

Оглавление

I. ОСНОВНЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА	4
1. ОСНОВНЫЕ ФИНАНСОВО - ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ	4
1.1. Вклад транспортной отрасли в ВРП Республики Татарстан	4
1.2. Сальдированный финансовый результат транспортного комплекса Республики Татарстан за январь-октябрь 2010 года	4
1.3. Кредиторская задолженность предприятий транспортного комплекса Республики Татарстан за 10 месяцев 2010 года	5
1.4. Дебиторская задолженность предприятий транспортного комплекса Республики Татарстан на 1 декабря 2010 года	6
1.5. Задолженность по полученным кредитам банков и займам предприятий транспортного комплекса Республики Татарстан на 1 декабря 2010 года	6
1.6. Заработная плата на предприятиях транспортного комплекса Республики Татарстан за 10 месяцев 2010 года	7
1.7. Финансирование отрасли	8
2. ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО	9
2.1. Итоги дорожного комплекса в Республике Татарстан за 2010 год	9
2.2. Ход строительства и реконструкции объектов улично-дорожной сети г.Казани, необходимых для проведения XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года	13
3. ТРАНСПОРТ	14
3.1. Итоги деятельности предприятий городского электрического транспорта за 2010 год	14
3.2. Автомобильный транспорт	18
3.3. Итоги деятельности предприятий внутреннего водного транспорта за 2010 год	40
3.4. Итоги деятельности предприятий воздушного транспорта за 2010 год	47
3.5. Итоги деятельности предприятий железнодорожного транспорта за 2010 год	50
3.7. Транспортная доступность	57
4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НАПРЯЖЕННОСТИ НА РЫНКЕ ТРУДА	58
5. ОХРАНА ТРУДА И ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ	60
5.1. Охрана труда на предприятиях транспортного комплекса республики	60
5.2. Охрана окружающей среды	62
6. ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА	63
II. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ И ЗАДАЧИ ОТРАСЛИ	65
1. СТРОИТЕЛЬСТВО «СВЯЖСКОГО МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА (РЕСПУБЛИКА ТАТАРСТАН)»	65
2. ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО	67
2.1. Финансирование строительства дорожной сети в 2011 году	67
2.2. Строительство платной автомобильной дороги «Шали (М-7) – Бавлы (М-5)»	67
2.3. Реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга»	70
2.4. Сметное нормирование в дорожной отрасли	71
3. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ	73
3.1. Реконструкция и развитие Международного аэропорта «Казань»	73
3.2. Реконструкция перрона и рулежных дорожек международного аэропорта «Бегишево»	75
3.3. Реализация стратегии развития ОАО «АК БАРС АЭРО»	77
4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ	79
4.1. Модернизация пассажирской инфраструктуры железнодорожного транспорта	79
4.2. Реализация Программы развития и обновления Горьковской железной дороги для транспортного обеспечения Универсиады – 2013 в г. Казани	80
4.3. Организация интермодальных перевозок от станции Казань до международного аэропорта «Казань»	80
4.4. Организация внутригородского кольцевого пассажирского железнодорожного сообщения в г.Казань	81
5. ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ	83
5.1. Реконструкция и модернизация Казанского речного порта	83
6. АВТОМОБИЛЬНЫЙ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ	84
6.1. Городской пассажирский транспорт г. Казани	84

6.2. Обновление основных фондов транспортных предприятий Республики Татарстан	88
6.3. Организация перевозок пассажиров в муниципальных образованиях Республики Татарстан	89
6.4. Перевозка учащихся школьными автобусами в Республике Татарстан.....	91
6.5. Перспективы развития таксомоторных перевозок в Республике Татарстан.....	93
6.6. Информация о водительском составе автотранспортных предприятий Республики Татарстан	97
7. ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА.....	100
8. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН	102
8.1. Работа Межведомственной комиссии Совета Безопасности РТ по транспортной безопасности.....	102
8.2. Реализация мероприятий по транспортной безопасности на Казанском метрополитене.....	104

I. ОСНОВНЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА




1. Основные финансово - экономические показатели

1.1. Вклад транспортной отрасли в ВРП Республики Татарстан

Вклад транспортной отрасли в структуру валового регионального продукта возможно оценить, рассматривая долю транспортной составляющей в валовой добавленной стоимости всех отраслей народного хозяйства Республики Татарстан.

Суммарный вклад транспортной составляющей в валовой региональный продукт Республики Татарстан в 2010 году составил 6,3%.

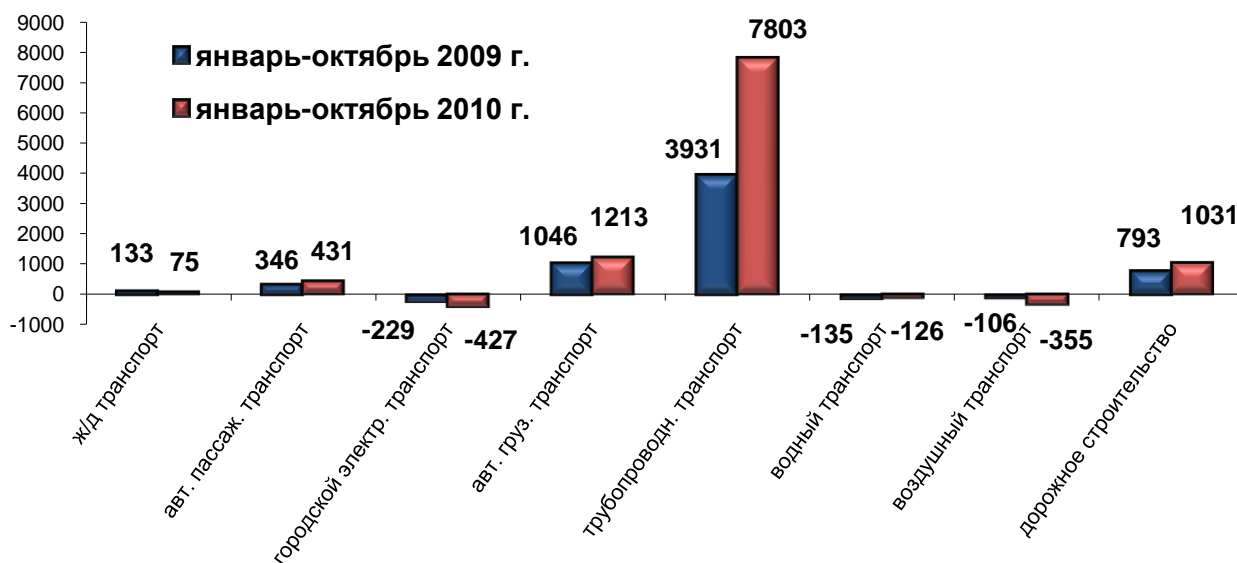
Вклад транспортной отрасли в ВРП Республики Татарстан, млн. рублей (в сопоставимых ценах)

	Наименование показателя	2008	2009	2010 (оценка)
1	Валовой региональный продукт (ВРП)	933 472,8	889 493,9	995 000,0
2	Темп роста ВРП, в % к предыдущему году	 121,1	 95,3	 103,8
3	Валовая добавленная стоимость (ВДС) «Транспорт»	56 700,0	56 927,6	62 685,0
4	Темп роста НДС «Транспорт», в % к предыдущему году	 132,5	 100,4	 110,1
5	Доля НДС «Транспорта» в ВРП, %	6,2	6,4	6,3

1.2. Сальдированный финансовый результат транспортного комплекса Республики Татарстан за январь-октябрь 2010 года

По итогам 10 месяцев 2010 года сальдированный финансовый результат предприятий транспортного комплекса республики составил 9,6 млрд. рублей прибыли, из них «транспорт» - 8,6 млрд. руб., что на 67% больше, чем за аналогичный период предыдущего года (далее – АППГ), «дорожное строительство» – 1,03 млрд.руб., что на 30% больше, чем за АППГ.

Динамика сальдированного финансового результата, млн. рублей

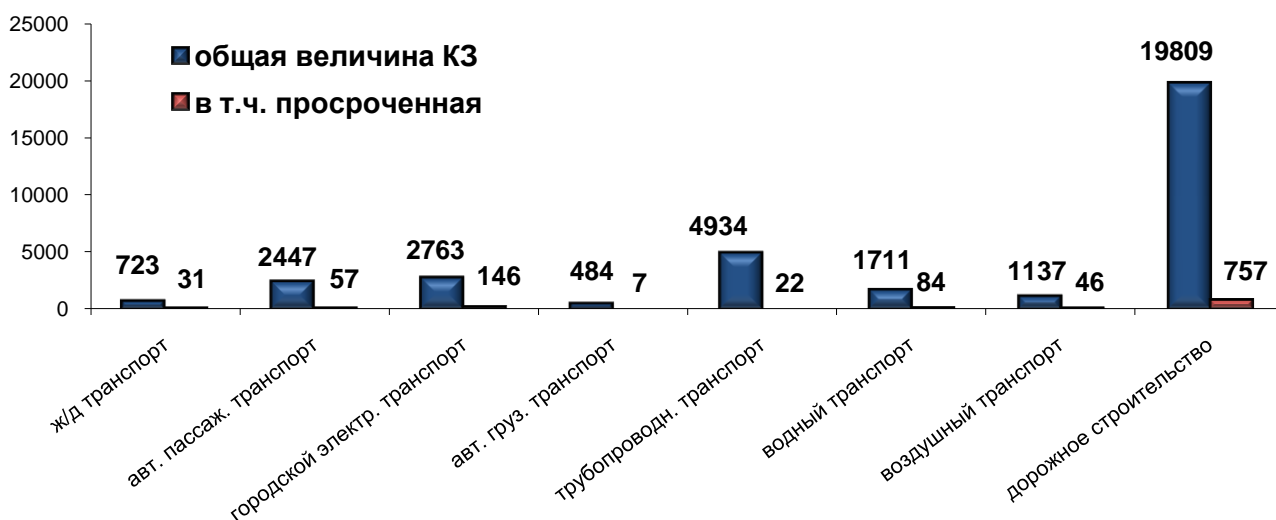


1.3. Кредиторская задолженность предприятий транспортного комплекса Республики Татарстан на 1 ноября 2010 года

Кредиторская задолженность предприятий транспортного комплекса Республики Татарстан на 1 ноября 2010 г. составила 34,0 млрд. рублей, из них «транспорт» - 14,2 млрд. рублей, «дорожное строительство» – 19,8 млрд. рублей.

Из общей величины кредиторской задолженности 3% или 1,1 млрд. рублей – просроченная задолженность, из них «транспорт» - 0,4 млрд. рублей, «строительство» - 0,7 млрд. рублей.

Величина кредиторской задолженности на 1 ноября 2010 года, млн. рублей

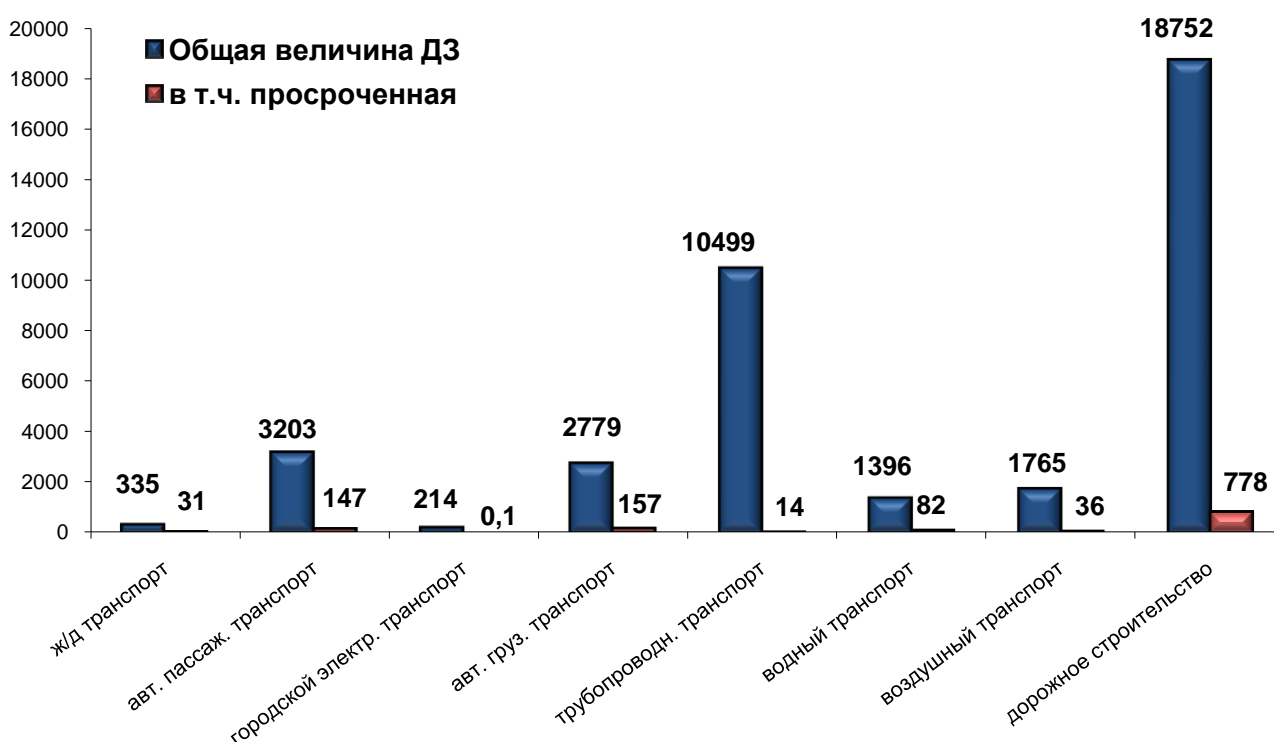


1.4. Дебиторская задолженность предприятий транспортного комплекса Республики Татарстан на 1 ноября 2010 года

Величина дебиторской задолженности предприятий транспортного комплекса Республики Татарстан на 1 ноября 2010 г. составила 38,9 млрд. рублей, из них «транспорт» - 20,2 млрд. рублей, «дорожное строительство» – 18,7 млрд. рублей.

Из общей величины дебиторской задолженности 3% или 1,2 млрд. рублей – просроченная задолженность, из них «транспорт» - 0,5 млрд. рублей, «дорожное строительство» - 0,7 млрд. рублей.

