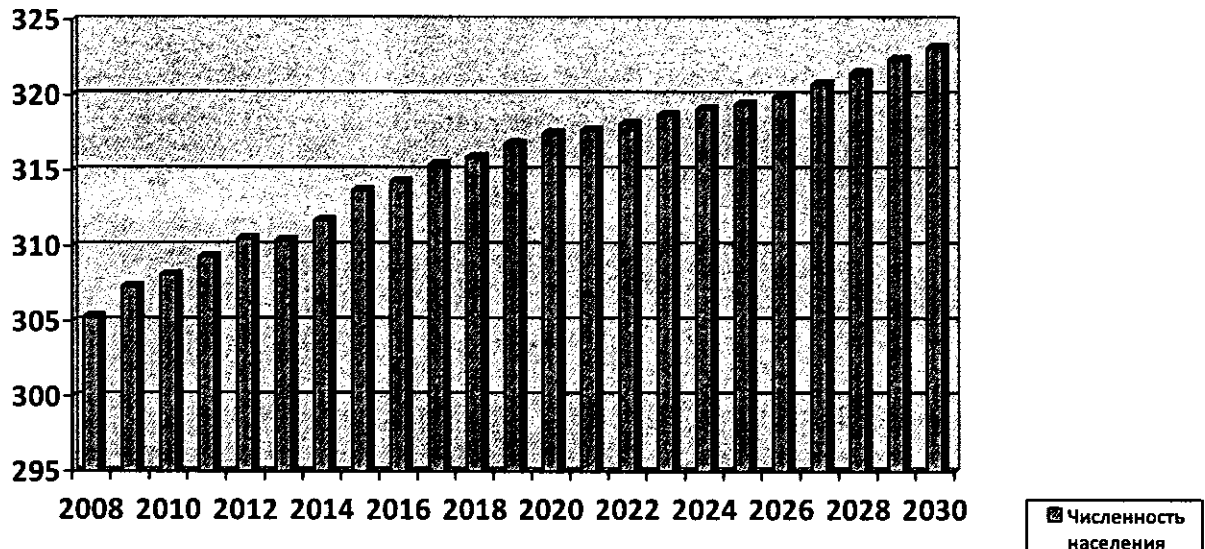


Рис. 1. Динамика численности населения Республики Тыва, тыс. человек

Численность трудоспособного населения республики увеличится за счет положительной динамики роста рождаемости в республике в результате реализации федеральных и региональных государственных программ по стимулированию рождаемости, повышения продолжительности жизни с 66,2 лет по состоянию на 2005 год до 71,6 лет по состоянию на 1 января 2015 г., а также уменьшения уровня миграции населения из-за снижения уровня безработицы в республике.

Увеличится доля городского населения со 169,23 тыс. человек по состоянию на 2015 год до 174,5 тыс. человек к 2030 году.

1.1.3. Рынок труда и доходы населения

Общая ситуация на рынке труда – благоприятная.

Общее число занятых в экономике Республики Тыва составляет 113,0 тыс.чел.

Реальные денежные доходы населения за 2014 год составили 102,3% к уровню 2013 года.

Денежные доходы в среднем в расчете на душу населения в месяц за 2014 год увеличились по сравнению с 2013 годом на 7,6% и составили 14 310,5 руб.

Потребительские расходы на душу населения за 2014 год составили 9 916,5 руб.

Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата за 2014 год увеличилась по сравнению с уровнем 2013 года на 10,7% и составила 17 752,3 руб.

По состоянию на 1 января 2015 г. объем просроченной задолженности по выплате заработной платы по сравнению с аналогичным периодом 2014 года снизился на 58% и составил 1 853,0 тыс. руб. в связи с погашением просроченной задолженности по виду экономической деятельности «Энергетика».

На рынке труда сложилась следующая ситуация: по состоянию на 1 января 2015 г. уровень зарегистрированной безработицы от численности экономически активного населения составил 4,7%. Численность не занятых трудовой деятельностью граждан, состоящих на учете в органах службы занятости, составила 5,8 тыс. чел.

Нагрузка не занятых трудовой деятельностью граждан, состоящих на учете в органах службы занятости, на одну заявленную вакансию составила 4,9 чел.

Среднедушевые денежные доходы увеличились до 14 052,60 руб. в месяц. Темпы роста среднедушевых денежных доходов увеличились до 112,1%.

Сведения о занятости по видам деятельности представлены в таблице 2.

Таблица 2

Численность занятых по видам экономической деятельности

	2009 год	2020 год	Прирост
Промышленность	8867	12927	1,5
Сельское хозяйство	11832	25079	2,1
Строительство	6044	6300	1,0
Транспорт и связь	6567	7766	1,2
Торговля	11323	11580	1,0
Туризм, гостиницы и рестораны	2014	1650	0,8
Социальная сфера	59694	58745	0,9
Итого	106341	124047	1,2

1.1.4. Жилищный комплекс

На территории республики осуществляют деятельность следующие строительные компании: ООО «Адарон», ООО «Ак-Даштыг», ООО «Бенконс», ООО «Водный мир», ООО «Восток», ООО «Еврострой», ООО «Жилье», ООО «Инвест-Строй», ООО «Компас», ООО «Мегастрой», ООО «НСК-Град», ООО «Олчей», ООО «Сельстрой», ООО «Стройсервис», ООО «Строй-Экспресс», ООО «Сугуу», ООО «Технологии автономных систем», ООО «Элитстрой».

Построено и введено в эксплуатацию:

2010 г. – 49,463 тыс. кв. м

2011 г. – 52,363 тыс. кв. м

2012 г. – 55,455 тыс. кв. м

2013 г. – 78,774 тыс. кв. м

2014 г. – 92,6 тыс. кв. м

По состоянию на 1 декабря 2015 г. – 94,410 тыс. кв. м.

1.1.5. Территориальное развитие

Государственная территориальная политика направлена на обеспечение сбалансированного социально-экономического развития муниципальных образований Республики Тыва.

Сбалансированное территориальное развитие республики предусматривается ориентировать на обеспечение условий, позволяющих каждому муниципальному образованию иметь необходимые и достаточные ресурсы для обеспечения достойных условий жизни населения, комплексного развития и повышения конкурентоспособности экономики республики.

Обеспечение сбалансированного социально-экономического развития муниципальных образований как один из целевых ориентиров социально-экономичес-

кого развития Республики Тыва требует синхронизации таких направлений территориальной политики, как:

- стимулирование экономического развития путем создания новых центров экономического роста в муниципальных образованиях на основе конкурентных преимуществ;

- координация инфраструктурных бюджетных и внебюджетных инвестиций в муниципальных образованиях с учетом приоритетов пространственного развития и ресурсных ограничений;

- сокращение дифференциации в уровне и качестве жизни населения республики с помощью эффективных механизмов социальной и бюджетной политики.

Одной из главных задач территориального развития является создание городских условий жизни в районных центрах, что позволит решить проблему оттока граждан из села, а также привлечь городских жителей в село. Более того, развитие села является стратегической составляющей безопасности России.

Перспективное пространственное развитие республики связано с формированием и функционированием устойчивого территориального каркаса существующих и новых центров инновационного экономического роста на основе многополярного подхода. Экономические центры будут формировать вокруг себя территории, обладающие потенциалом ускоренного развития относительно окружающей территории в среднесрочной перспективе – зоны экономического развития, в рамках которых будет идти ускоренное развитие базовых и перспективных отраслей, инфраструктуры, территориально-промышленных кластеров.