Дебиторская задолженность предприятий транспортного комплекса Республики Татарстан на 1 ноября 2010 года, млн. рублей

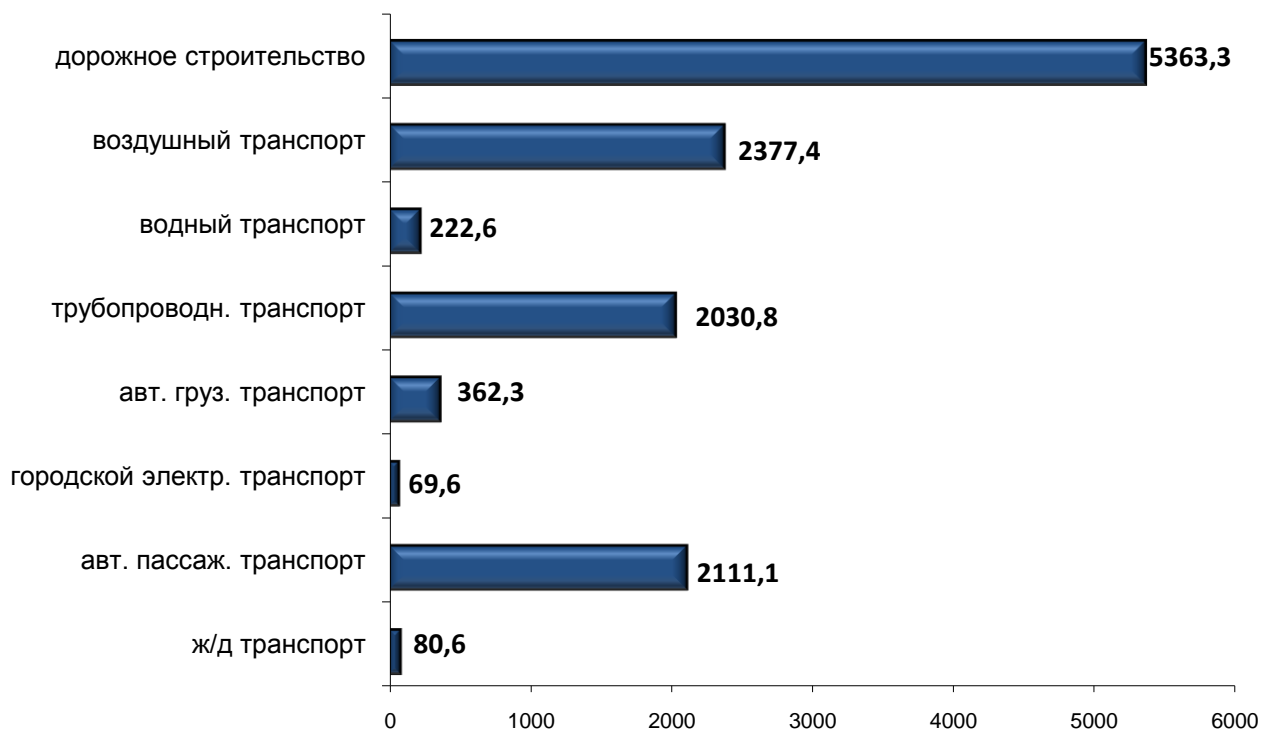


1.5. Задолженность по полученным кредитам и займам предприятий транспортного комплекса Республики Татарстан на 1 ноября 2010 года

Задолженность по полученным кредитам и займам предприятий транспортного комплекса Республики Татарстан на 1 ноября 2010г. составила 12,6 млрд. руб., из них «транспорт» - 7,2 млрд. рублей. (57% от общего объема задолженности), «дорожное строительство» - 5,4 млрд. рублей. (43%).

Просроченная задолженность по кредитам и займам у предприятий «транспорта» и «дорожного строительства» отсутствует.

Задолженность по кредитам и займам на 1 ноября 2010 года, млн. рублей

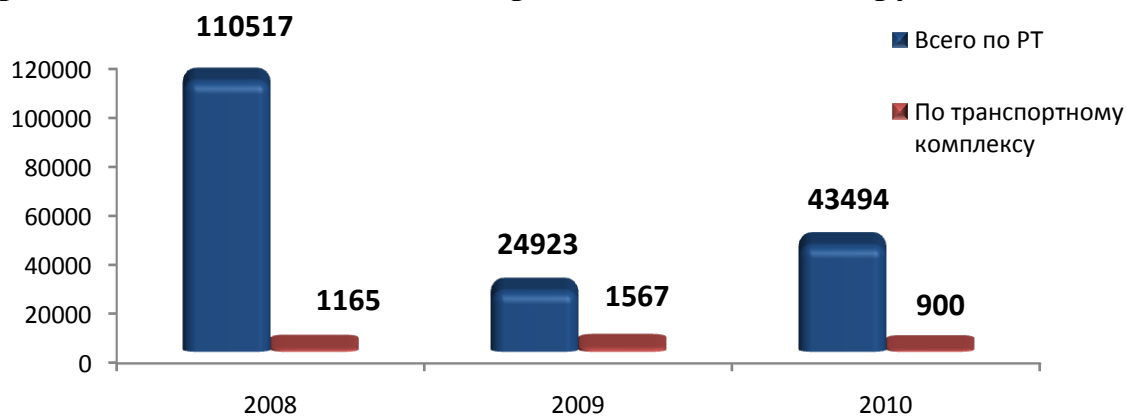


1.6. Зарботная плата на предприятиях транспортного комплекса Республики Татарстан за 10 месяцев 2010 года

По данным Татарстанстата, величина среднемесячной заработной платы предприятий «транспорта» за январь-октябрь 2010 года составила 20 615 руб., (115,6% к АППГ), по отрасли «дорожное строительство» - 20 882 руб., (112% к АППГ), что превышает среднереспубликанский уровень средней заработной платы, которая составляет 17 410 руб.

Величина просроченной задолженности по заработной плате предприятий транспортного комплекса на 1 января 2011 года составила 900 тыс.руб., что меньше на 43% по сравнению с АППГ.

Просроченная задолженность по заработной плате, тыс. рублей



1.7. Финансирование отрасли

В 2010 году объем финансирования транспортного комплекса (без учета объектов Универсиады) составил 22,49 млрд.рублей, в том числе из федерального бюджета 6,71 млрд.рублей и 15,78 млрд.рублей из республиканского бюджета, из них:

- 12,0 млрд.рублей - из республиканского бюджета на реализацию программы дорожных работ на дорогах общего пользования регионального значения (в том числе 0,6 млрд.рублей за счет средств федерального бюджета, выделенных Республике Татарстан в качестве бюджетного кредита на строительство автомобильной дороги «Сорочьи Горы – Шали», соединяющей автодорогу «Казань-Оренбург» и автодорогу М-7);

- 5,1 млрд.рублей - из федерального бюджета на содержание, ремонт и реконструкцию федеральных автомобильных дорог, проходящих по территории Республики Татарстан;

- 3,0 млрд. рублей на строительство метрополитена в г. Казани (первая линия метрополитена в г. Казани от ст. «Дубравная» до ст. «Заводская» («Авиастроительная») протяженность 18,46 км, 11 станций, срок ввода-2013 год);

- 1,5 млрд.рублей – из федерального бюджета и 0,2 млрд.рублей из бюджета Республики Татарстан на строительство Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра;

- 0,386 млрд.рублей - из республиканского бюджета на компенсацию выпадающих доходов автотранспортным предприятиям, осуществляющим пассажирские перевозки льготных категорий граждан по единым месячным проездным билетам;

- 0,04 млрд.рублей в виде субсидий муниципальным образованиям республики для организации пассажирских перевозок и обеспечения равной доступности услуг общественного транспорта;

- 0,15 млрд.рублей - из бюджета Республики Татарстан транспортным предприятиям в виде дотаций на возмещение убытков от регулирования тарифов и перевозок льготных категорий пассажиров по пригородным пассажирским перевозкам железнодорожным и водным транспортом;

- 0,113 млрд.рублей - из федерального бюджета на проектные работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы международного аэропорта «Казань»;

- 0,01 млрд.рублей выделено из республиканского бюджета на реализацию мероприятий республиканской целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в республике Татарстан».

2. Дорожное хозяйство

2.1. Итоги дорожного комплекса в Республике Татарстан за 2010 год

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения Республики Татарстан составляет 14 529 км, из них федеральных дорог 1066 км, региональных – 13 463 км.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и федерального значения с асфальтобетонным покрытием 11 562 км (80%), со щебеночным – 1 915 км (13%), грунтовых дорог – 1 052 км (7%).

Плотность сети дорог общего пользования составляет 214,18 км на 1000 кв. км территории.

Большая часть региональных автомобильных дорог представлена дорогами низших (IV и V) категорий – 11 742 км (или 87%).

В 2010 году объем выполнения работ на объектах дорожного хозяйства составил **17 912,7** млн. рублей: в том числе:

12 859,3 млн. рублей – региональные автомобильные дороги;

5 053,4 млн. рублей – федеральные автомобильные дороги;

В счет выделенных средств выполнено:

➤ **на региональных автодорогах:**

- строительство и реконструкция автомобильных дорог и мостовых сооружений – введено 40,9 км;
- ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений – 396,4 км;
- приведение в нормативное состояние дорожно-уличной сети населенных пунктов – 91,6 км;
- соединено подъездами с твердым покрытием 24 населённых пункта;
- содержание автомобильных дорог и мостовых сооружений;
- проектно-изыскательские работы;
- мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования.

➤ **на федеральных автодорогах:**

- введен в эксплуатацию завершённый реконструкцией участок автомобильной дороги М-7 «Волга» км 933 – км 941;
- продолжались работы по реконструкции участков автомобильной дороги М-7 «Волга» км 840 – 859 (I пусковой комплекс), км 971 – км 978 (на мостовом переходе через р. Вятка), автодороги «Йошкар – Ола – Зеленодольск – подъезд к автодороге М-7 «Волга» на участке Сафоново – Залесный, общей протяженностью 32,4 км;
- ремонт 97 км;

- капитальный ремонт – 11,2 км автодорог;
- содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений;
- проектно-изыскательские работы.

Сеть автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан

Наименование	Прот-ть, км	в том числе:		
		А/б	Перех.	Грунт
Автомобильные дороги федерального значения	1 066	1 066	0	0
Автомобильные дороги регионального значения	13 463	10 496	1 915	1 052
ИТОГО:	14 529	11 562	1 915	1 052

Сеть автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан по техническим категориям

Наименование	Всего, км	в т.ч. по категориям:				
		I	II	III	IV	V
Федеральные	1 066	186	392	488		
Региональные	13 463	64	169	1 488	10 382	1 360
ИТОГО:	14 529	250	561	1 976	10 382	1 360

Плотность дорожной сети общего пользования Республики Татарстан достигла значения 214,18 км/1000 кв.км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 170,43 км/1000 кв.км. По республике плотность сети колеблется от 141,7 км/1000 кв.км в Спасском районе до более 300 км/1000 кв.км в Альметьевском и Тюлячинском районах.

В Республике Татарстан остается более 1400 населенных пунктов, не имеющих подъездов с асфальтобетонным покрытием протяженностью более 3600 км, в том числе 912 населённых пунктов, не имеющих связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием, протяженностью 2222 км.

По предварительным расчетам, потребность в финансировании для приведения в нормативное состояние данных подъездов составляет более 60 млрд. рублей. Это означает, что для соединения всех населенных пунктов подъездами с твердым типом покрытия в ближайшие 10 лет необходимо ежегодное финансирование на уровне 6 млрд. рублей в год.

В 2010 году завершены работы по соединению дорогами с твёрдым типом покрытия 24 населённых пунктов.

На сегодняшний день в целях удешевления строительства подъездных автодорог к сельским населённым пунктам ведётся работа по разработке стандарта организации по устройству дорожной одежды переходного типа на подъездах к населённым пунктам.

Сведения о населенных пунктах, не имеющих связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием (оперативные сведения по состоянию на 01.01.2011 года)

Количество жителей, человек	Количество населенных пунктов	Протяженность подъездов, км	в том числе:			% от общего количества населенных пунктов
			Соединённые в 2010г	Незавершённые объекты 2007-2010 гг.	Начало и продолжение работ по плану 2011 года	
до 50	418	1 048,9	4	8	7	45,8
51-80	112	310,3	1	4	4	12,3
81-100	70	159,9	4	2	3	7,7
101-125	55	121,1	1	1	2	6,0
более 125	257	581,9	14	12	38	28,2
ИТОГО:	912	2 222,1	24	27	54	100,0

Удельный вес населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи дорогами с твердым покрытием до сети путей общего пользования, составляет 29,6 %.

Удельный вес населённых пунктов, не имеющих круглогодичной связи дорогами с твердым покрытием до сети путей общего пользования

Индикатор	год	
	2009	2010
Удельный вес населённых пунктов, не имеющих круглогодичной связи дорогами с твёрдым покрытием до сети путей общего пользования, %	30,4	29,6

Классификация мостов на автомобильных дорогах Республики Татарстан

Наименование автомобильных дорог	Всего		металлические и железобетонные	деревянные	каменные
	шт.	п.м.			
федеральные	111	9 780	111	-	-
региональные	1 094	45 531	1 079	12	3
ВСЕГО	1 205	55 311	1 190	12	3

Сводная информация о выполненных объемах дорожных работ на автомобильных дорогах общего пользования Республики Татарстан в 2009 и 2010 году, млн. рублей

Годы	Всего :	Региональные дороги	Федеральные дороги
2009	12 127,6	8 364,7	3 762,9
2010	17 912,7	12 859,3	5 053,4

Выполнение программы дорожных работ на автомобильных дорогах общего пользования Республики Татарстан в 2009-2010 годах по видам работ, млн. рублей

Вид работ	2009			2010		
	Всего по РТ	в т.ч. автомобильные дороги		Всего по РТ	в т.ч. автомобильные дороги	
		регионального значения	федерального значения		регионального значения	федерального значения
строительство и реконструкция	4 262,4	1765,5	2 496,9	6 790,2	2869,5	3 920,7
капитальный ремонт и ремонт	5 078,2	4376,2	702	8 425,9	7760,8	665,1
содержание	2572,6	2101,2	471,4	2 497,1	2057,9	439,2
прочие работы	214,4	121,8	92,6	199,5	171,1	28,4
ИТОГО:	12 127,6	8364,7	3762,9	17 912,7	12859,3	5053,4

Выполнение программы дорожных работ на автомобильных дорогах общего пользования РТ в 2009-2010 годах, млн. рублей



2.2. Ход строительства и реконструкции объектов улично-дорожной сети г.Казани, необходимых для проведения XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года

В целях реализации программы улично-дорожной сети г.Казани в рамках подготовки к XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года определены 17 программных мероприятий, которыми предусмотрены строительство и реконструкция 48 объектов :

- 14 транспортных развязок;
- 23 городских автомобильных дорог протяженностью 65,1 км (строительство - 15,75 км, реконструкция - 49,35 км),
- капитальный ремонт 73 городских улиц общей протяженностью 121 км;
- 44 пешеходных переходов, в т.ч. 5 переустраиваются при реконструкции дорог (27 подземных и 17 надземных);
- строительство автоматизированной системы управления дорожным движением.

Общий объем капитальных вложений по программе составляет 39 млрд.рублей, в том числе за счет средств бюджета РФ – 23,35 млрд. рублей, за счет средств РТ – 15,73 млрд.рублей.

В 2010 году финансирование составило 14 млрд.рублей, в т. ч. из бюджета Российской Федерации – 7,5 млрд. руб., из бюджета Республики Татарстан – 6,5 млрд. руб.

Начато строительство 28 объектов улично-дорожной сети, в т.ч.:

- 8 транспортных развязок;
- 13 улиц и дорог;
- 15 пешеходных переходов.

3. Транспорт

3.1. Итоги деятельности предприятий городского электрического транспорта за 2010 год

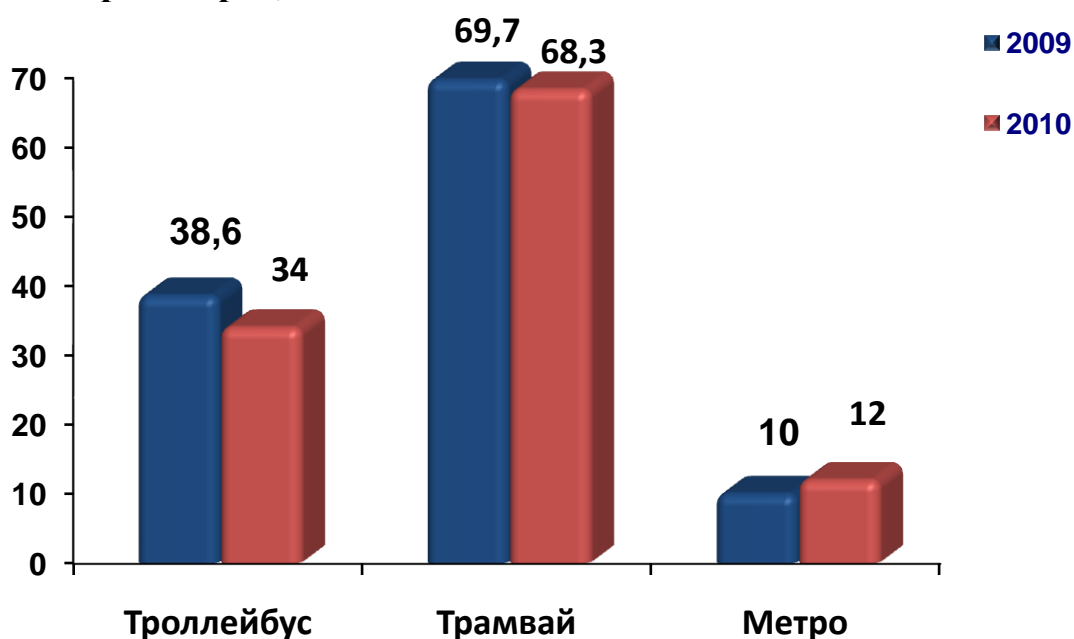
Городской электрический транспорт Республики Татарстан представлен деятельностью 4 предприятий: МУП «Метроэлектротранс», ООО «Электротранспорт», ГУП «Горэлектротранспорт», МУП «Альметьевское троллейбусное управление».



Среднесписочное количество подвижного состава предприятий городского электрического транспорта составило за 2010 год 532 единицы, в том числе 324 трамвая, 268 троллейбусов, 20 вагонов метрополитена. Городским электрическим наземным транспортом осуществляются перевозки пассажиров по 55 маршрутам в 4 крупных городах: г. Казань, г. Набережные Челны, г. Нижнекамск, г. Альметьевск. В городе Казань осуществляются также перевозки метрополитеном.

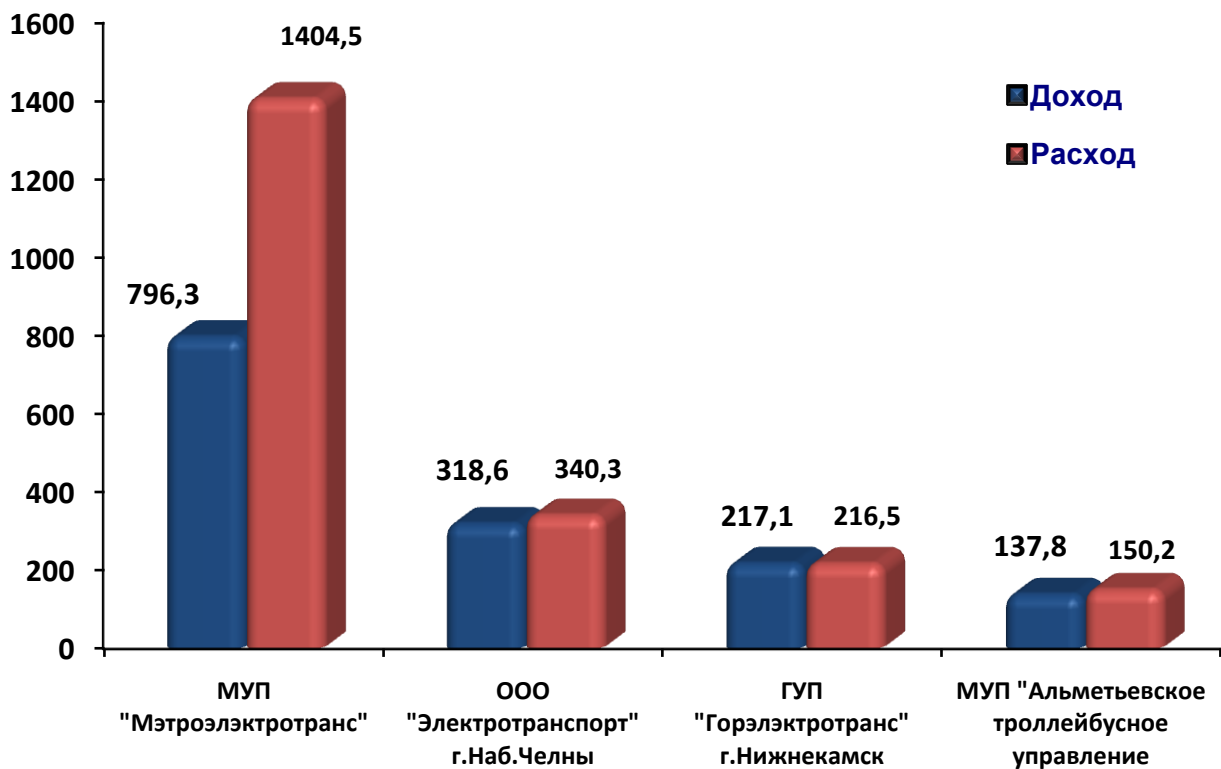
Объем перевезенных пассажиров городским электрическим транспортом за 2010 год составил 114,3 млн. пасс., что меньше в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 3,1%.

Перевезено пассажиров за 2009-2010 годы по видам городского электрического транспорта, млн. пас.

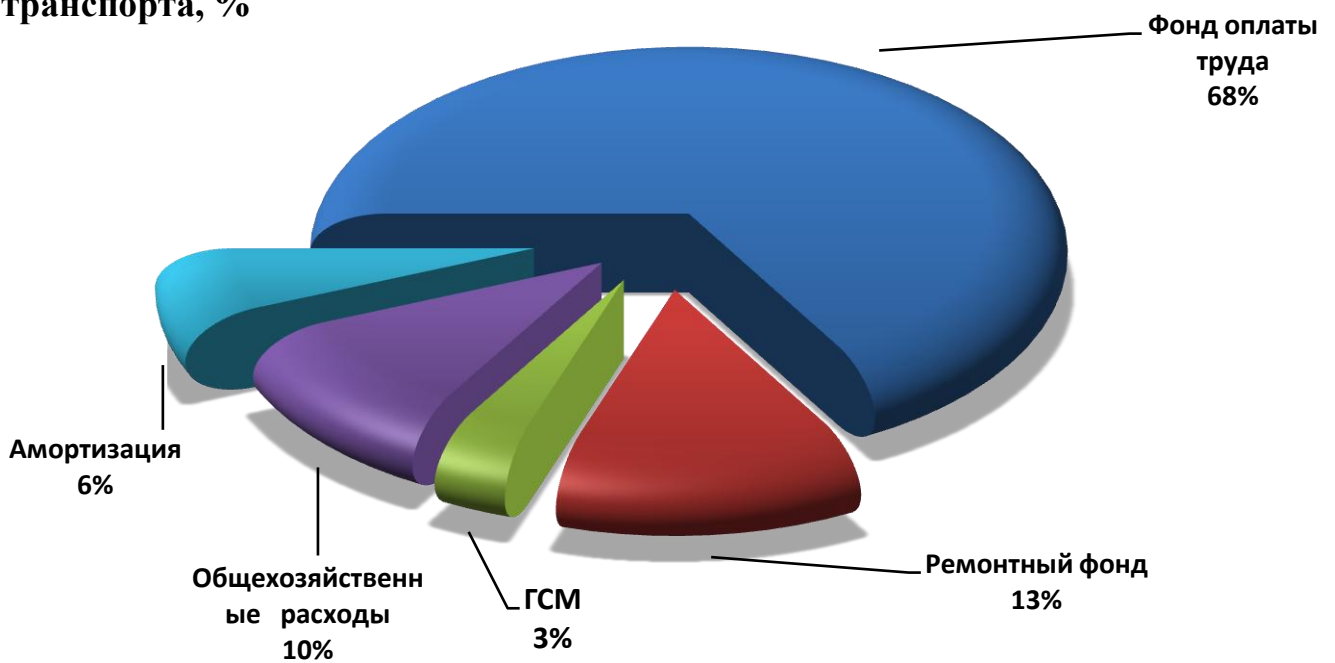


За анализируемый период доход предприятий городского электрического транспорта от пассажирских перевозок составил 1469,8 млн. руб., что ниже уровня аналогичного периода прошлого года на 10%, при этом расходы от пассажирских перевозок за 2010 год снизились на 3% и составили 2111,4 млн. рублей.

Доходы и расходы за 2010 год в разрезе предприятий городского электрического транспорта, млн. рублей



Структура себестоимости предприятий городского электрического транспорта, %



Наименование предприятия	Доходы – всего (тыс.руб.)			Расходы - всего (тыс.руб.)		
	2009 год	2010 год	%	2009 год	2010 год	%
МУП "Метроэлектротранс"	956930	796336	83	1487507	1404484	94
ООО "Электротранспорт"	312736	318599	102	333812	340295	102
ГУП "Горэлектротранспорт"	204667	217117	106	204136	216467	106
МУП "Альметьевское ТУ"	134055	137798	103	150546	150202	99

За отчетный период средняя выработка на 1 единицу подвижного состава городского электрического транспорта составляет 1871,5 тыс. рублей, что немногим ниже уровня прошлого года.

Наименование предприятия	Средняя выработка на 1 ср.спис.единицу ПС (тыс.руб.)			Производительность труда 1 работающего (тыс.руб.)		
	2009 год	2010 год	%	2009 год	2010 год	%
МУП "Метроэлектротранс"	1192	1384	116	145	156	107
ООО "Электротранспорт"	2704	1982	73	276	279	101
ГУП "Горэлектротранспорт"	2950	3066	104	295	321	109
МУП "Альметьевское ТУ"	1153	1053	91	258	253	98

Среднемесячная заработная плата на предприятиях городского электрического транспорта за 2010 год составила 12335,1 рублей, возросла в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 6,7%.

Списочная численность персонала предприятий городского электрического транспорта в 2010 год составила 5609 человек, снизившись на 4,4%.

Наименование предприятия	Среднесписочная численность персонала всего (чел.)			Среднемесячная. заработная плата (руб.)		
	2009 год	2010 год	%	2009 год	2010 год	%
МУП "Метроэлектротранс"	3533	3352	95	12540	13470	107
ООО "Электротранспорт"	1166	1142	98	11719	12065	103
ГУП "Горэлектротранспорт"	680	649	95	11457	12259	107
МУП "Альметьевское ТУ"	486	466	96	10594	11546	109

Итоги финансово-хозяйственной деятельности, предприятий городского электрического транспорта

Показатели	Ед. изм.	2009	2010	%
Пассажиروоборот	<i>млн.пкм</i>	477,7	471,2	98,6
Перевезено пассажиров в т.ч.	<i>млн.чел.</i>	118,6	114,3	96,9
троллейбусами	<i>млн.чел.</i>	38,6	34	88,1
трамваями	<i>млн.чел.</i>	69,7	68,3	97,9
метро	<i>млн.чел.</i>	10	12	120
Себестоимость перевозки 1 платного пассажира	<i>руб.</i>	15,6	16,23	104
Доходы	<i>млн.руб.</i>	1608,4	1469,8	90,9
Расходы	<i>млн.руб</i>	2176	2111,4	97
Количество маршрутов	<i>един.</i>	47	47	100
троллейбусов	<i>един.</i>	19	19	
трамваев	<i>един.</i>	27	27	100
метро/ (станции)	<i>един.</i>	1/6	1/7	
Среднесписочное количество машин в т.ч.	<i>един.</i>	587	532	90,6
троллейбусов	<i>един.</i>	283	268	94,7
трамваев	<i>един.</i>	363	324	123,2
метро	<i>един.</i>	20	20	89,3
Выработка на 1 среднесписочную ед. ПС	<i>тыс.руб</i>	1999,5	1871,5	94
Производительность труда 1 работника	<i>тыс.руб</i>	275,8	262,1	95
Среднесписочная численность	<i>чел.</i>	5865	5609	95,6
Среднемесячная заработная плата	<i>руб.</i>	11577,5	12335,1	106,7

Износ городского электрического транспорта муниципальных образований Республики Татарстан

На качество обслуживания населения пассажирским транспортом влияет достаточно высокий процент изношенности контактных сетей и парка городского электрического транспорта муниципальных образований Республики Татарстан. В настоящее время отработали свой амортизационный срок и подлежат списанию порядка 82 % подвижного состава предприятий ГЭТ.

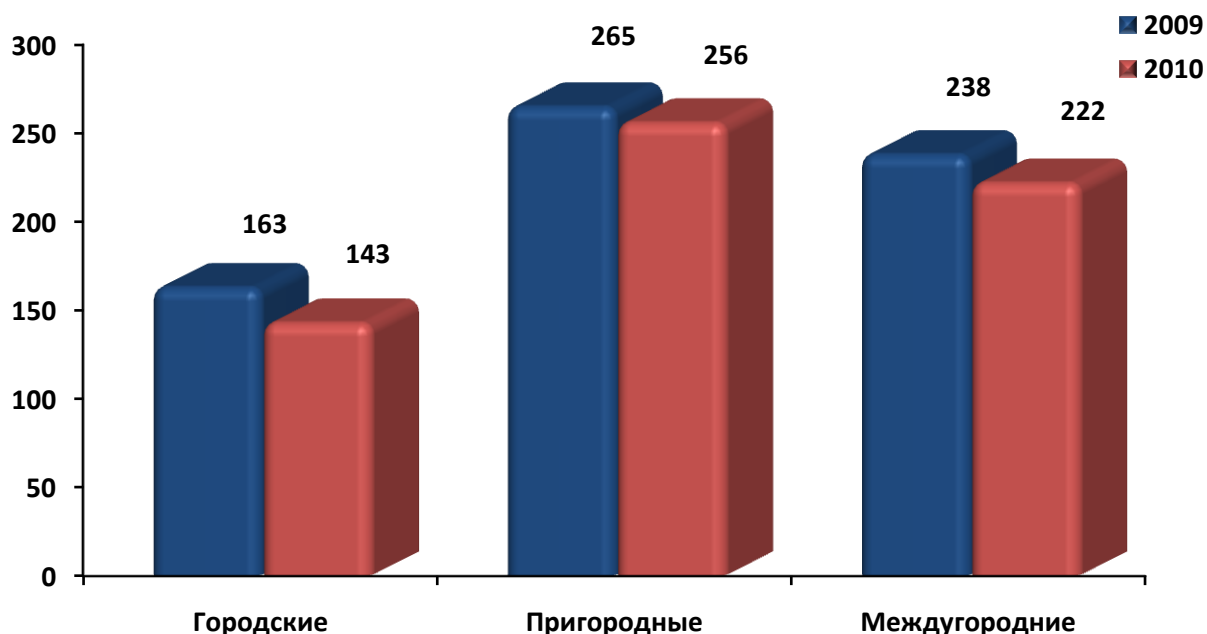
3.2 Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт Республики Татарстан представлен деятельностью 40 социально-значимых предприятий пассажирского автомобильного транспорта различных форм собственности, из которых 14 автотранспортных предприятий входит в состав ОАО «Корпорация «Татавтотранс».



Среднесписочное количество подвижного состава автотранспортных предприятий за 2010 год насчитывает 2437 единиц автобусов, которые обслуживают 867 маршрутов, в том числе 246 заказных и вахтовых маршрутов. По сравнению с 2009 годом количество маршрутов сократилось на 8,8%.