На территории выделяемых зон будут обеспечены условия для развития кластеров предприятий перспективных специализаций, имеющих высокий потенциал для развития.

Исходя из необходимости решения комплексных задач развития территории Республики Тыва, достигнуть стандартов развитых регионов Сибири планируется за счет формирования зон опережающего развития. Решение этой задачи связано с решением проблемы выделения таких объектов – центров роста (зон опережающего развития).

В основу кластеризации положены следующие исходные условия:

- 1) вся территория республики должна быть разбита на экономические макро-районы (зоны опережающего развития), достаточно компактные и располагающие, по крайней мере, одним центром экономического роста – наиболее динамично развивающимся населенным пунктом;

- 2) территория каждого кожууна целиком входит только в один экономический район.

Решение поставленной задачи осуществляется в два этапа.

На первом этапе выделяются зоны опережающего развития, объединяющие однородные в плане социально-экономического развития кожууны. В наилучшей степени для этого подходит модель кластерного анализа. Она позволяет формировать группы в соответствии с заданными критериями, учитывая размещение населения, развитие экономики, а также состояние инфраструктуры.

На втором этапе в уже выделенных экономических районах найдены центры притяжения, которые в дальнейшем возьмут на себя функции «точек роста» экономики.

Макрорайонирование республики проведено с учетом следующих параметров, характеризующих уровень социально-экономического развития кожууна: территория, численность населения, естественный и миграционный прирост, среднемесячная заработная плата работников предприятий, численность безработных, обеспеченность объектами социальной сферы (образование, здравоохранение), наличие памятников природы, истории и культуры, структура экономики, наличие разведанных месторождений полезных ископаемых, число действующих промышленных предприятий, объем выпускаемой промышленной продукции, объем продукции сельского хозяйства, оборот розничной торговли, оборот общественного питания, объем платных услуг, объем инвестиций.

Макрорайонирование территории Тувы дало следующую структуру зон опережающего развития (центров регионального развития):

западная (аграрно-индустриальная) зона – аграрный макрорайон с центром промышленного роста – г. Ак-Довурак (агрокластер, кластер легкой промышленности, кластер индустрии строительных материалов и т.д.);

центральная (индустриальная) – промышленно-транспортный макрорайон с центром роста г. Кызыл (энергопроизводственный, транспортный, промышленно-производственный кластеры, кластер индустрии строительных материалов и т.д.);

восточная (природно-ресурсная) – рекреационный макрорайон с развитой добывающей промышленностью и лесозаготовливающей базой лесопромышленного комплекса республики – центрами роста станут сс. Тоора-Хем и Сарыг-Сеп (лесопромышленный, туристско-рекреационный, промышленно-производственный кластеры);

южная (аграрная) – аграрный макрорайон с центром роста с. Эрзин (агрокластер, туристско-рекреационный кластер).

Западная зона объединила в себе кожууны, обладающие наиболее развитым сельским хозяйством в западной части республики – объем валовой продукции сельского хозяйства в них составляет 32% от общего объема. Центром роста стал второй по численности населения город республики – Ак-Довурак, его сателлитом станет г. Чадан. В макрорайон вошли Бай-Тайгинский, Барун-Хемчикский, Дзун-Хемчикский, Чаа-Хольский, Сут-Хольский, Могун-Тайгинский и Овюрский кожууны. Среднегодовая численность населения макрорайона составляет 70,1 тыс. человек. В Овюрском кожууне находится международный пункт пропуска на Государственной границе Российской Федерации в с. Хандагайты.

Центральный макрорайон объединяет в себе наиболее развитые в промышленном плане кожууны республики, расположенные в центральной ее части и соединенные автодорогой Кызыл – Ак-Довурак, в кожуунах хорошо развита дорожная сеть. Объем произведенной промышленной продукции составляет 5,5 млрд.рублей или 93% от общего объема, из них три четверти составляет вклад г. Кызыла. Макрорайон составляют Улуг-Хемский, Чеди-Хольский, Тандинский, Кызылский и Пий-Хемский кожууны. Численность населения макрорайона – 186,7 тыс. человек. Безусловный центр роста – г. Кызыл.

Восточный макрорайон состоит из двух наиболее обширных и наименее плотно заселенных кожуунов республики – Тоджинского и Каа-Хемского. В силу неразвитости сети автодорог и особенностей структуры экономики кожуунов макрорайон не обладает ярко выраженным центром роста, в этом и выражается одно из его отличий от остальных макрорайонов республики. Производство промышленной продукции обусловлено добычей золота в Тоджинском кожууне, а производство сельскохозяйственной продукции – в Каа-Хемском кожууне. Район обладает богатой базой лесных ресурсов, в том числе лиственницы. Численность населения макрорайона 18,3 тыс. человек, из них более тысячи человек – охотники.

Южный макрорайон состоит из трех аграрных районов с развитым животноводством – Тес-Хемский, Эрзинский и Тере-Хольский. Численность населения – 18,2 тыс. человек. Объем продукции сельского хозяйства составляет 17,2 млн. рублей, из них 70% производится в Тес-Хемском кожууне. Промышленной продукции в макрорайоне практически не производится. В Эрзинском кожууне перспективно развитие туризма. Особенностью макрорайона является наличие международного пункта пропуска на Государственной границе Российской Федерации в населенном пункте Цаган-Толгой, расположенном на федеральной автотрассе М-54 «Енисей».

Эффект зонирования отраслей опережающего развития заключается в формировании целостной схемы развития территории Республики Тыва, которая будет служить основанием и руководством к принятию управленческих решений по оптимальному распределению производительных сил в границах республики.

На территориях смешанной специализации, не имеющих чётко выраженной доминирующей отрасли, развитие экономики будет базироваться на поддержке малого и среднего предпринимательства. Основное значение отраслевого зонирования Республики Тыва заключается в концентрации мер снятия инфраструктурных ограничений с развития приоритетных отраслей экономики в приоритетных территориальных зонах.

Повышение инвестиционной привлекательности Республики Тыва

За последние восемь лет Правительство Республики Тыва приложило максимум усилий для создания благоприятного инвестиционного климата. Как результат, в Туву зашли ведущие отечественные компании «Северсталь», «Евразгруп», «Еп+» и ряд зарубежных инвесторов, которые имеют лицензии на разработку месторождений. В настоящее время в Туве реализуется семь крупных инвестиционных проектов с суммарным объемом инвестиций 350 млрд. рублей. С начала реализации крупных инвестиционных проектов с 2008 года по первое полугодие 2015 г. компаниями инвестировано 35,5 млрд. рублей, в том числе за 2014 г. – 8,0 млрд. рублей, за первое полугодие 2015 года – 1,4 млрд. рублей.

Количество работающих в крупных инвестиционных компаниях на 1 июня 2015 г. составило 1803 чел., в том числе жителей республики – 1059 чел. (58,7%).

В Туве реализуется один из крупнейших российских инвестиционных проектов «Строительство железнодорожной линии «Кызыл – Курагино» в увязке с освоением Элегестского угольного месторождения». Проект станет первым железнодо-

рожным проектом на условиях государственно-частного партнерства, реализуемый с Тувинской энергетической промышленной корпорацией.

В интересах российского государства и российского бизнеса дальнейшее продвижение этой дороги через Монголию и Китай. Транзитный вариант по международному маршруту «Строительство железнодорожной ветки и пограничного перехода «Кызыл (Россия) – Хандагайты (Россия) – Улангом (Монголия) – Урумчи (Китай)» обеспечит дополнительный выход российской продукции на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона, а Тува станет важным звеном в трансграничном коридоре.

Базой для привлечения крупных инвестиций в Туву и развития внешнеэкономических и межрегиональных связей станут проекты, связанные с освоением месторождений угля, цветных и редких металлов, других полезных ископаемых. Хорошие перспективы и у проектов по лесопереработке, переработке сельскохозяйственной продукции, производству строительных материалов.

С 2014 года к внедрению стандарта приступили 5 муниципальных образований в качестве «пилотных»: г. Кызыл, Кызылский, Каа-Хемский, Улуг-Хемский, Тандинский кожууны. Они станут «отправной точкой» в создании зоны территориального развития в республике. Внедрение стандартов на муниципальном уровне позволит улучшить в республике бизнес-климат, повысить инвестиционную привлекательность территории и снизить административные барьеры на местах.

В свете реализации крупных инвестиционных проектов на территории Республики Тыва возникает необходимость развития существующей *транспортной инфраструктуры* региона и строительства новых транспортных соединений.

Основным видом транспорта для республики является автомобильный. Главная стратегическая задача – сохранение существующей сети автомобильных дорог муниципального значения и развитие сети дорог регионального значения; развитие транспортной инфраструктуры для освоения месторождений, создание на территориях зон развития горнопромышленного комплекса; создание собственных транспортных компаний при крупных лесопромышленных, добывающих компаниях.

Основные мероприятия по развитию транспорта

В рамках развития *железнодорожной транспортной инфраструктуры* планируется строительство железной дороги Кызыл – Курагино, а также подъездного железнодорожного пути к Элегестскому месторождению Улуг-Хемского угольного бассейна, к Госгранице с Монголией, строительство внутриреспубликанских железнодорожных линий протяженностью 470 км.

Приоритетными задачами в сфере автомобильного транспорта являются:

1) придание статуса федеральной дороги Кызыл – Чадан – Хандагайты; федеральной автомобильной дороги М-54 «Енисей» (от г. Красноярск через гг. Абакан, Кызыл до Госграницы с Монголией), автомобильной дороги Кызыл – Ак-Довурак; автомобильной дороги Абакан – Ак-Довурак и мостовых переходов через р. Она на 234, 254, 260, 264 км; автомобильной дороги на подходах к Государственной границе с Монголией (многосторонний пункт пропуска через Государственную границу Российской Федерации «Хандагайты») и устранение имеющихся на этих участках грунтовых разрывов;

2) строительство автодороги Бояровка – Тоора-Хем (до 2020 г.), подъезда к с.Хондергей, с. Арыг-Узуу, мостового перехода через р. Хемчик на автодороге Чадан – Суг-Аксы, автодороги Туран – Хут – Сейба – Сыстыг-Хем – Ырбан – Ак-Суг, автодороги Кызыл – Ак-Довурак км 168+000 – км 176+000, автодороги Шагонар – Эйлиг-Хем км 10+000 – км 30+000, автодороги Кызыл – Ак-Довурак км 143+000 – км 145+000, автодороги Кызыл – Ак-Довурак км 52+000 – км 55+000, автодороги Кызыл – Ак-Довурак км 231+000 – км 301+000, автодороги Кызыл – Сарыг-Сеп км 38+000 – км 42+000, автодороги Кызыл – Ак-Довурак км 129+500 – км 130+500, автодороги Кызыл – Сарыг-Сеп км 30+500 – км 90+000, противолавиной галереи на автодороге М-54 «Енисей» на участке км 601+200 – км 601+750, автомобильной дороги М-54 «Енисей» от г. Красноярска через гг. Абакан, Кызыл до Госграницы с Монголией на участке км 1023+800 – км 1048+000 с мостовым переходом через р.Эрзин, моста через р. Малый Енисей на 12 км автомобильной дороги Сарыг-Сеп – Балгазын; автомобильной дороги Цаган-Толгой – Кунгуртуг с подъездом к с. Качык, протяжённостью 100 км; автомобильной дороги Кош-Агач – Кокоря – Кызыл-Хая на участке от границы Республики Алтай до с. Кызыл-Хая Республики Тыва; автодороги Кок-Тей – Черби, автодороги к оз. Дус-Холь, автодороги к с. Кара-Холь; мостового перехода через р. Большой Енисей на км 13+000 автодороги Кызыл – Кара-Хаак; мостового перехода через р. Большой Енисей на км 166+000 автодороги Бояровка – Тоора-Хем; автодороги IV категории Туран – Хут – Севи – Сыстыг-Хем – Ырбан – Ак-Суг;

3) капитальный ремонт двух водопроводных труб на автодороге Сарыг-Сеп – Балгазын км 26+793, км 40+690.

Не только внутренние ресурсы влияют на развитие транспортного комплекса республики, но и благодаря геополитическому положению Республика Тыва обладает значительным транзитным потенциалом перевозки грузов в международном сообщении.

Реализация вышеуказанных приоритетов развития территории Республики Тыва обеспечит не только повышение уровня освоенности территории, создание новых рабочих мест, но также позволит значительно повысить уровень инвестиционной привлекательности республики.

1.1.6. Подходы к ситуационному анализу условий реализации КПТО

Оценка факторов развития экономического потенциала Республики Тыва, проводимая с позиций обеспечения устойчивого развития, предполагает классификацию факторов. Поскольку региональная система Республики Тыва испытывает в процессе своего функционирования и развития воздействие субъектов, относящихся к другим, преимущественно верхним уровням данной структурной организации, а также содержит в себе звено вертикали государственной власти, то классификацию факторов развития системы республики целесообразно провести на основе использования разграничительного признака отношения факторов развития к определенному структурному уровню организации общественно-хозяйственных отношений. Для получения обобщающей оценки факторов развития системы Республики Тыва на устойчивость данной системы предназначен анализ сильных и слабых сторон, использование которого позволяет получить следующие результаты:

- дать обобщающую оценку воздействия факторов, относящихся к различным уровням структурной организации отношений, с учетом возникающего при переплетении данных факторов синергетического эффекта;

- установить основные угрозы устойчивому развитию региональной системы Республики Тыва, обусловленные комбинированием и переплетением факторов, относящихся к различным уровням организации общественно-хозяйственных отношений.

Анализ сильных и слабых сторон позволяет следующим образом определить основные угрозы устойчивому развитию региональной системы Республики Тыва, обусловленные переплетением разнообразных экономических факторов:

внешние позитивные факторы:

- модернизация и дебиюрократизация государственного управления и регулирования;

- формирование благоприятного инвестиционного климата для удержания внутренних и привлечения иностранных капиталов;

- наличие потенциала для развития историко-культурного, познавательного, религиозно-ознакомительного, экстремального, рекреационного и оздоровительного туризма;

внутренние позитивные факторы:

- наличие минерально-сырьевой базы: топливно-энергетические ресурсы, строительные материалы, агрохимическое сырье и другие;

- благоприятные условия для использования солнечной энергии.

1.1.7. Ключевые негативные факторы, сдерживающие развитие пригородного транспорта

Анализ возможных негативных факторов развития транспортной системы произведен на основе представленной в предыдущих разделах информации.