Количество маршрутов за 2009-2010 годы, единиц



Количество обслуживаемых маршрутов автотранспортными предприятиями, осуществляющими регулярные пассажирские перевозки за 2010 год

Наименование предприятия	Количество маршрутов					
	2009 год	2010 год	%	городские	пригородные	междугородные
ОАО "Арское АТП"	40	16	40	3	5	7
ООО "Автотранспорт"	16	15	94	2	8	5
ОАО "Аксубаевское АТП"	12	10	8	1	3	5
ОАО "Актанышское АТП"	21	21	100	1	10	2
ОАО "Альметьевское ПОПАТ"	118	79	67	3	25	20
ОАО "Апастовское АТП"	17	18	106	0	6	5
ОАО "Бавлинское ПАТП"	15	15	100	0	11	4
ОАО "Бугульминское ПАТП"	36	27	75	0	17	7
МУП "Бэркут"	16	16	100	1	3	0
ОАО "Чистопольское АТП"	18	18	100	6	5	7
ООО "Казанское ПАТП № 4"	23	29	126	22	0	0
ОАО "Казанское ПАТП № 1"	80	80	100	0	30	50
МУП "Казанское ПАТП № 2"	30	23	77	18	5	0
ЗАО "Концерн Елабуга-1000"	20	22	110	3	5	3
ООО "Кукмор-транс"	16	19	119	4	15	0
ОАО "Мамадышское АТП"	19	21	111	2	8	9
ОАО "Менделеевское АТП"	13	13	100	4	3	3
ОАО "Мензелинское АТП"	22	24	109	2	4	2
ООО "Нижнекамское ПАТП"	34	37	109	19	11	0
ОАО "Нижнекамское ПАТП № 1"	51	47	92	0	14	28
ОАО "Нурлатское АТП"	16	13	81	1	5	5
ОАО Азнакаевское АТП	100	78	78	4	9	8
ЗАО "ПАК", Н.Челны	139	150	108	38	36	38
ОАО "Рыбно-Слободское АТП"	10	8	80	1	3	3
ООО "Зеленодольское АТП"	9	21	233	4	3	2
ООО "Транспорт"	9	10	111	0	3	2
ОАО "Черемшанское АТП"	14	14	100	1	7	4

Организация муниципальных пассажирских перевозок является важным вопросом и одной из серьезных проблем, от решения которой зависит

обеспечение жизнедеятельности современных городов и районных центров республики, а также обеспечивается транспортная подвижность и доступность транспортных услуг для населения Республики Татарстан, для многих из которых автобусное сообщение является единственно возможным средством передвижения. В Республике Татарстан 22 города районного и республиканского подчинения, 18 поселков городского типа и 3071 сельских населенных пунктов. Только в сельских населенных пунктах проживают 25% всего населения республики, около 1 миллиона человек.

Информация об охвате сельских населенных пунктов регулярным автобусным сообщением (по муниципальным районам)

Наименование района	Количество сельских населенных пунктов, ед.	Кол-во насел.пунктов, не имеющих втбусного сообщения, ед.	% охвата населенных пунктов сообщением
АГРЫЗСКИЙ	71	38	46,5
АКСУБАЕВСКИЙ	79	49	38,0
АЗНАКАЕВСКИЙ	76	36	52,6
АКТАНЬШСКИЙ	86	38	55,8
АЛЕКСЕЕВСКИЙ	56	41	26,8
АЛЬКЕЕВСКИЙ	72	51	29,2
АЛЬМЕТЬЕВСКИЙ	93	44	52,7
АПАСТОВСКИЙ	73	39	46,6
АРСКИЙ	123	78	36,6
АТНИНСКИЙ	46	29	37,0
БАВЛИНСКИЙ	40	13	67,5
БАЛТАСИНСКИЙ	77	40	48,1
БУГУЛЬМИНСКИЙ	64	21	67,2
БУИНСКИЙ	96	39	59,4
ВЕРХНЕУСЛОНСКИЙ	69	39	43,5
ВЫСОКОГОРСКИЙ	124	77	37,9
ДРОЖЖАНОВСКИЙ	50	21	58,0
ЕЛАБУЖСКИЙ	48	24	50,0
ЗАИНСКИЙ	84	48	42,9
ЗЕЛЕНОДОЛЬСКИЙ	103	62	39,8
КАМСКО-УСТЬИНСКИЙ	51	29	43,1
КУКМОРСКИЙ	123	85	30,9
КАЙБИЦКИЙ	55	25	54,5
ЛАИШЕВСКИЙ	69	36	47,8
ЛЕНИНОГОРСКИЙ	68	21	69,1
МАМАДЫШСКИЙ	129	64	50,4
МЕНДЕЛЕЕВСКИЙ	36	19	47,2
МЕНЗЕЛИНСКИЙ	69	42	39,1
МУСЛЮМОВСКИЙ	70	40	42,9
НИЖНЕКАМСКИЙ	66	31	53,0
НОВОШЕШМИНСКИЙ	30	19	36,7
НУРЛАТСКИЙ	85	34	60,0
ПЕСТРЕЧИНСКИЙ	74	44	40,5
РЫБНОСЛОБОДСКИЙ	76	42	44,7
САБИНСКИЙ	68	30	55,9
САРМАНОВСКИЙ	68	42	38,2
СПАССКИЙ	47	30	36,2
ТЕТЮШСКИЙ	74	36	51,4
ТУКАЕВСКИЙ	88	49	44,3
ТЮЛЯЧИНСКИЙ	51	40	21,6
ЧЕРЕМШАНСКИЙ	47	22	53,2
ЧИСТОПОЛЬСКИЙ	59	36	39,0
ЮТАЗИНСКИЙ	38	19	50,0
ИТОГО	3071	1662	45,9

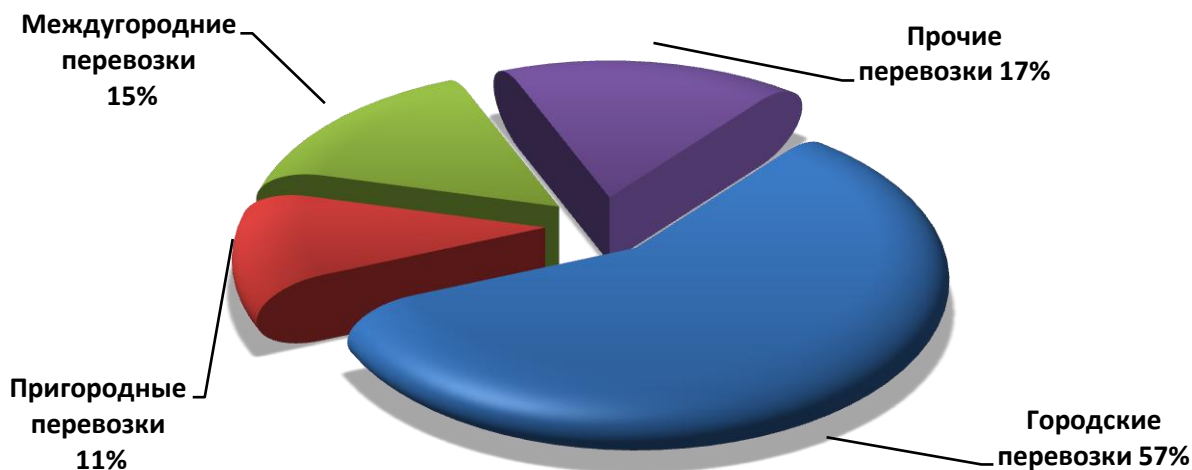
По итогам работы за 2010 год автотранспортными предприятиями республики перевезено 191,4 млн. пасс. против 183,8 млн. пасс. за 2009 год, что составляет увеличение на 4,1% к уровню прошлого года.

Объем перевозки пассажиров за 2009-2010 год в разрезе автотранспортных предприятий Республики Татарстан

Наименование предприятия	Объем перевозки пассажиров (тыс.пасс.)		
	2009 год	2010 год	% 2010г к 2009г
ООО "Зеленодольское АТП"	4 032	5 328	132
ОАО "Черемшанское АТП"	114	139	122
ОАО "Апастовское АТП"	146	176	121
ОАО "Мензелинское АТП"	508	563	111
ООО "Нижнекамское ПАТП"	20 014	22 027	110
МУП "Бэркут"	99	108	109
ОАО "Арское АТП"	1 115	1 209	108
ЗАО "ПАК", Н.Челны	10 172	11 006	108
ООО "Казанское ПАТП № 4"	47 510	51 247	108
ОАО "Менделеевское АТП"	799	859	108
ОАО "Актанышское АТП"	195	206	106
ООО "Кукмор-транс"	1 406	1 455	104
ОАО "Мамадышское АТП"	1 567	1 610	103
МУП "Казанское ПАТП № 2"	51 405	52 064	101
ОАО "Нижнекамское ПАТП № 1"	5 270	5 321	101
ОАО "Казанское ПАТП № 1"	4 200	4250	101
ОАО "Рыбно-Слободское АТП"	137	136	99
ОАО "Альметьевское ПОПАТ"	10 092	9 945	98
ООО "Транспорт"	346	337	97
ОАО "Чистопольское АТП"	3 857	3 660	95
ОАО "Нурлатское АТП"	957	904	94
ОАО "Бугульминское ПАТП"	739	697	94
ООО "Автотранспорт"	355	315	89
ОАО Азнакаевское АТП	2 033	1 789	88
ОАО "Аксубаевское АТП"	83	65	78
ЗАО "Концерн Елабуга-1000"	1 682	1 081	64
ОАО "Бавлинское ПАТП"	581	210	36

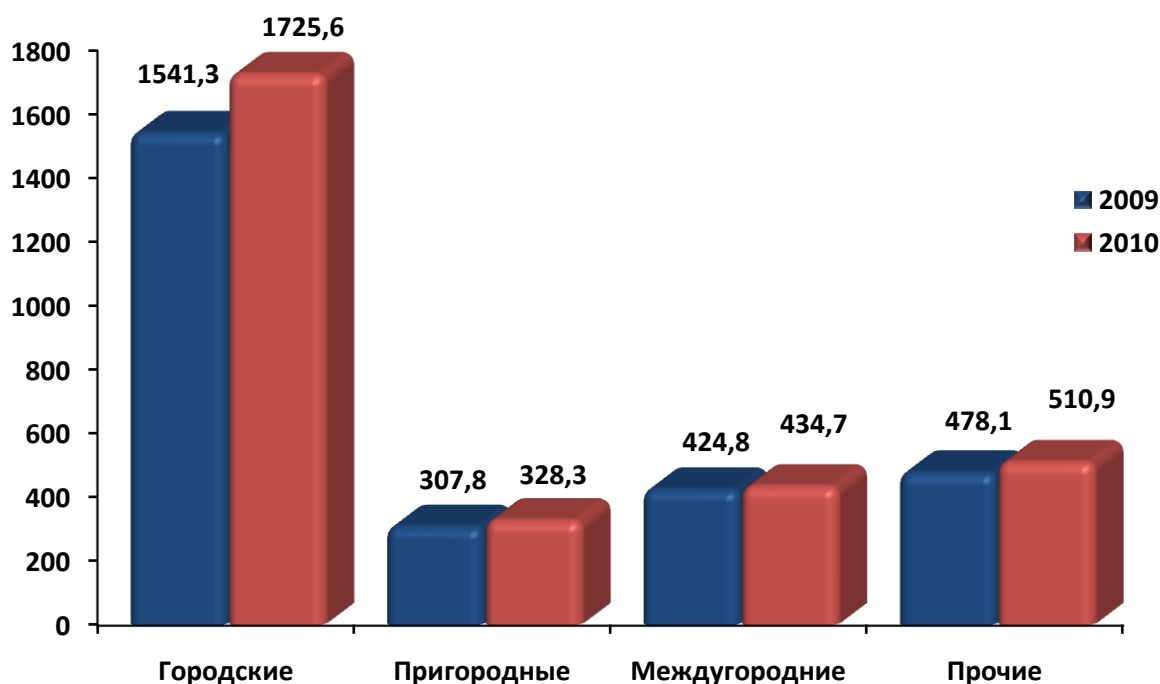
За анализируемый период общий доход автотранспортных предприятий республики составил 3498,2 млн. руб., что составляет увеличение по сравнению с 2009 годом на 8,5% (2009 год–3223,7млн. руб.).

Структура доходов автотранспортных предприятий за 2010 год, %



Так же наблюдается рост доходов от пассажирских перевозок на 8,9%, (2010 год – 2999,5 млн. руб., 2009 год – 2751,9 млн. руб.).

Доходы предприятий от пассажирских перевозок за 2009-2010 год (млн.руб.)

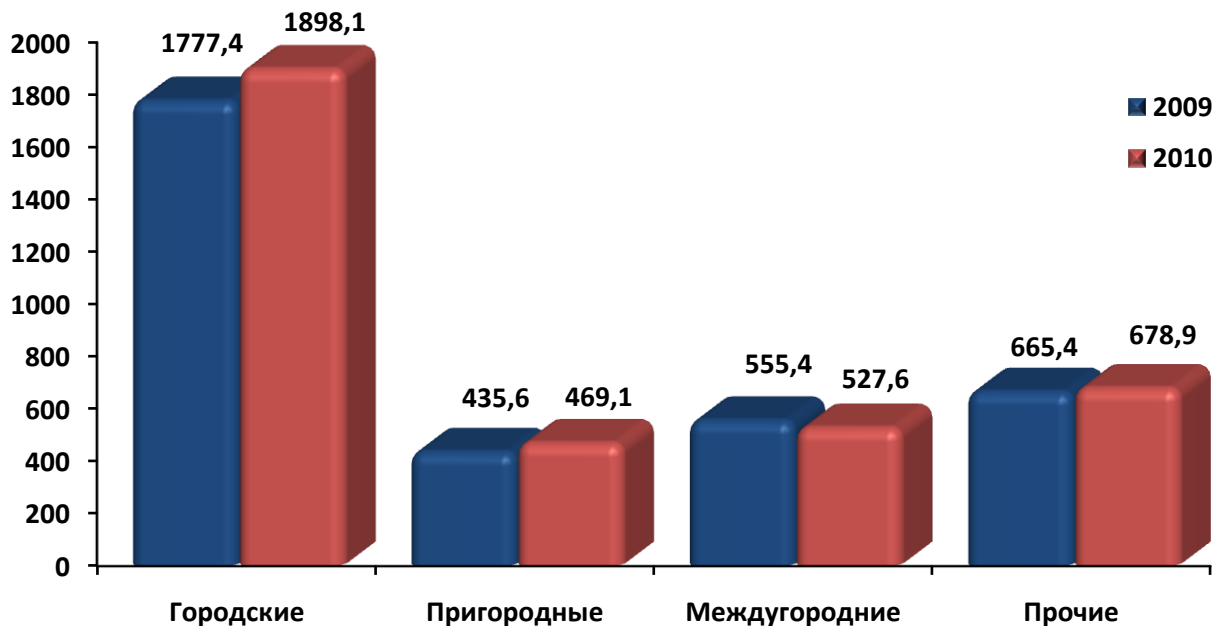


**Динамика доходов в разрезе автотранспортных предприятий за 2009-2010
годы**

Наименование предприятия	Доходы (тыс.руб.)		
	2009 год	2010 год	% 2010г к 2009г
ОАО "Менделеевское АТП"	17 595	20 186	115
ООО "Казанское ПАТП № 4"	640 959	716 173	112
МУП "Бэркут"	4 813	5 290	110
МУП "Казанское ПАТП № 2"	683 042	728 817	107
ООО "Автотранспорт"	11 756	12 560	107
ОАО "Актанышское АТП"	11 006	11 705	106
ЗАО "ПАК", Н.Челны	275 489	292 706	106
ОАО "Чистопольское АТП"	50 981	53 647	105
ОАО "Апастовское АТП"	7 336	7 687	105
ОАО "Нижнекамское ПАТП № 1"	214 451	222 614	104
ОАО "Нурлатское АТП"	29 832	30 534	102
ООО "Нижнекамское ПАТП"	315 244	317 905	101
ОАО "Черемшанское АТП"	9 621	9 696	101
ООО "Кукмор-транс"	19 445	19 583	101
ОАО "Мамадышское АТП"	20 510	20 349	99
ОАО "Мензелинское АТП"	19 760	19 510	99
ОАО "Рыбно-Слободское АТП"	7 408	7 305	99
ОАО "Казанское ПАТП № 1"	157 107	153 100	97
ЗАО "Концерн Елабуга-1000"	46 174	44 943	97
ОАО "Альметьевское ПОПАТ"	290 322	281 754	97
ООО "Транспорт"	12 016	11 402	95
ОАО "Бугульминское ПАТП"	60 763	56 045	92
ОАО Азнакаевское АТП	70 775	64 076	91
ОАО "Аксубаевское АТП"	7 780	7 046	91
ОАО "Арское АТП"	27 142	24 034	86
ОАО "Бавлинское ПАТП"	26 719	8 619	32

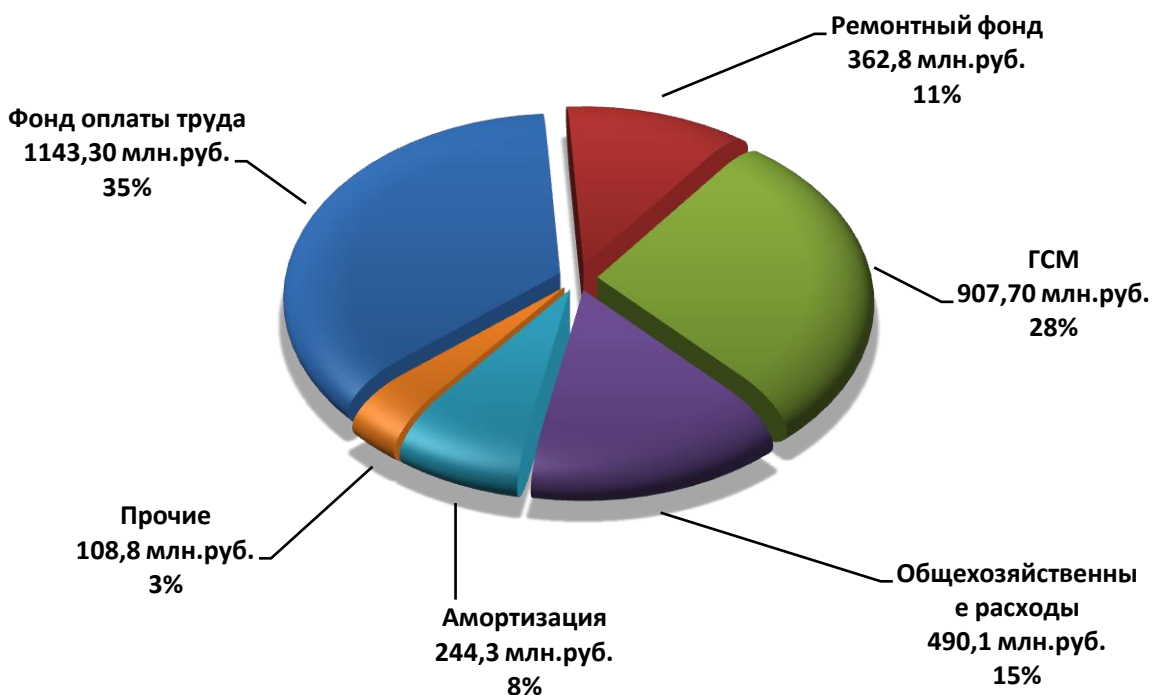
Расходы автотранспортных предприятий по итогам работы за 2010 год составили 3588,2 млн. руб., что в сравнении с 2009 годом составляет увеличение на 2,4% (2009 год – 3502,7 млн. руб.), в том числе расходы по пассажирским перевозкам увеличились на 10,3 % в сравнении с 2009 годом и составили 3292,8 млн. руб. (2009 год – 2985,46 млн. руб.).

Расходы предприятий от пассажирских перевозок за 2009-2010 год, млн.рублей



В 2010 году структура себестоимости автотранспортных предприятий Республики Татарстан, осуществляющих пассажирские перевозки складывалась следующим образом

Структура себестоимости предприятий автомобильного транспорта



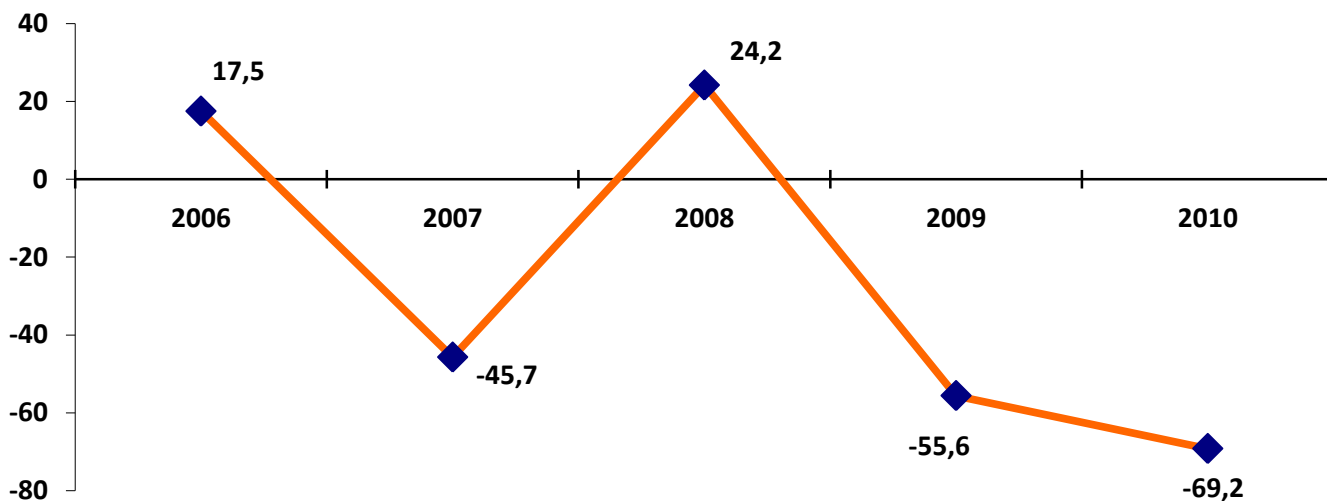
**Динамика расходов в разрезе автотранспортных предприятий за 2009-2010
годы**

Наименование предприятия	Расходы (тыс.руб.)		
	2009 год	2010 год	% 2010г к 2009г
ОАО "Менделеевское АТП"	16688	19472	117
ООО "Казанское ПАТП № 4"	652032	724969	111
МУП "Бэркут"	4813	5290	110
ОАО "Чистопольское АТП"	48426	52681	109
МУП "Казанское ПАТП № 2"	765829	825053	108
ООО "Кукмор-транс"	18690	20048	107
ООО "Автотранспорт"	11920	12706	107
ОАО "Рыбно-Слободское АТП"	8710	9048	104
ОАО "Актанышское АТП"	11161	11565	104
ОАО "Нурлатское АТП"	29677	30484	103
ОАО "Мензелинское АТП"	18939	19397	102
ОАО "Мамадышское АТП"	20194	20672	102
ОАО "Черемшанское АТП"	10356	10581	102
ОАО "Нижнекамское ПАТП № 1"	232574	237289	102
ОАО "Казанское ПАТП № 1"	157607	156600	101
ООО "Нижнекамское ПАТП"	301349	304020	101
ОАО "Альметьевское ПОПАТ"	278776	272799	98
ОАО "Бугульминское ПАТП"	56634	54455	96
ООО "Транспорт"	11854	11374	96
ОАО "Апастовское АТП"	7968	7541	95
ЗАО "ПАК", Н.Челны	325772	301192	93
ОАО "Арское АТП"	25899	23917	92
ОАО Азнакаевское АТП	72649	66997	92
ОАО "Аксубаевское АТП"	7774	7044	91
ЗАО "Концерн Елабуга-1000"	51362	46342	90
ООО "Зеленодольское АТП"	156360	115903	74
ОАО "Бавлинское ПАТП"	26550	12475	47

В целом автотранспортными предприятиями по итогам финансово-хозяйственной деятельности за 2010 год получено 69,2 млн.руб. убытков (за

2009 год совокупный результат составлял 55,6 млн.руб. убытков), при этом наибольшую долю убытков имеют следующие предприятия: МУП «Казанское ПАТП№2», ООО «Казанское ПАТП № 4», ОАО «Бавлинское ПАТП», ЗАО «Концерн Елабуга-1000», ОАО «Азнакаевское АТП», ОАО «Апастовское АТП», ОАО «Рыбно-Слободское АТП».

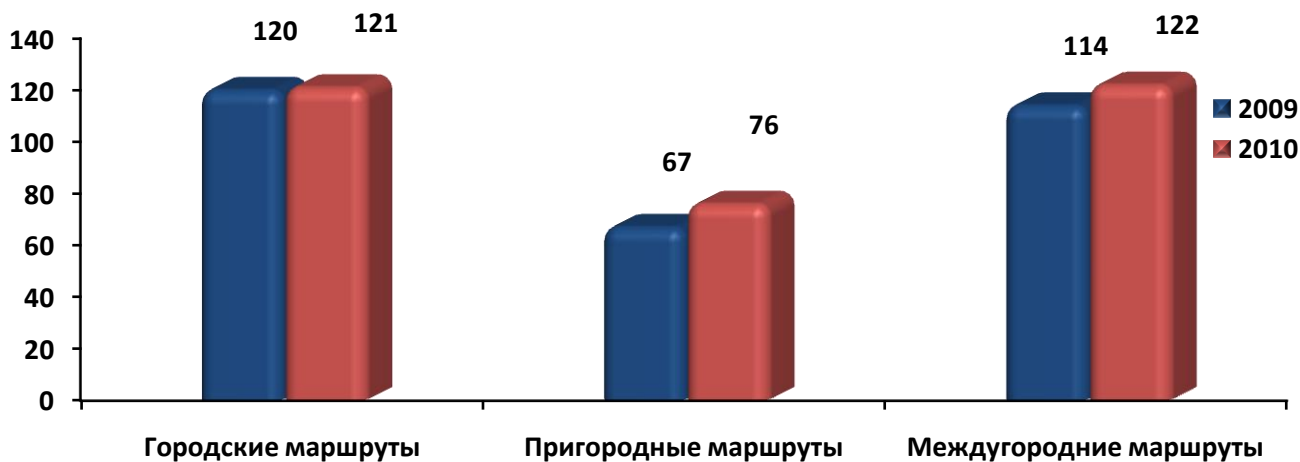
Динамика прибыли (убытков) за 2006- 2010 год, млн. рублей



Наблюдается снижение дебиторской задолженности автотранспортных предприятий. За 2010 год дебиторская задолженность составила 185,4 млн. руб., что в сравнении с 2009 годом составляет 90% (2009 год – 207,9 млн. руб.). Кредиторская задолженность увеличилась на 6,6 % и составляет 403,7 млн.руб. (2009 год –378,73 млн. руб.).

За отчетный период средняя выработка на 1 автобус по автотранспортным предприятиям составляет 1436 тыс. руб., увеличилась в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 12,1%.

Среднемесячная выработка на 1 среднесписочный автобус в 2009 – 2010 году, тыс. рублей



Информация по выработке на 1 среднесписочный автобус в разрезе автотранспортных предприятий за 2009-2010годы

Наименование предприятия	выработка на 1 среднесписочный автобус (тыс.руб)		
	2009 год	2010 год	% 2010г. к 2009г.
ОАО "Апастовское АТП"	511	632	124
ОАО "Чистопольское АТП"	880	1 073	122
ЗАО "ПАК", Н.Челны	1 073	1 302	121
ОАО "Аксубаевское АТП"	648	783	121
ОАО "Менделеевское АТП"	875	1 031	118
ОАО "Мензелинское АТП"	644	751	117
ООО "Казанское ПАТП № 4"	2 200	2 495	113
ОАО "Актанышское АТП"	489	540	110
ЗАО "Концерн Елабуга-1000"	721	790	110
ОАО Азнакаевское АТП	598	652	109
ОАО "Альметьевское ПОПАТ"	854	927	109
ОАО "Нижнекамское ПАТП № 1"	1 256	1 346	107
ОАО "Бугульминское ПАТП"	1 394	1 479	106
ОАО "Мамадышское АТП"	866	904	104
ОАО "Казанское ПАТП № 1"	1 190	1 231	103
ОАО "Нурлатское АТП"	872	893	102
ООО "Нижнекамское ПАТП"	1 526	1 528	100
ОАО "Рыбно-Слободское АТП"	782,2	774	99
МУП "Казанское ПАТП № 2"	2 162	2 113	98
ООО "Транспорт"	853	832	98
ОАО "Черемшанское АТП"	491	456	93
МУП "Бэркут"	481	441	92
ООО "Автотранспорт"	839	754	90
ОАО "Арское АТП"	1 116	994	89
ООО "Кукмор-транс"	884	783	89
ОАО "Бавлинское ПАТП"	772	408	53

В настоящее время средняя величина износа подвижного состава автотранспортных предприятий республики, задействованных на перевозках населения составляет более 65%, что влияет на качество обслуживания населения и эффективность работы предприятий.

Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан реализуется программа по обновлению основных фондов автотранспортных предприятий за счет средств Лизингового фонда Министерства. На сегодняшний день заключено договоров финансовой аренды (лизинга) на предоставление транспортных средств за счет Лизингового фонда на сумму более 300 млн. рублей.

В целях обновления и модернизации подвижного состава транспортных предприятий, Министерством достигнуты договоренности с руководством ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (г. Москва), о сотрудничестве с автотранспортными предприятиями республики в области предоставления автотранспортных средств на условиях финансовой аренды и заключения соответствующих договоров.