Таблица 3

Негативные факторы развития пригородного транспорта
Республики Тыва

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
Внешняя макросреда	низкая плотность населения; низкая численность населения; сложный горный рельеф и наличие труднодоступных населенных пунктов
Среда влияния	повышение уровня автомобилизации с сохранением отрицательной динамики спроса на пригородные пассажирские перевозки общественным транспортом; нехватка денежных средств в республиканском бюджете Республики Тыва на финансирование пригородных пассажирских перевозок; отсутствие заинтересованных юридических лиц и индивидуальных предпринимателей для осуществления перевозки пассажиров на регулярных пригородных маршрутах Республики Тыва

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
Внутренняя среда	низкая инвестиционная привлекательность пригородных перевозок; высокий объём нелегальных и «серых» пригородных и межмуниципальных автобусных перевозок; отсутствие регулярных пассажирских перевозок

Ключевыми факторами, определяющими специфику развития транспорта и создающими условия для сохранения низкой эффективности пригородных перевозок, являются низкая численность населения пригородных населенных пунктов республики и низкая плотность населения в Республике Тыва. Отсутствие необходимого спроса населения в пригородных пассажирских перевозках автомобильным транспортом связано с повышением уровня автомобилизации в республике. В настоящее время государственное предприятие, осуществляющее перевозки пассажиров в пригородном сообщении, находится в трудном финансовом состоянии в связи с высоким износом транспортных средств. В связи с тем, что пригородные перевозки носят заказной характер, в республиканском бюджете не предусмотрены денежные средства на предоставление субсидий субъектам предпринимательской деятельности, осуществляющим перевозку пассажиров автомобильным транспортом в пригородном сообщении. Имеются факты осуществления нелегальных «серых» пассажирских перевозок. В связи с указанными факторами данный вид деятельности является экономически невыгодным, и в связи с этим отсутствует заинтересованность среди юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в осуществлении регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном сообщении.

1.1.8. Возможности для развития пригородного транспорта

Анализ возможностей, которые могут оказать позитивное влияние на транспортное развитие приведен в таблице 4.

Таблица 4

Возможности для развития пригородного транспорта

Направление анализа	Ключевые возможности
Внешняя макросреда	общее повышение благосостояния населения за счёт общего эволюционного роста экономики России; унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Российской Федерации; упорядочение заказных перевозок по маршрутам регулярного пассажирского сообщения
Среда влияния	реализация проектов по созданию территориальных кластеров, приводящая к повышению занятости, благосостояния населения, потребности в поездках, развитию территории Республики Тыва; эффективная нормативно-правовая база Республики Тыва, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания

Как видно из таблицы, основным фактором развития пригородного транспорта является реализация в рамках государственных программ мероприятий по террито-

риальному развитию республики путем создания территориальных кластеров. Результатом данных мероприятий будет повышение занятости и благосостояния населения, повышение потребности в поездках на пассажирском транспорте. Нормативно-правовое регулирование мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания позволит обеспечить организацию транспортного обслуживания населения общественным транспортом.

В этой связи при формировании транспортной политики необходимы активные действия в области транспортного развития, направленные на стимулирование и поддержку транспортного развития, для сохранения транспортного обслуживания на уровне, как минимум, не ниже существующего.

1.2. Выводы

Анализ условий реализации КПТО позволяет сделать вывод об умеренно-неблагоприятной общей ситуации, которая должна учитываться при формировании транспортной политики. Ключевыми негативными факторами являются низкая численность и плотность населения, проблемы в регулировании развития, включая отсутствие сильного государственного предприятия и наличие большого числа перевозчиков, осуществляющих рейсы по заказу. Вместе с тем, реализация мероприятий по территориальному развитию Республики Тыва будет положительно влиять на развитие пригородного транспорта в республике.

2. Существующее состояние транспортного обслуживания населения Республики Тыва в части пригородных пассажирских перевозок

2.1. Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии Республики Тыва. Перевозка пассажиров на пригородных и межмуниципальных автобусных маршрутах республики осуществляется автомобильным транспортом. Для населенных пунктов республики пассажирские перевозки являются единственным видом общественного пассажирского транспорта, что обуславливает высокую значимость данного вида транспорта для населения республики.

На территории республики имеется:

1 автовокзал в г. Кызыле;

1 Аэропорт в г. Кызыле;

5 аэродромов в труднодоступных населенных пунктах.

2.1.1. Воздушный транспорт

В Республике Тыва имеются два предприятия воздушного транспорта: ФКП «Аэропорт Кызыл» и РКП «Авиакомпания «Тувинские авиационные линии», которые обеспечивают аэропортовое обслуживание и воздушное сообщение на территории Республики Тыва.

В настоящее время перевозка пассажиров воздушным транспортом осуществляется по трем субсидируемым межрегиональным маршрутам: Новосибирск – Кызыл – Новосибирск, Кызыл – Иркутск – Кызыл и Красноярск – Кызыл – Красноярск.

На местных авиалиниях выполняются рейсы по пяти маршрутам в труднодоступные населенные пункты республики.

2.1.2. Дорожная сеть

Протяженность автомобильных дорог Республики Тыва федерального значения составляет 378 км и 3312 км регионального и межмуниципального значения.

Из общей протяженности дорог регионального и межмуниципального значения 2470 км имеют асфальтобетонное, гравийное и щебеночное покрытие – 504,06 км, грунтовое – 1320,193 км. Состояние автодорог регионального и межмуниципального значения можно охарактеризовать как удовлетворительное.

На автомобильных дорогах находятся 197 мостов протяженностью 7905,110 пог. м, из которых 75 мостов или 38% до сих пор деревянные. До настоящего времени 2 кожуунных центра (сс. Кунгуртуг, Тоора-Хем) и 11 поселений (сс. Сизим, Тоолайлыг, Севи, Кунгуртуг, Балыктыг, Каргы, Эми, Сыстыг-Хем, Чазылары, Ырбан, Холчук, Качык) не имеют устойчивой автодорожной связи с республиканским центром.

2.1.3. Автомобильный транспорт

Все районы Республики Тыва имеют устойчивое внутриреспубликанское маршрутное сообщение с г. Кызылом.

В республике 45 автобусных маршрутов, из них:

21 внутригородской;

4 пригородных;

16 внутриреспубликанских;

4 межрегиональных.

По состоянию на 1 декабря 2015 г. на территории республики зарегистрировано 60 597 транспортных средств, из них:

в собственности юридических лиц – 3985;

в собственности граждан – 56 612.

В том числе пассажирский подвижной состав составляет:

в собственности юридических лиц – 582;

в собственности граждан – 2000.

Ожидаемые показатели за 2015 год составят:

количество перевезенных пассажиров – 30 155,25 тыс. чел.;

пассажиuroоборот – 826100,0 тыс. пасс. км.

Перевозка пассажиров осуществляется автобусами малой и средней вместимости.

В настоящее время на рынке пассажирских перевозок республики доля государственного транспорта общего пользования составляет 6%. Перевозка пассажиров автомобильным транспортом в пригородном, межмуниципальном сообщении осуществляется юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями на автобусах малого и среднего типа.

Реестр автобусных маршрутов, в том числе пригородных, приведен в таблицах 5 и 6.

Таблица 5

Реестр автобусных маршрутов Республики Тыва

Дата регистрации	Номер маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута, км	Наименование муниципальных образований республики, по территории которых проходит маршрут
14.10.2013 г.	500	Кызыл – Шагонар	119	Кызылский, Улуг-Хемский кожууны
14.10.2013 г.	501	Кызыл – Чаа-Холь	189	Кызылский, Улуг-Хемский, Чаа-Хольский кожууны
14.10.2013 г.	502	Кызыл – Чадан	225	Кызылский, Улуг-Хемский, Чаа-Хольский, Дзун-Хемчикский кожууны
14.10.2013 г.	503	Кызыл – Суг-Аксы	257	Кызылский, Улуг-Хемский, Чаа-Хольский, Дзун-Хемчикский, Сут-Хольский кожууны
14.10.2013 г.	504	Кызыл – Хандагайты	315	Кызылский, Улуг-Хемский, Чаа-Хольский, Дзун-Хемчикский, Овюрский кожууны
14.10.2013 г.	505	Кызыл – Ак-Довурак	304	Кызылский, Улуг-Хемский, Чаа-Хольский, Дзун-Хемчикский, Барун-Хемчикский кожууны
14.10.2013 г.	506	Кызыл – Тээли	353	Кызылский, Улуг-Хемский, Чаа-Хольский, Дзун-Хемчикский, Барун-Хемчикский, Бай-Тайгинский кожууны
14.10.2013 г.	507	Кызыл – Монгун-Тайга	460	Кызылский, Улуг-Хемский, Чаа-Хольский, Дзун-Хемчикский, Овюрский, Монгун-Тайгинский кожууны
14.10.2013 г.	508	Кызыл – Хову-Аксы	119	Кызылский, Тандинский, Чеди-Хольский кожууны
14.10.2013 г.	509	Кызыл – Туран	70	Пий-Хемский кожуун
14.10.2013 г.	510	Кызыл – Сарыг-Сеп	90	Кызылский, Каа-Хемский кожууны
14.10.2013 г.	511	Кызыл – Бай-Хаак	86	Кызылский, Тандинский кожууны
14.10.2013 г.	512	Кызыл – Целинное – Шамбалыг	80	Кызылский кожуун
14.10.2013 г.	513	Кызыл – Балгазын – Бурен-Бай-Хаак	158	Кызылский, Тандинский, Каа-Хемский кожууны
14.10.2013 г.	514	Кызыл – Самагалтай	173	Кызылский, Тандинский, Тес-Хемский кожууны
14.10.2013 г.	515	Кызыл – Эрзин	205	Кызылский, Тандинский, Тес-Хемский, Эрзинский кожууны

Таблица 6

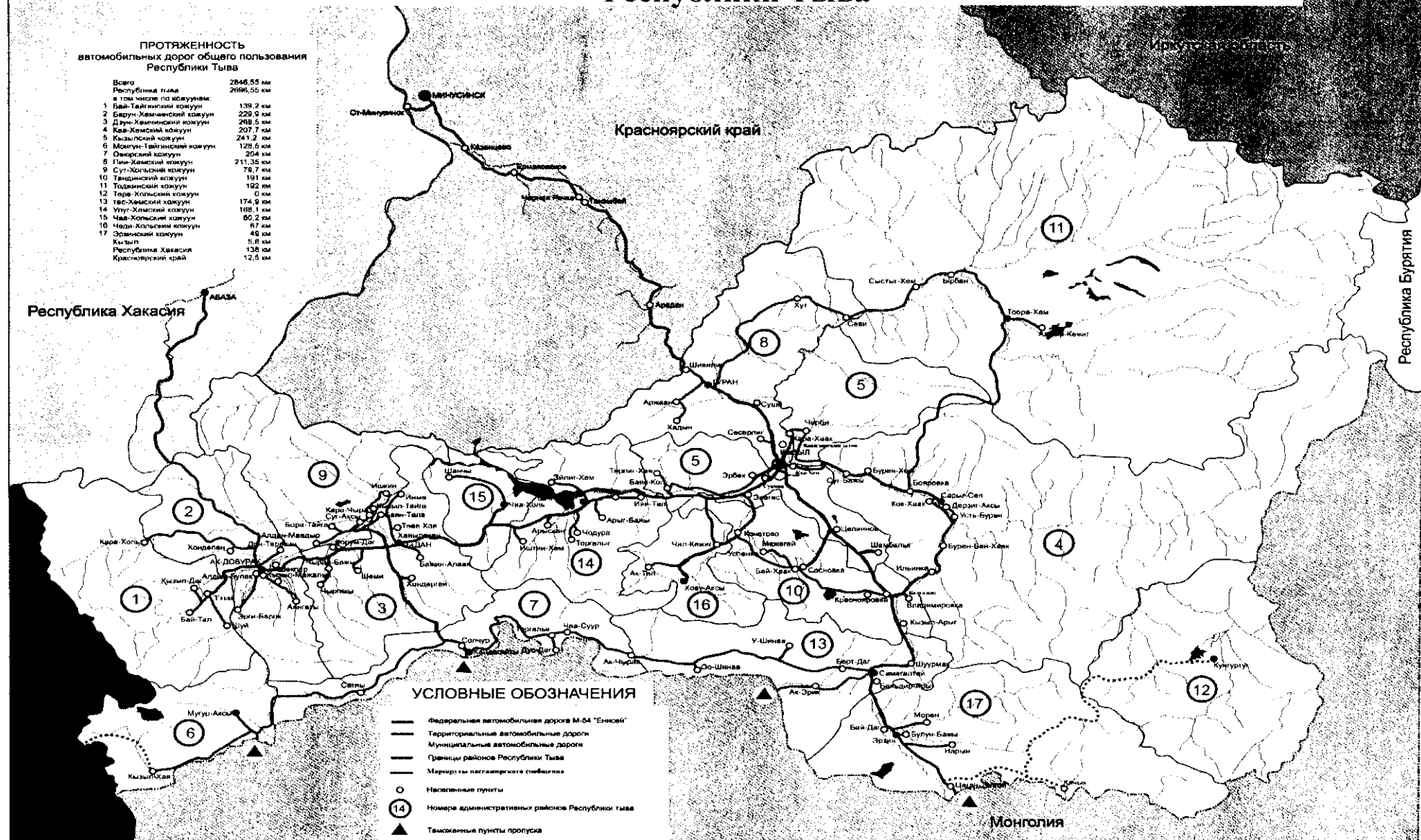
Реестр пригородных пассажирских сообщений

Дата регистрации	Номер маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута, км	Наименование муниципальных образований республики, по территории которых проходит маршрут
14.10.2013 г.	201	Кызыл – пгт. Каа-Хем	38	г. Кызыл, Кызылский кожуун
14.10.2013 г.	202	Кызыл – Вавилинский затон	37	г. Кызыл, Пий-Хемский кожуун
14.10.2013 г.	203	Кызыл – с. Сукпак	38	г. Кызыл, Кызылский кожуун
14.10.2013 г.	204	Кызыл – с. Ээрбек	46	г. Кызыл, Кызылский кожуун

В целом потребность населения в транспортном обслуживании на указанных маршрутах обеспечена, но для повышения качества транспортного обслуживания автомобильным транспортом необходимо обновление пассажирского подвижного состава и открытие новых пассажирских сообщений.

Пригородное сообщение является социально значимым в связи с ежедневной потребностью населения пригородных населенных пунктов республики в пользовании услугами учреждений здравоохранения, образования, социального обслуживания и иных, расположенных в г. Кызыле.

Карта-схема автомобильных дорог и транспортного обслуживания Республики Тыва



2.2. Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях.

Транспортным центром в пригородном и межмуниципальном автобусном сообщении Республики Тыва является г. Кызыл. Пригородные автобусные маршруты республики являются социально значимыми, в связи с тем, что формирование пассажиропотока на пригородных автобусных маршрутах республики происходит по причине ежедневной миграции населения пригородных населенных пунктов в г. Кызыл на места работы, для получения услуг учреждений здравоохранения, образования и иной социальной сферы.

Таблица 7

Характеристика транспортного центра Республики Тыва, г. Кызыл

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Значения показателя			
			2013 г.	2014 г.	2015 г.	2026-2030 гг.
1.	Численность постоянного населения	тыс. чел.	113,66	113,98	114,18	119,83
2.	Среднегодовая численность занятых в экономике	тыс. чел.	37,89	37,99	38,06	39,94
3.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв.м	63,04	74,08	80,25	114,2

Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях приведены в таблице 8.