Информация по износу подвижного состава, задействованного на муниципальных перевозках

Муниципальный район	количество транспортных средств (ед.)	средняя величина износа транспортных средств (%)
Муниципальное образование "Город Казань"	1327	24,3
Муниципальное образование "город Наб. Челны"	727	70,86
Черемшанский	17	69,1
Апастовский	6	89,6
Аксубаевский	5	80,4
Азнакаевский	25	84,3
Арский	35	56,2
Балтасинский	5	85
Кукморский	21	50
Сабинский	10	95
Кайбицкий	6	10,3
Буинский	25	49,8
Тетюшский	16	30
Камско-Устьинский	4	82
Атнинский	1	60
Чистопольский	42	69,7
Менделеевский	20	57,3
Елабужский	55	83,7
Агрызский	6	60,8
Нижнекамский	167	77,2
Муслимовский	4	100
Тукаевский	20	58
Сармановский	10	97
Заинский	11	69,5
Мензелинский	15	78,7

Муниципальный район	количество транспортных средств (ед.)	средняя величина износа транспортных средств (%)
Актанышский	10	97
Рыбно-Слободский	9	71,6
Мамадышский	24	70,9
Лаишевский	3	46,6
Альметьевский	92	60,5
Ютазинский	9	86,1
Бугульминский	83	61,2
Бавлинский	14	67,1
Зеленодольский	99	60,5
Спасский	4	94,5
Нурлатский	26	74,6
Дрожжановский	3	16,6
Алькеевский	2	80

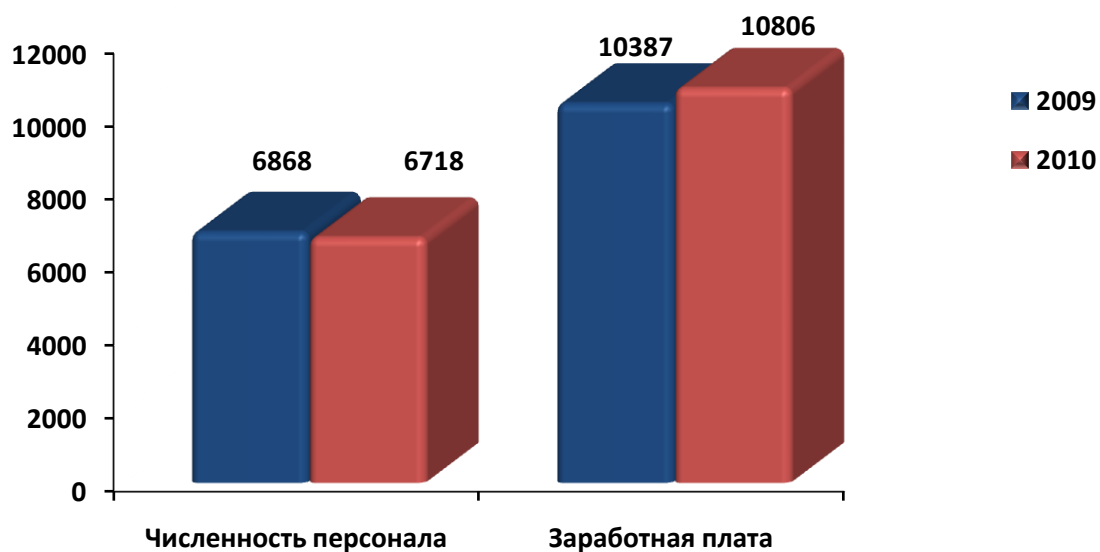
Производительность труда 1 работающего за 2010 год составила 482,1 тыс.руб., что в сравнении с аналогичным периодом прошлого года увеличилась на 7,9% (2009 год – 446,6 тыс.руб.).

Среднемесячная заработная плата на предприятиях автомобильного транспорта, осуществляющих пассажирские перевозки, составила за 2010 год 10806 руб. Рост уровня заработной платы составил в целом по автотранспортным предприятиям 4 % (2009 год – 10387 руб.).

Категория персонала	Заработная плата (тыс.руб.)		
	2009 год	2010 год	%
Водители	10628,0	10842,7	102
Ремонтные рабочие	8279,1	8585,4	103
ИТР	12256,2	12990,5	106
Вспомогательный персонал	6176,9	6462,3	105

Численность работающих на автотранспортных предприятиях за 2010 год составляет 6718 чел., что по сравнению с аналогичным периодом 2009 года снизилась на 2,2 % (2009 год – 6868 чел.).

Среднесписочная численность и заработная плата персонала предприятий в 2009-2010 году



Показатели финансово-хозяйственной деятельности, предприятий автомобильного транспорта

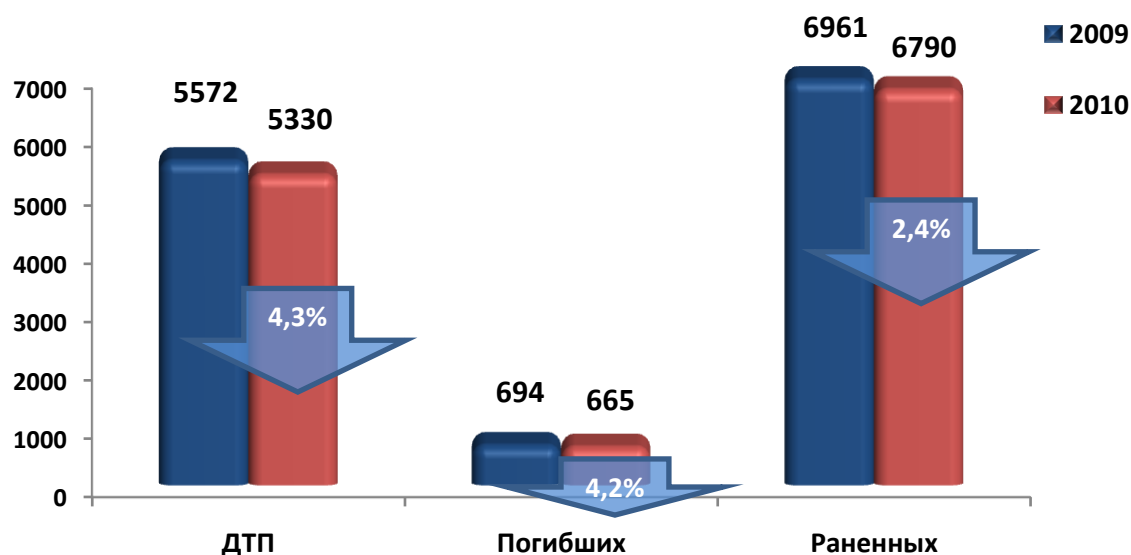
Показатели	Ед.изм.	2009	2010	%
Доходы	<i>млн.руб</i>	3223,7	3498,2	108,5
в т.ч. от пассажирских перевозок	<i>млн.руб</i>	2751,9	2999,5	108,9
Расходы	<i>млн.руб</i>	3502,7	3588,2	102,4
в т.ч. доходы от пассажирских перевозок	<i>млн.руб</i>	2985,5	3292,8	110,3
Прибыль(+)/Убыток (-)	<i>млн.руб</i>	-55,6	-69,2	
Объем перевозки пассажиров	<i>млн.пасс.</i>	183,8	191,4	104,1
Пассажирооборот	<i>млн.пкм</i>	1967,7	1993,9	101,3
Количество маршрутов	<i>ед.</i>	951	867	92,1
Среднесписочное количество машин	<i>ед.</i>	2489	2437	97,9
Себестоимость перевозки 1 платного пассажира	<i>руб.</i>	36,9	39,4	106,8
Выработка на 1 среднесписочный автобус	<i>тыс.руб.</i>	1282,1	1436	112
Производительность труда 1 работника	<i>тыс.руб</i>	446,6	482,1	107,9
Среднесписочная численность	<i>чел.</i>	6868	6718	97,8
Среднемесячная заработная плата	<i>руб.</i>	10387	10806	104

Аварийность в Республике Татарстан на автомобильном транспорте за 2010 год

При осуществлении пассажирских перевозок руководителями автотранспортных предприятий предприняты меры по повышению уровня безопасности, однако итоги 2010 года показывают неэффективность данных мер. Основными видами дорожно-транспортных происшествий в республике являются: наезд на пешехода, препятствие и на стоящее транспортное средство, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения.

Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами: постоянно возрастающая мобильность населения; уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом; нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Количество дорожно-транспортных происшествий за 2009-2010 годы

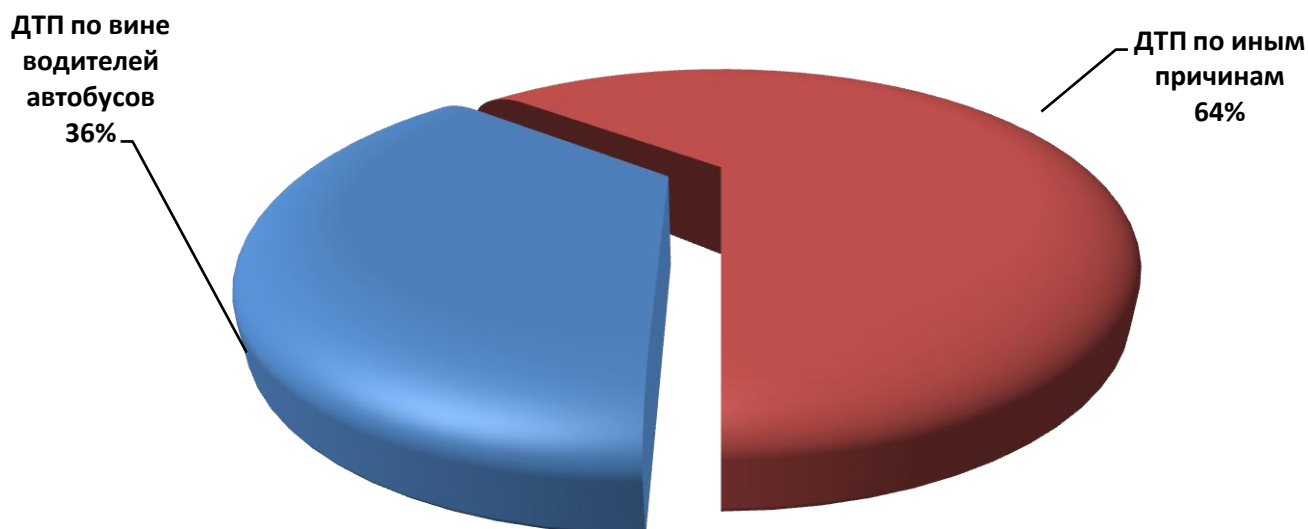


За 2010 год на дорогах республики совершено 5 330 (-4,3%) ДТП, в которых погибли 665 (-4,2%) человека и 6 790 (-2,5%) получили ранения. За аналогичный период прошлого года зарегистрировано 5 572 ДТП, погибло 694 человек и 6 961 пострадал. Несмотря на быстрые темпы роста продажи автотранспортных средств физическим и юридическим лицам в целом по Республике Татарстан с 2004 года идет ежегодный спад количества ДТП, а так же ДТП со смертельным исходом и снижается количество пострадавших. Данные показатели достигаются слаженной и усиленной работой министерств и

ведомств в данном направлении, пропагандой общества в части недопущения нарушения ПДД, а так же законодательное ужесточение ответственности владельцев объектов повышенной опасности.

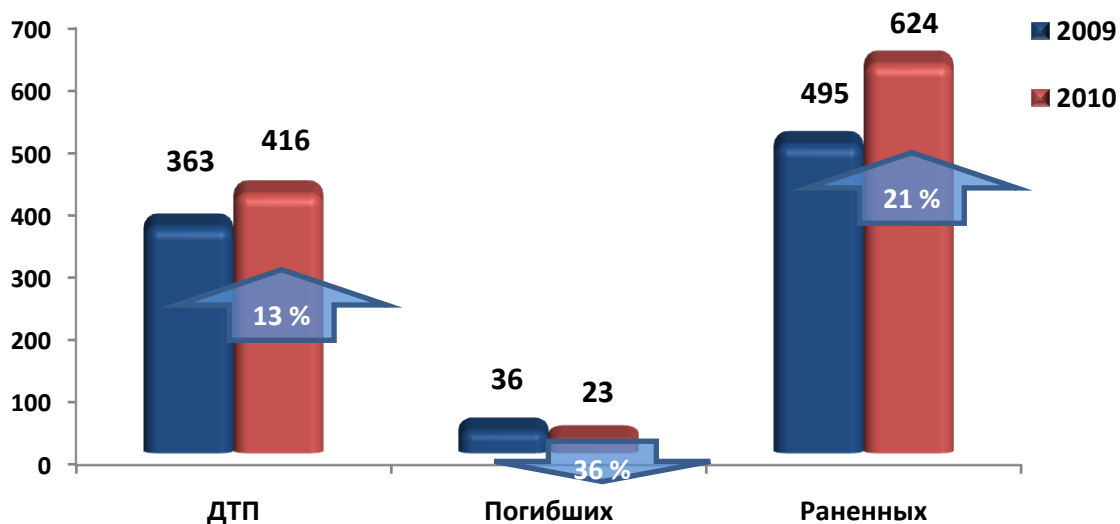
Количество ДТП с участием автобусов увеличилось на 13 %. Всего за 2010 год с участием автобусов совершено 416 (-12,7%), в которых 23 (-36,2%) и 624 (+20,7%) получили ранения.

«Количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей автобусов транспортных предприятий Республики Татарстан»



В том числе по вине водителей автобусов совершено 151 ДТП, что составляет 36% от общего числа ДТП (+15% АППГ). В связи с чем, необходимо работу по обеспечению безопасности пассажирских перевозок поставить в зону особого контроля.

Количество дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов, за 2009-2010 годы



В тоже время мы наблюдаем спад аварийности предприятий имеющих лицензию, которые за 2010 год по республике совершили 69 ДТП, в которых 3 человека погибло и 110 пострадало (АППГ 75-4-113). В связи с этим остро встает вопрос о качестве пассажирских перевозок индивидуальными предприятиями, на долю которых приходится большинство совершенных ДТП.

Информация о реализации Закона Российской Федерации от 22.08.2004 № 122-ФЗ о монетизации льгот на общественном транспорте в Республике Татарстан за период 2005 год – 2010 год

В соответствии с Законом Российской Федерации от 22.08.2004 № 122-ФЗ «О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федеральных законов «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» и «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» в Республике Татарстан принят Закон Республики Татарстан от 08.12.2004 № 63-ЗРТ «Об адресной социальной поддержке населения в Республике Татарстан».

В целях реализации вышеназванных законов на пассажирском транспорте общего пользования в Республике Татарстан принято постановление Кабинета Министров Республики Татарстан от 07.04.2005 № 161 «Об утверждении Порядка предоставления единого месячного социального проездного билета и единого месячного детского социального проездного билета в Республике Татарстан», в котором устанавливается перечень категорий граждан, в отношении которых предусмотрено оказание мер социальной поддержки.

Как и в большинстве субъектов Российской Федерации, в Республике Татарстан принцип равнодоступности транспортных услуг реализуется путем предоставления равных прав на приобретение социальных проездных билетов федеральным и региональным льготникам.

Единый месячный социальный проездной билет и единый месячный детский социальный проездной билет предоставляют право проезда на всех видах городского общественного транспорта и на автомобильном транспорте пригородного сообщения.

Количество поездок по социальному билету не ограничено. На междугородные автобусные маршруты действие ЕМСПБ и ЕМДСПБ не распространяется. Стоимость единого месячного социального проездного билета устанавливается Постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан ежегодно и в 2010 году составила 302 рубля, стоимость единого месячного детского социального проездного билета составила 182 рубля.