Таблица 8

Внутрирегиональный транспортный баланс в существующих условиях

№ п/п	Сообщение	Протяженность, км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Примечания
			все-го, тыс. пасс./год	пиковый*, пасс./час				в часы «птик»	в непиковые часы	
Автомобильный транспорт										
1.	Кызыл – Каа-Хем	38	214,8	115	201	ежедневно	108			не регулярное
2.	Кызыл – Вавилинский затон	37	97,44	48	202	ежедневно	7			не регулярное
3.	Кызыл – Сукпак	38	146,1	79	203	ежедневно	6			не регулярное
4.	Кызыл – Ээрбек	46	28,72	22	204	ежедневно	2			не регулярное

2.3. Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

В состав сбалансированной системы параметров транспортного обслуживания включены обязательные показатели, которые отражают наиболее общие характеристики транспортного развития Республики Тыва.

Данные о параметрах транспортного обслуживания в существующих условиях и для инерционного сценария развития на перспективу до 2030 года представлены в таблице 9.

Таблица 9

**Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения Республики Тыва
в существующих условиях и на перспективу до 2030 года в части пригородных перевозок**

№ п/п	Наименование параметра	Единица измерения.	2014 г.	2015 г.	2016-2020 гг.	2021-2025 гг.	2030 г.
1	Объем отправленных пассажиров	тыс. пасс.	487	487	492	495	500
1.1.	<i>Автомобильный транспорт</i>	тыс. пасс.	487	487	492	495	500
2	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км/чел.	4,25	4,26	4,3	4,32	4,35
2.1.	<i>Автомобильный транспорт</i>	пасс-км/чел	4,25	4,26	4,3	4,32	4,35
3	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	процент	89	89	96	96	98
3.1.	<i>Автомобильный транспорт</i>	процент	89	89	96	96	98
4	Число населённых пунктов, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию	ед.	3	3	2	2	1
4.1.	<i>Автомобильный транспорт</i>	ед.	3	3	2	2	1
5	Плотность транспортной сети						
5.1.	<i>Автомобильный транспорт</i>	км.кв.км	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
6	Полная величина государственных субсидий, в том числе	млн. руб.	0	0	0	0	0
	<i>республиканский бюджет Республики Тыва</i>	млн. руб.	0	0	0	0	0
	<i>федеральный бюджет</i>	млн. руб.	0	0	0	0	0
7	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	процент	1,04	1,03	1,02	1,00	0,99
8	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	187,3	194,41	197,1	203,114	204,114

№ строки	Наименование параметра	Единица измерения.	2014 г.	2015 г.	2016-2020 гг.	2021-2025 гг.	2030 г.
9	Убыток от осуществления пригородных пассажирских перевозок	млн. руб.	-	-	-	-	-
10	Величина непокрытых убытков от осуществления пригородных пассажирских перевозок за счёт выпадающих доходов от тарифного регулирования и выполнения целевых параметров качества и регулярности	млн. руб.	-	-	-	-	-

2.4. Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.

Транспорт как инфраструктурная отрасль обеспечивает базовые условия жизнедеятельности и развития республики и общества. Автомобильные дороги регионального (межмуниципального) значения обеспечивают внутри- и межрегиональные связи, позволяют осуществлять перевозки грузов и пассажиров за пределы Республики Тыва, вследствие чего являются важнейшим элементом социальной и производственной инфраструктуры.

В республике преимущественным видом транспорта является автомобильный транспорт.

В настоящее время юридические лица, осуществляющие перевозку пассажиров автомобильным транспортом, несут большие затраты, связанные с выплатой платежей по кредитным договорам, выплатой заработной платы работникам, проведением технического обслуживания и обновлением подвижного состава и исполнением других обязательств, связанных с осуществлением данной деятельности.

Вследствие трудного финансового положения предприятий транспортного комплекса, а также недостаточного выделения бюджетных средств не обеспечивается в должной мере обновление парков транспортных средств, не реконструируются и не строятся необходимые объекты транспортной инфраструктуры.

Основные фонды всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами, их износ продолжает увеличиваться. Изношенность транспортных средств снижает безопасность перевозок пассажиров и грузов, ухудшает экологическую ситуацию, особенно в городах.

Значительно снизились мобильность населения общественным транспортом и доступность транспортных услуг, в том числе из-за неудовлетворительного состояния материально-технической базы транспортного комплекса, что вызывает дополнительную социальную напряженность в обществе.

Обновление и пополнение парков транспортных средств предпочтительно осуществлять за счет техники отечественного производства, что необходимо для обеспечения национальной безопасности страны и уменьшения зависимости от закупок транспортной техники за рубежом.

Необходимо также улучшить состояние и техническую оснащенность объектов инфраструктуры, привести их в соответствие с современными требованиями.

В последние годы значительно возросла системообразующая роль транспорта и повысилась взаимосвязь задач его развития с приоритетами социально-экономических преобразований.

В целях регулирования правоотношений, связанных с организацией транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок автомобильным транспортом, удовлетворения потребностей населения в транспортных услугах, установления правовых и организационных основ транспортного обслуживания в пригородном и межмуниципальном сообщении, в Республике Тыва действует Закон Республики Тыва от 27 ноября 2003 г. № 424 ВХ-1 «О пассажирском транспорте Республики Тыва» и постановление Правительства Республики Тыва от 25 августа 2011 г. № 522 «Об организации пассажирских перевозок автомобильным

транспортом общего пользования по междугородным маршрутам региональных перевозок на территории Республики Тыва».

Также для организации транспортного обслуживания и развития сети автомобильных дорог общего пользования в республике реализуется государственная программа Республики Тыва «Развитие транспортной системы Республики Тыва на 2014-2016 годы», утвержденная постановлением Правительства Республики Тыва от 28 апреля 2014 г. № 171.

Целями данной государственной программы являются:

обеспечение бесперебойного транспортного обслуживания населения Республики Тыва воздушным, автомобильным транспортом и повышение качества услуг по перевозке пассажиров;

увеличение протяженности сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения, соответствующих нормативным требованиям;

развитие и увеличение пропускной способности сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения;

выполнение задачи по удвоению объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального (межмуниципального) и местного значения в период 2013-2022 годов;

формирование в республике единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения.

Объем финансирования, предусмотренный республиканским бюджетом Республики Тыва на обновление парка подвижного состава автобусных маршрутов составляет:

в 2015 году – 10500 тыс. рублей;

в 2016 году – 11000 тыс. рублей;

в 2017 году – 10500 тыс. рублей.

В 2015 году средства, предусмотренные республиканским бюджетом Республики Тыва в размере 10500,0 тыс. рублей, не были профинансированы.

В период 2016-2017 гг. планируется закупка автобусов средней вместимости для осуществления пассажирских перевозок на пригородных автобусных маршрутах.

Таким образом, для организации транспортного обслуживания населения республики необходимо развитие общественного автомобильного транспорта для осуществления перевозок пассажиров и багажа в пригородном и межмуниципальном сообщении, путем обновления подвижного пассажирского состава.

3. Целевая модель транспортного обслуживания населения Республики Тыва

3.1. Ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.

Ключевыми приоритетами транспортного развития являются:

1) сохранение уровня транспортной обеспеченности населения на уровне не ниже существующего;

- 2) оптимизация маршрутной сети пригородных перевозок;
- 3) организация регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Сформированная система приоритетов определяет целевые значения параметров в среднестатистических параметрах транспортного обслуживания.