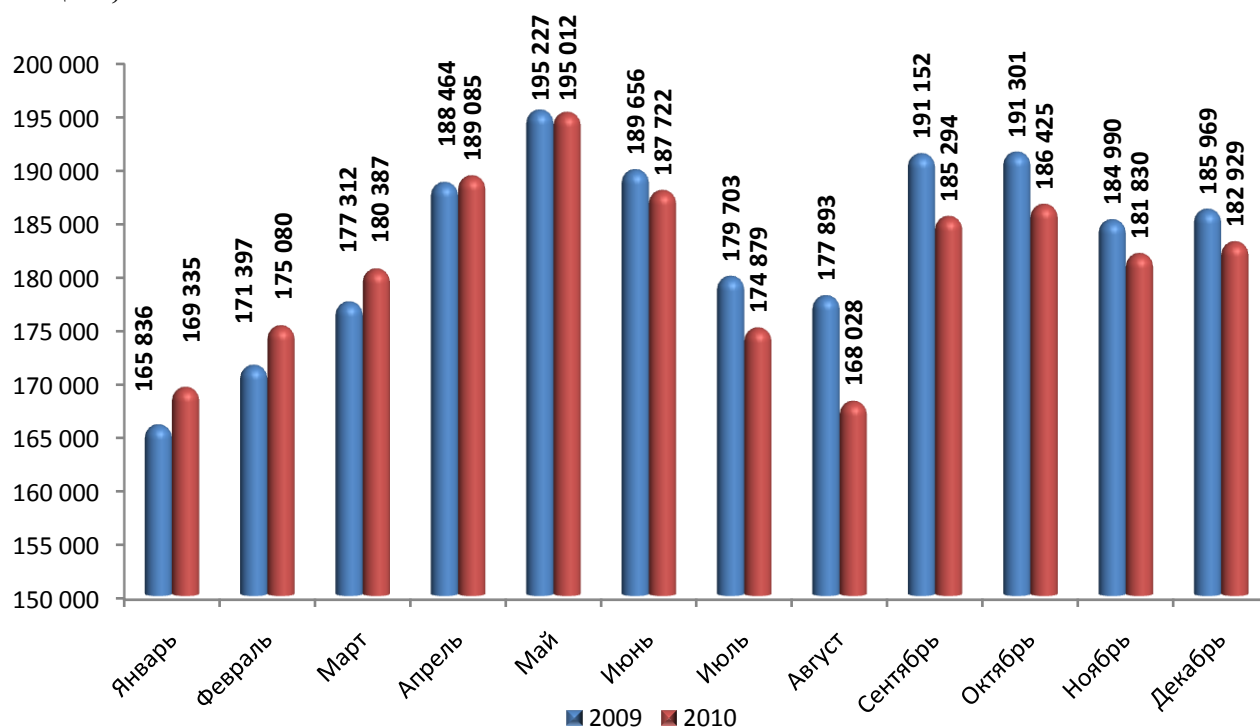
В 2010 году в бюджете Республики Татарстан предусмотрено 386,4 млн. рублей, в том числе: 272,4 млн. руб. – муниципальному образованию г. Казань, другим муниципальным районам республики – 114 млн. руб.

В 2010 году предприятиям транспорта перечислено 426,4 млн. рублей, из них, предприятиям транспорта г. Казани – 272,4 млн. рублей.

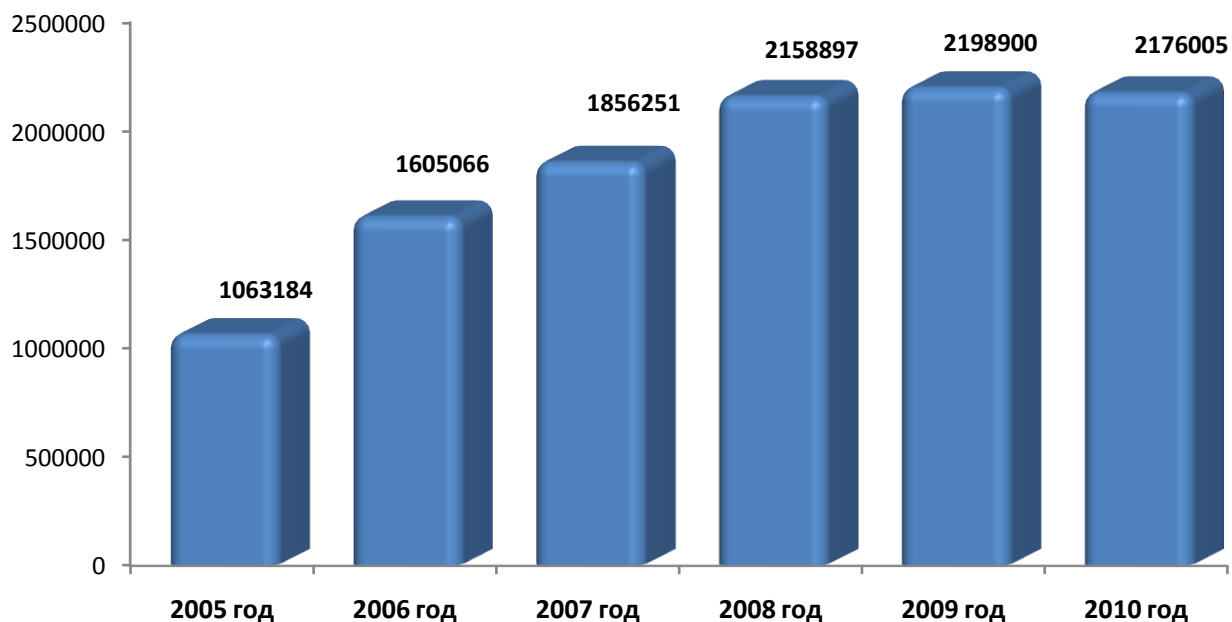
Реализация ЕМСПБ и ЕМДСПБ

Месяц	Количество реализованных месячных социальных проездных билетов (шт.)					
	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год
Январь	-	96 101	130 775	153 253	165 836	169 335
Февраль	80 536	112 416	140 713	167 106	171 397	175 080
Март	82 836	121 327	145 520	174 798	177 312	180 387
Апрель	87 801	133 001	155 779	186 441	188 464	189 085
Май	99 525	143 534	165 887	194 327	195 227	195 012
Июнь	104 665	144 558	161 052	177 134	189 656	187 722
Июль	102 368	137 605	153 790	176 909	179 703	174 879
Август	101 796	139 210	154 220	178 882	177 893	168 028
Сентябрь	103 953	147 259	162 498	188 802	191 152	185 294
Октябрь	102 880	145 167	163 803	190 048	191 301	186 425
Ноябрь	98 063	142 721	162 014	186 325	184 990	181 830
Декабрь	98 761	142 164	160 200	184 872	185 969	182 929
ИТОГО:	1 063 184	1 605 066	1 856 251	2 158 897	2 198 900	2 176 005

Сравнение объемов реализации ЕМСПБ и ЕМДСПБ в 2009 и 2010 годах, по месяцам, шт.



Сравнение объемов реализации ЕМСПБ и ЕМДСПБ с 2005 по 2010 годы, шт.

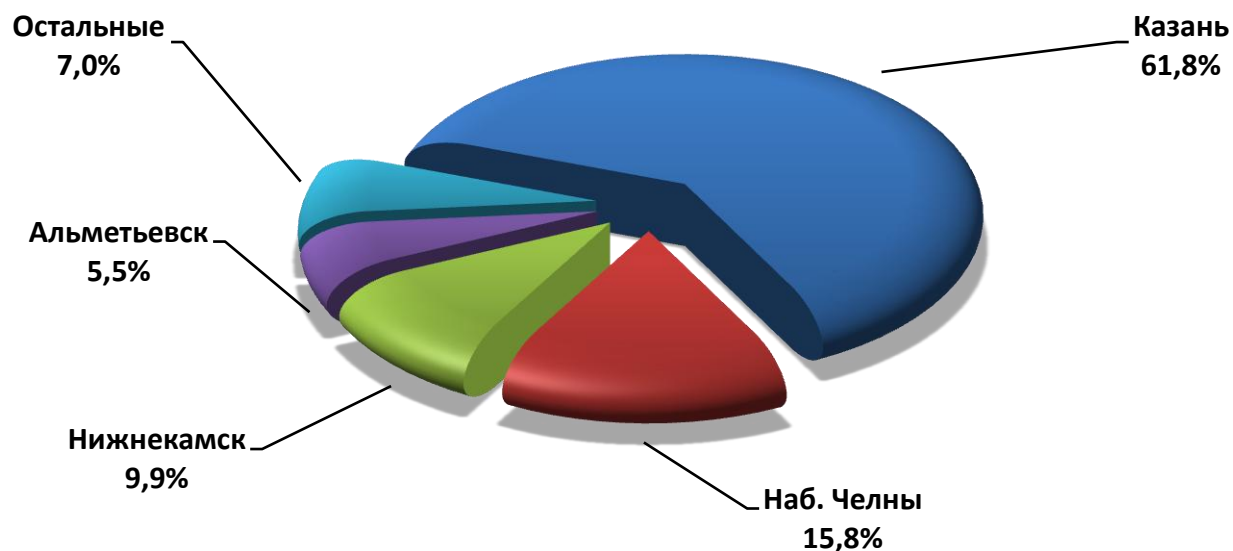


Средства, полученные от реализации ЕМСПБ и ЕМДСПБ ежемесячно перечисляются транспортным организациям.

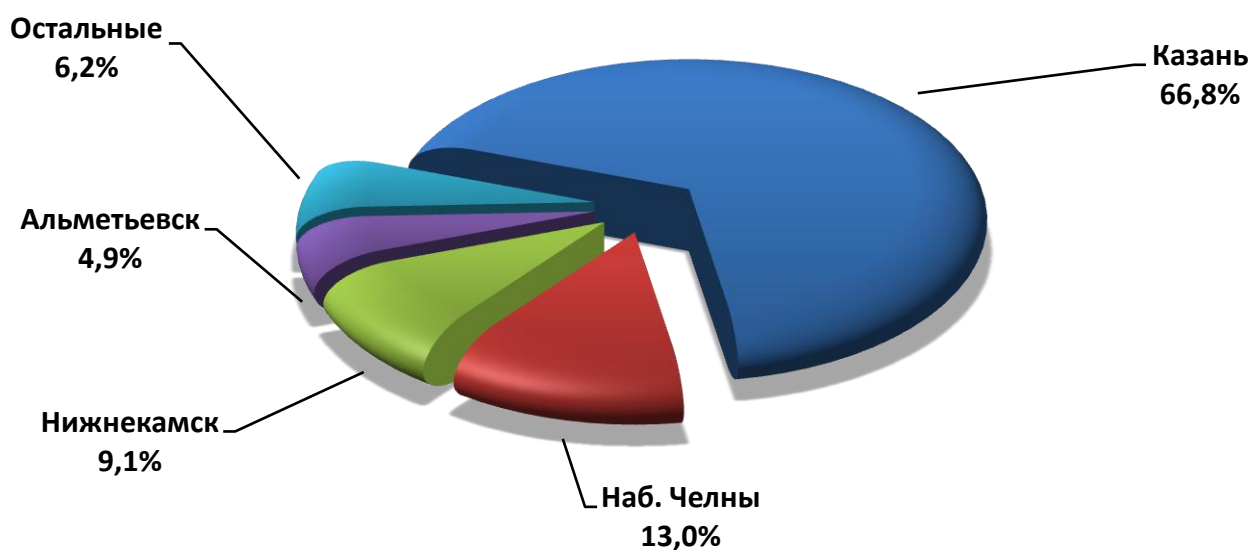
Суммы средств, полученных от реализации единых месячных социальных проездных билетов

Месяц	Сумма от реализации единых месячных социальных проездных билетов (тыс. руб.)					
	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год
Январь	-	18 912,0	27 555,8	37 522,6	43 370,7	48 692,6
Февраль	15 722,6	23 704,0	29 620,4	40 857,6	44 769,0	52 058,4
Март	16 252,8	25 582,9	30 633,0	42 731,2	46 329,1	53 718,3
Апрель	17 249,9	28 049,4	35 102,3	45 590,3	49 270,7	56 252,9
Май	19 568,7	30 294,8	37 402,1	47 544,8	51 107,0	58 051,2
Июнь	20 626,6	30 571,2	36 382,8	42 416,2	49 763,5	56 030,2
Июль	20 215,8	29 144,4	34 801,2	42 552,3	47 230,1	52 327,8
Август	20 114,3	29 492,5	34 900,0	43 011,5	46 763,8	50 288,5
Сентябрь	20 466,0	31 112,9	36 647,9	45 208,2	50 012,9	55 177,4
Октябрь	20 240,3	30 644,1	36 916,6	45 432,3	49 968,1	55 467,4
Ноябрь	19 276,5	30 110,8	36 497,9	44 504,7	48 292,9	54 077,9
Декабрь	19 418,1	29 974,0	36 084,8	44 129,4	48 520,7	54 400,4
ИТОГО:	209 152,0	337 593,7	412 545,3	521 501,7	575 399,0	645 004,3

Структура реализации ЕСПБ по городам Республики Татарстан в 2009 году



Структура реализации ЕСПБ по городам Республики Татарстан в 2010 году



Информация о гражданах, имеющих право на меры социальной поддержки на оплату услуг транспорта

Категория	чел.
Категории населения, отнесенные к Компетенции Российской Федерации*:	335 000
Категории льготников, отнесенных к компетенции Республики Татарстан**:	941 815

*Категории населения, отнесенные к Компетенции Российской Федерации:

–инвалиды войны, ветераны ВОВ, кроме тружеников тыла;

–ветераны боевых действий, члены семей погибших инвалидов войны, участников ВОВ и ветеранов боевых действий;

–инвалиды, дети-инвалиды;

–лица, подвергшиеся воздействию радиации и граждане, награжденные знаком «Почетный донор России» или «Почетный донор СССР»;

–герои Советского Союза, герои Российской Федерации и полные кавалеры ордена «Славы» и члены их семей, герои Социалистического труда, полные кавалеры ордена трудовой Славы.

****Категории льготников, отнесенных к компетенции Республики Татарстан:**

–труженики тыла;

–ветераны труда;

–реабилитированные лица и лица, признанные пострадавшими от политических репрессий;

–пенсионеры;

–лица, награжденные знаком «Жителю блокадного Ленинграда»;

–лица, подвергшиеся воздействию радиации, лица, сопровождающие инвалидов 1 группы и детей-инвалидов;

–силовые структуры;

–соц.работники;

–мировые судьи;

–бывшие несовершеннолетние узники концлагерей;

–лица, награжденные госнаградами РФ;

–дети из многодетных семей;

–дети-сироты.