Данные о параметрах транспортного обслуживания в существующих условиях и для инерционного сценария развития на перспективу до 2030 года представлены в таблице 10.

Таблица 10

№ п/п	Наименование параметра	Единица измерения	Целевое значение
Обязательные параметры			
1	Объем отправленных пассажиров	тыс. пасс.	487
1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. пасс.	-
1.2.	Автомобильный транспорт	тыс. пасс.	487
2	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км/чел.	4,25
2.1.	Железнодорожный транспорт	пасс-км/чел	
2.2.	Автомобильный транспорт	пасс-км/чел	3
3	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	процентов	89
3.1.	Железнодорожный транспорт	процентов	
3.2.	Автомобильный транспорт	процентов	89
4	Число населённых пунктов, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию		
4.1.	Железнодорожный транспорт	ед.	
4.2.	Автомобильный транспорт	ед.	
5	Плотность транспортной сети		0,01
5.1.	Железнодорожный транспорт	км/кв.км	
5.2.	Автомобильный транспорт	км/кв.км	0,01
6	Полная величина государственных субсидий, в том числе	млн. руб.	0
6.1	Республиканский бюджет Республики Тыва	млн. руб.	0
6.2	Федеральный бюджет	млн. руб.	0
7	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	процентов	1,04
8	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	200

3.2. Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям внутрирегионального транспортного баланса.

В Республике Тыва 4 пригородных автобусных маршрута, перевозка пассажиров и багажа на данных автобусных маршрутах осуществляется автомобильным транспортом юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями.

Указанные автобусные маршруты являются социально значимыми в связи с ежедневной потребностью населения пригородных населенных пунктов республики в пользовании услугами учреждений здравоохранения, образования, социального обслуживания и иных, расположенных в г. Кызыле.

Перевозка пассажиров общественным транспортом является социально значимым видом деятельности, для обеспечения которой необходимо непосредственное участие государства.

В настоящее время юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозку пассажиров автомобильным транспортом, несут большие затраты, связанные с выплатой платежей по кредитным договорам, выплатой заработной платы работникам, проведением технического обслуживания и обновлением подвижного состава и исполнением других обязательств, связанных с осуществлением данной деятельности.

В целях обеспечения транспортного обслуживания населения автомобильным общественным транспортом на автобусных маршрутах Республики Тыва необходимо решить следующие основные проблемы:

обновление парка подвижного состава на пригородных автобусных маршрутах позволит не только сохранить перевозочный потенциал, но и обеспечить прирост перевозок, снизить неоправданные эксплуатационные затраты транспортных предприятий и, в конечном итоге, повысить качество транспортного обслуживания населения и предприятий отраслей экономики, а также безопасность пассажирских перевозок;

предоставление субсидий из республиканского бюджета муниципальным образованиям на софинансирование затрат юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, связанных с деятельностью по перевозке пассажиров на внутримunicipальных автобусных маршрутах Республики Тыва;

обеспечение функционирования пассажирских автостанций в административных центрах муниципальных образований Республики Тыва.

3.3. Перспективные значения параметров транспортного обслуживания для оптимизированной схемы транспортного обслуживания приведены в таблице 11.

Таблица 11

Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения Республики Тыва по оптимизированному сценарию

№ п/п	Наименование параметра	Единица измерения	2014 г.	2015 г.	2016-2020 гг.	2021-2025 гг.	2030 г.
1.	Объем отправленных пассажиров	тыс. пасс.	487	487	495	500	510
1.1..	Автомобильный транспорт	тыс. пасс.	487	487	495	500	510
2.	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км/чел.	4,25	4,26	4,3	4,35	4,4
2.1.	Автомобильный транспорт	пасс-км/чел	4,25	4,26	4,3	4,35	4,4
3.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	процентов	89	89	96	96	98
3.1.	Автомобильный транспорт	процентов	89	89	96	96	98
4.	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	ед.	3	3	2	2	1
4.1.	Автомобильный транспорт	ед.	3	3	2	2	1
5.	Плотность транспортной сети						
5.1.	Автомобильный транспорт	км/кв.км	0,01	0,01	0,01	0,011	0,011
6.	Полная величина государственных субсидий, в том числе	млн. руб.	0	0	0	0	0
	Республиканский бюджет Республики Тыва	млн. руб.	0	0	0	0	0
	Федеральный бюджет	млн. руб.	0	0	0	0	0
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	1,04	1,03	1,02	1,00	0,99
8.	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	187,3	194,41	200	203	205
9.	Убыток от осуществления пригородных пассажирских перевозок	млн. руб.	-	-	-	-	-
10.	Величина непокрытых убытков от осуществления пригородных пассажирских перевозок за счёт выпадающих доходов от тарифного регулирования и выполнения целевых параметров качества и регулярности	млн. руб.	-	-	-	-	-

3.4. Основные параметры внутрирегионального транспортного баланса на средне- и долгосрочную перспективу

Необходимый уровень транспортного обслуживания обеспечивается на пригородных автобусных маршрутах Республики Тыва.

Параметры ВРТБ на перспективу до 2030 года приведены в таблице 12.

Таблица 12

Внутрирегиональный транспортный баланс в текущих условиях

Сообщение	Протяженность, км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправками		Примечания
		всего, тыс. пасс./год	пиковый*, пасс./час				в часы «пик»	в непиковые часы	
Автомобильный транспорт									
1. Кызыл – Каа-Хем	38	214,8	115	201	ежедневно	108			не регулярное
2. Кызыл – Вавилинский затон	37	97,44	48	202	ежедневно	7			не регулярное
3. Кызыл – Сукпак	38	146,1	79	203	ежедневно	6			не регулярное
4. Кызыл – Ээрбек	46	28,72	22	204	ежедневно	2			не регулярное

Таблица 13

Внутрирегиональный транспортный баланс для оптимизированного сценария до 2030 года

Сообщение	Протяженность, км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправками		Примечания
		всего, тыс. пасс./год	пиковый*, пасс./час				в часы «пик»	в непиковые часы	
Автомобильный транспорт									
1. Кызыл – Каа-Хем	38	267,8	135	201	ежедневно	108	10	20	
2. Кызыл – Вавилинский затон	37	110	78	202	ежедневно	7	15	35	
3. Кызыл – Сукпак	38	170	95	203	ежедневно	6	10	30	
4. Кызыл – Ээрбек	46	36	52	204	ежедневно	2	15	60	

4. «Дорожная карта» по реализации КПТО

Перечень необходимых мероприятий по реализации КПТО представлен в таблице 14.

Таблица 14

«Дорожная карта» по реализации КПТО

Наименование мероприятия	Сроки исполнения	Ответственные за исполнение
1. Мероприятия по организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом в Республике Тыва		
1.1. Формирование реестра автобусных маршрутов Республики Тыва	2015-2016 гг.	Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва
1.2. Обследование автобусных маршрутов для оценки соответствия технического состояния и уровня содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения требованиям безопасности движения перед их открытием и в процессе эксплуатации – не реже двух раз в год (к осенне-зимнему и весенне-летнему периодам) в порядке, определяемом действующими законодательными и иными нормативными правовыми документами	не реже двух раз в год	Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва, администрации муниципальных образований (по согласованию)
1.3. Изучение пассажиропотока (количество пассажиров, перевезенных за определенный период времени в одном направлении, классификация маршрутов, согласование и утверждение паспортов муниципальных маршрутов и расписаний движения)	2015-2016 гг.	Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва, администрации муниципальных образований (по согласованию)
1.4. Обновление парка подвижного состава на пригородных автобусных маршрутах	2015-2016 гг.	Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва, администрации муниципальных образований (по согласованию)
1.5. Подготовка расчетов и обоснования для предоставления субсидий юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по перевозке пассажиров на пригородных и межмуниципальных автобусных маршрутах Республики Тыва	2015-2020 гг.	Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва, Министерство финансов Республики Тыва
1.6. Проведение открытого конкурса на право получения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями свидетельств об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок в межмуниципальном и пригородном сообщении Республики Тыва	2017-2018 гг.	Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва

Наименование мероприятия	Сроки исполнения	Ответственные за исполнение
1.7. Проведение работы по привлечению юридических лиц и индивидуальных предпринимателей для осуществления пассажирских перевозок на внутримunicipальных, пригородных и межмunicipальных автобусных маршрутах Республики Тыва	2016 г.	Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва
1.8. Проведение разъяснительной работы с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность по перевозке пассажиров в пригородном и межмunicipальном сообщении Республики Тыва, о необходимости заключения договоров с территориальными отделами социальной защиты на перевозку льготной категории граждан, для которых предусмотрен бесплатный проезд на внутриреспубликанских автобусных маршрутах	2016-2017 гг.	Министерство труда и социальной политики Республики Тыва, органы местного самоуправления (по согласованию)
2. Мероприятия по совершенствованию нормативно-правового регулирования транспортного обслуживания населения в Республике Тыва		
2.1. В соответствии с требованиями Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» внесение изменений в нормативные правовые акты Республики Тыва в сфере организации перевозок пассажиров и багажа	2015-2016 гг.	Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва
3. Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения		
3.1. Осуществление проверки качества подготовки водителей в специализированных учебных заведениях (автошколах)	2016 г.	Министерство образования и науки Республики Тыва, Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва, Управление ГИБДД МВД по Республике Тыва
3.2. Проведение профилактических мероприятий, направленных на профилактику безопасности дорожного движения и соблюдение всеми участниками дорожного движения правил дорожного движения	постоянно	Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва, органы местного самоуправления (по согласованию)

Наименование мероприятия	Сроки исполнения	Ответственные за исполнение
4. Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности		
<p>4.1. Проведение разъяснительной работы по соблюдению Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в части проведения субъектами транспортной инфраструктуры и транспорта:</p> <p>категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;</p> <p>оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства;</p> <p>разработки и утверждения планов мероприятий по обеспечению транспортной безопасности</p>	постоянно	Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва, органы местного самоуправления (по согласованию)
<p>4.2. Проведение разъяснительной работы о необходимости исполнения требований действующего законодательства по оснащению транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров, опасных грузов, навигационным оборудованием ГЛОНАСС/ГЛОНАСС GPS и тахографами</p>	постоянно	Министерство дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва, органы местного самоуправления (по согласованию), ТОГАДН по Республике Тыва (по согласованию)

4.1. Эффекты от реализации КПТО

Реализация КПТО окажет позитивное воздействие на социально-экономическое развитие Республики Тыва. Получателями позитивных эффектов от его реализации будут население, транспортный бизнес, Республика Тыва, Российская Федерация.

Эффекты для населения

Ключевым эффектом от реализации КПТО для населения республики будет являться сохранение доступности регулярного транспортного обслуживания; сокращение числа населенных пунктов и доли жителей, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию.

Кроме того, в результате реализации КПТО удастся повысить доступность социально значимых услуг (медицинских, образовательных и др.).

Реализация мероприятий КПТО позволит также сохранить ценовую доступность общественного транспорта без снижения качества транспортного обслуживания населения.

Эффекты для транспортного бизнеса

Реализация КПТО позитивно скажется на стабильности и привлекательности для инвестиций сферы пассажирских перевозок в пригородном сообщении Республики Тыва, обеспечит условия для дальнейшего развития конкуренции на рынке автобусных перевозок.

Эффекты для Республики Тыва

Реализация КПТО является необходимым условием для дальнейшего развития экономики Республики Тыва. Организация транспортного обслуживания на автобусных маршрутах Республики Тыва в рамках выполнения мероприятий КПТО позволит обеспечить потребность населения республики в качественных перевозках пассажиров автомобильным транспортом, что позволит снизить уровень недовольства среди населения.

Эффекты для Российской Федерации

Вопросы социально-экономического развития населенных пунктов, районов в целом и вопросы закрепления в них трудоспособного населения является общегосударственной задачей. Реализация КПТО обеспечит обороноспособность и территориальную целостность Республики Тыва.

4.2. Риски при реализации КПТО

Основными рисками при реализации КПТО являются:

- 1) риск сокращения размера субсидий из федерального бюджета;
- 2) риск развития нерегулируемых автобусных перевозок;
- 3) риск низких темпов экономического развития Республики Тыва.

4.3. Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям

В связи с отсутствием на территории Республики Тыва железнодорожного транспорта автомобильный транспорт является безальтернативным.

5. Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок

На основе прогноза пассажиропотока с учетом объективных инфраструктурных ограничений сформирован региональный заказ и определены требования к параметрам осуществления пригородных пассажирских перевозок.

Требования к параметрам регионального транспортного заказа на период до 2030 года представлены в таблице 15.

Таблица 15

**Требования к параметрам регионального
транспортного заказа на период до 2030 года**

№ п/п	Сооб- щение	Объём заказа		Уровень тарифа за зону		Расчет стоимости регионального заказа			
		место- км	количе- ство рейсов в сутки (туда- обратно)	экономи- чески обосно- ванный, руб. 10 км	установ- ленный в рамках регио- нального заказа для населе- ния, руб./10 км	средний экономи- чески обосно- ванный уровень тарифа, руб./10 пасс-км	средний установ- ленный в рамках ре- гионально- го заказа для населе- ния, руб./10 пасс-км	пассажи- рооборот, пасс-км	мини- мальная стоимость регио- нального транс- портного заказа, млн. руб.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	гр. 10 = гр.9 x (гр.7 – гр.8)/10/ 1000000
1	Кызыл – Каа-Хем	38	108	-	*	-			0
2	Кызыл – Вави- линский затон	37	7	-	*	-			
3	Кызыл – Сукпак	38	6	-	*	-			
4	Кызыл – Ээрбек	46	2	-	*	-			

* Региональный заказ устанавливается по результатам конкурса, договоры, планируемые к заключению с перевозчиками на перевозки пассажиров автомобильным транспортом, будут предусматривать субсидирование за счет средств республиканского бюджета Республики Тыва, в случае, если финансовые средства будут предусмотрены в бюджете республики на соответствующий финансовый год.

Источники информации

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, утверждена Распоряжением Правительства РФ от 11 июня 2014 года № 1032-р.
2. Стратегия социально-экономического развития Республики Тыва на период до 2020 года, одобрена постановлением Правительства Республики Тыва от 30 января 2012 г. № 28.
3. Письмо исполняющего обязанности Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 1 июля 2015 г. № СА-28/8232.
4. Государственная программа Республики Тыва «Развитие транспортной системы Республики Тыва на 2014-2016 годы», утверждена постановлением Правительства Республики Тыва от 28 апреля 2014 г. № 171
5. Закон Республики Тыва от 27 ноября 2003 г. № 424 ВХ-1 «О пассажирском транспорте Республики Тыва».
6. Постановление Правительства Республики Тыва от 25 августа 2011 г. № 522 «Об организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования по междугородным маршрутам региональных перевозок на территории Республики Тыва».
7. Методологические пояснения по данным Росстата Республики Тыва.