Численность отдельных категорий граждан, отнесенных к компетенции субъектов Российской Федерации, имеющих право на меры социальной поддержки и получившие регулярную денежную выплату, по субъектам Российской Федерации

Наименование субъектов Российской Федерации	Численность граждан, имеющих право на меры социальной поддержки, по состоянию на 1 декабря, человек			Средний размер регулярной денежной выплаты, рублей в месяц на одного получателя		
	труженики тыла	ветераны труда	реабилитированные лица и лица, признанные пострадавшими от политических репрессий	труженики тыла	ветераны труда	реабилитированные лица и лица, признанные пострадавшими от политических репрессий
Российская Федерация	1737000	11975423	648558	443	400	416
Приволжский федеральный округ	430693	2742820	46219	348	437	538

Республика Башкортостан	29126	249785	2793	370	335	620
Республика Марий Эл	8571	53096	474	-	-	-
Республика Мордовия	3882	91444	473	385	257	385
Республика Татарстан	142193	399117	6013	410	751	784
Удмуртская Республика	25700	109917	1759	443	291	443
Чувашская Республика	12878	108164	1594	700	710	1676
Пермский край	9755	191778	9083	301	431	431
Кировская область	7137	117942	1147	494	362	488
Нижегородская область	1592	275528	1471	396	396	357
Оренбургская область	23657	115588	2907	260	260	260
Пензенская область	53925	181406	2000	300	250	300
Самарская область	52065	381058	8089	585	620	769
Саратовская область	59391	356484	6871	170	166	177
Ульяновская область	821	111513	1545	425	471	487

Удельная составляющая граждан льготных категорий по отношению к общей численности населения субъекта Российской Федерации (Приволжский Федеральный округ)

Приволжский федеральный округ	Труженики тыла	Ветераны труда	Реабилитированные лица и лица, признанные пострадавшими от политических репрессий	Общая численность населения	Доля граждан льготных категорий от общей численности населения, %
Всего:	430693	2742820	46219	30157844	
Республика Башкортостан	29126	249785	2793	4057292	6,9
Республика Марий Эл	8571	53096	474	700118	8,9
Республика Мордовия	3882	91444	473	833031	11,5
Республика Татарстан	142193	399117	6013	3768580	14,5
Удмуртская Республика	25700	109917	1759	1528488	9,0
Чувашская Республика	12878	108164	1594	1279359	9,6
Пермский край	9755	191778	9083	2708419	7,8

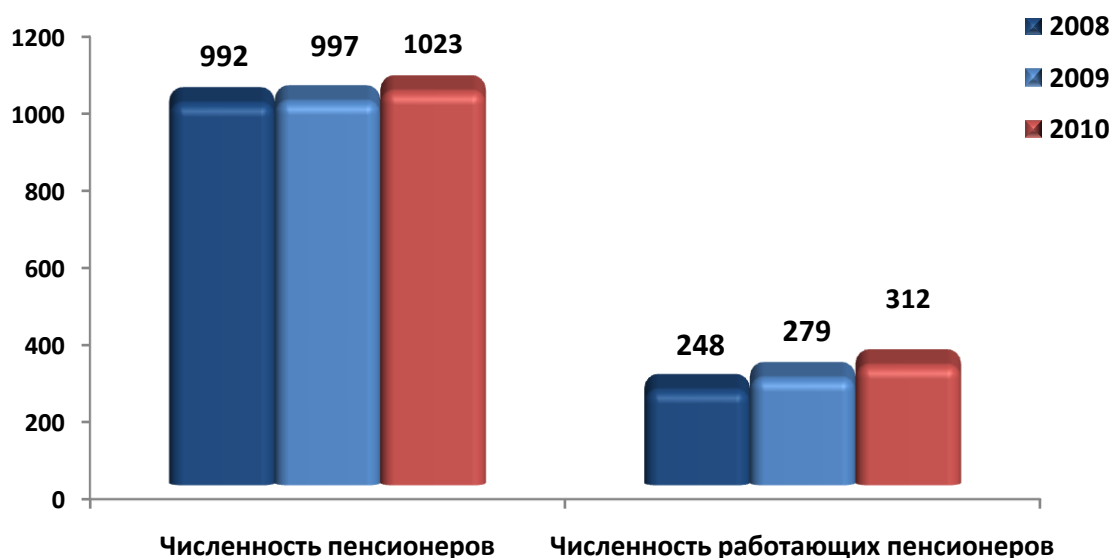
Кировская область	7137	117942	1147	1401201	9,0
Нижегородская область	1592	275528	1471	3340684	8,3
Оренбургская область	23657	115588	2907	2111531	6,7
Пензенская область	53925	181406	2000	1379839	17,2
Самарская область	52065	381058	8089	3171446	13,9
Саратовская область	59391	356484	6871	2572866	16,4
Ульяновская область	821	111513	1545	1304990	8,7

Из представленных расчетов видно, что Республика Татарстан является третьим из субъектов с высокой численностью граждан льготных категорий в Приволжском Федеральном округе.

Одним из принципов, заложенных Законе Российской Федерации от 22.08.2004 № 122-ФЗ (о монетизации льгот) является не ухудшение действующего законодательства в части объема ранее предоставляемых льгот, в том числе, и при проезде на транспорте (ранее льготники Российской Федерации и Республики Татарстан пользовались правом бесплатного проезда на городских и пригородных маршрутах без оплаты проезда при предъявлении удостоверяющего документа, с компенсацией выпадающих доходов предприятий транспорта из бюджета субъекта Российской Федерации).

Указом Президента Республики Татарстан от 06.08.1991 № УП-72 «О дополнительных мерах по социальной помощи пенсионерам, детям, одиноким гражданам, нуждающимся в постороннем уходе» был расширен перечень получателей льгот по категориям пенсионеров, в который вошли также работающие пенсионеры.

Численность пенсионеров, тыс. человек



Так по Республике Татарстан возможностью приобрести ЕСПБ могут воспользоваться 312 тыс. человек.

Кроме того, дополнительно при принятии Постановления Кабинета Министров Республики Татарстан от 07.04.2005 № 161 «Об утверждении Порядка предоставления единого месячного социального проездного билета и единого месячного детского социального проездного билета в Республике Татарстан» дополнены к перечень «льготников» следующие категории: сотрудники МВД Республики Татарстан, МЧС Республики Татарстан, Прокуратуры Республики Татарстан, Главного управления Федеральной службы исполнения наказаний по Республике Татарстан, Управления Федеральной службы безопасности Российской Федерации по Республике Татарстан, работники государственной системы социального обслуживания Республики Татарстан, аппарата мировых судей Республики Татарстан.

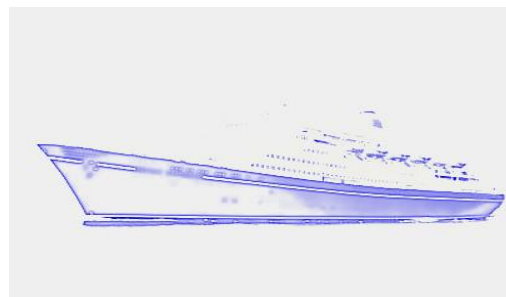
По данным службы ООО «Транспортная карта» количество совершаемых поездок по вышеуказанным категориям льготников за период январь-декабрь 2010 года составляет 4,3 млн. поездок, что составляет порядка 6% от общего объема поездок льготников за рассматриваемый период (количество всех поездок составляет 70 577 823).

Категория льготников	Количество поездок	Доля в общем объеме поездок льготников, %
Сотрудники ведомств МВД	2 788 630	3,95
Сотрудники МЧС	379 726	0,54
ГУФСИН	656 681	0,93
УФМС	37 788	0,05
Соц. работники	338 635	0,48
Прокуратура	156 363	0,22
Всего:	4 357 823	6,17

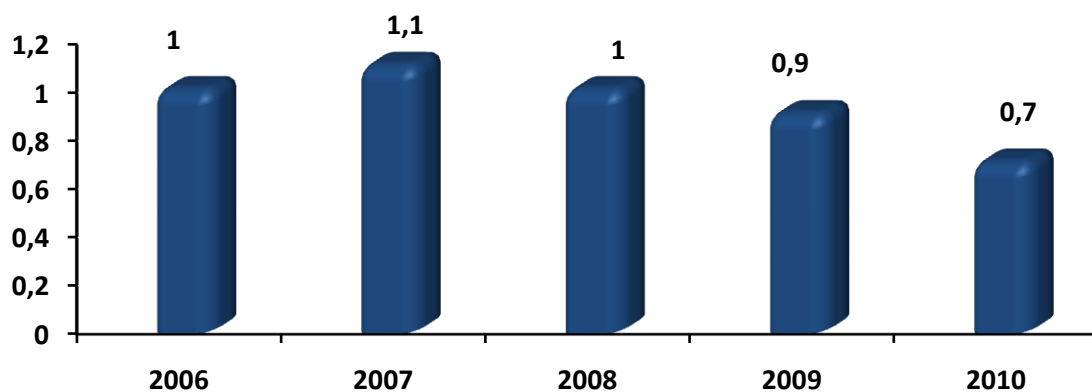
3.3. Итоги деятельности предприятий внутреннего водного транспорта за 2010 год

На территории Республики Татарстан функционируют два предприятия, осуществляющих перевозки на внутреннем водном транспорте: **ОАО «СК«Татфлот»** и филиал **ООО «ТАИФ-Магистраль» «Речной порт Набережные Челны»**.

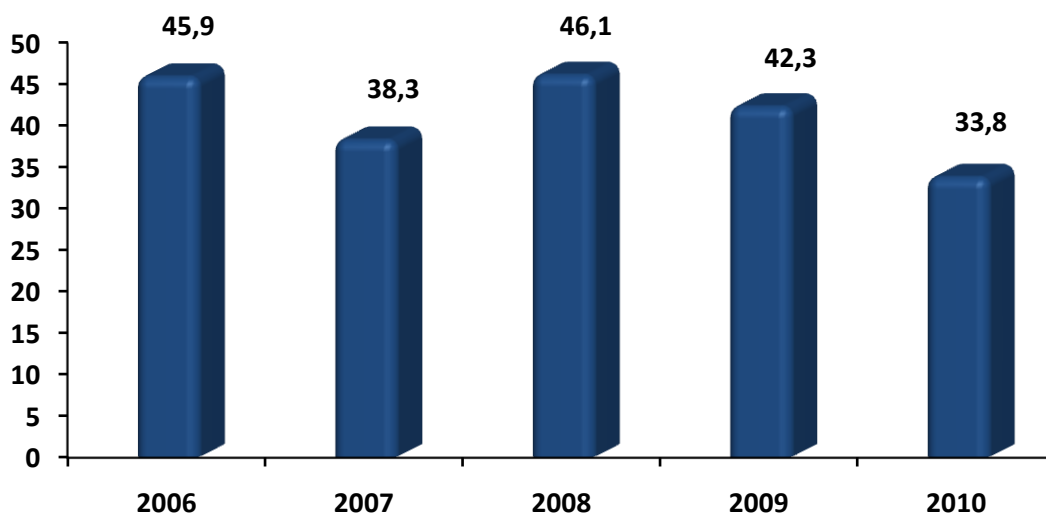
По итогам работы за **2010** год предприятиями водного транспорта Республики Татарстан перевезено **730,8 тыс. человек**.



Перевозки пассажиров речным транспортом в 2006-2010 годах, млн. пассажиров

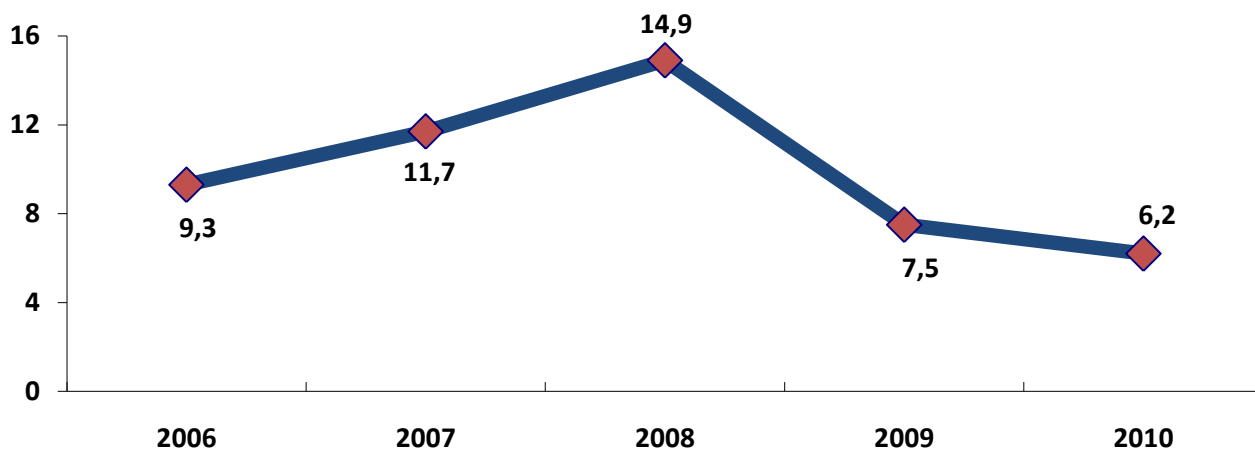


Динамика пассажирооборота за 2006-2010 год, млн.пас.км.



Объем перевезенных грузов в 2010 году снизился на 18% и составил 6197 тыс.тон. Грузооборот составил 556,7 тыс.тон.

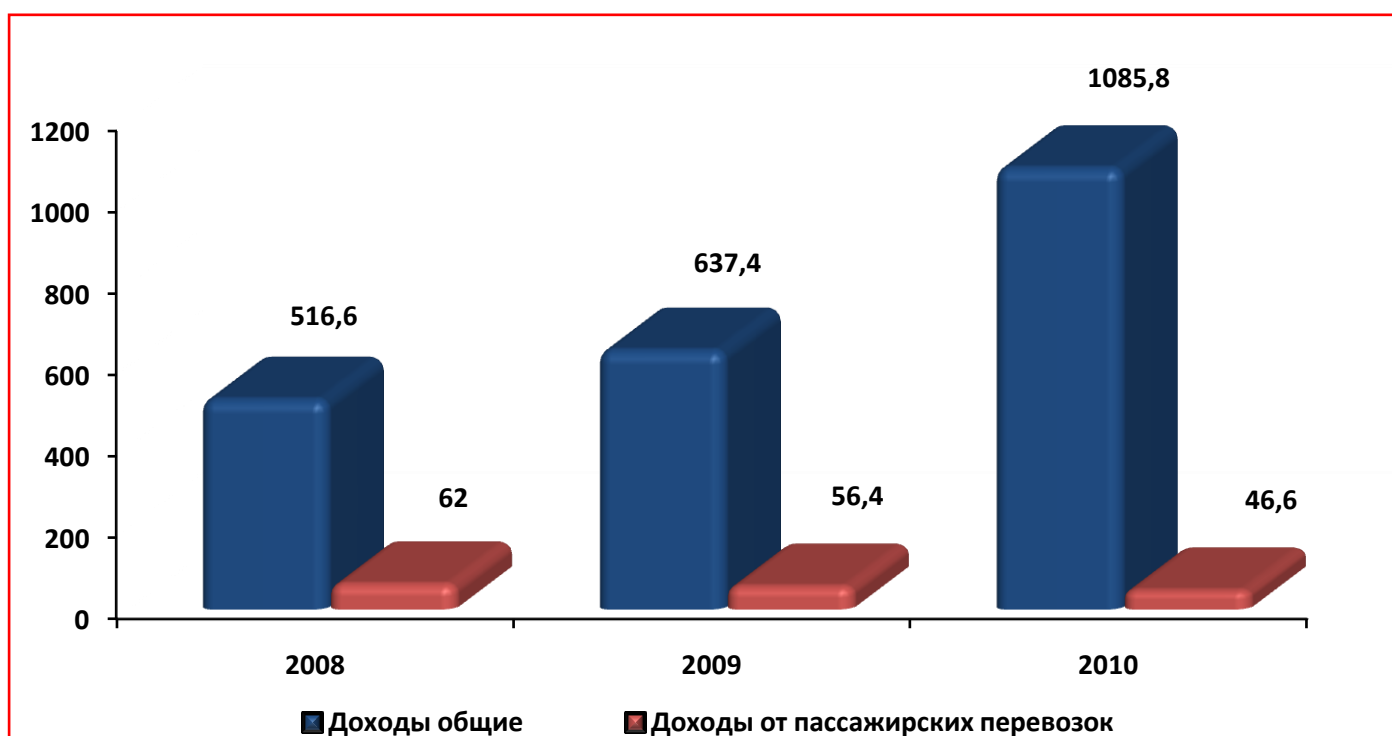
Динамика перевезенных грузов внутренним водным транспортом за 2006-2010 год, млн.тон.



Дотация из бюджета Республики Татарстан выделенная предприятиям водного транспорта на регулирование тарифов и компенсацию выпадающих доходов от перевозки льготных категорий граждан в 2010 году составила **55485 тыс.рублей**.

За анализируемый период общий доход предприятий водного транспорта составил **1085,8 млн.рублей**, что выше уровня прошлого года на 70%. При этом в последние несколько лет наблюдается тенденция к снижению доходов от пассажирских перевозок, с 2008 по 2010 годы уровень доходов снизился с 62 млн.руб. до 46,6 млн.руб., т.е. на 33%. Общие **расходы** предприятий водного транспорта увеличились на 43% и составили **1282,3 млн.рублей**.

Динамика общих доходов и доходов от пассажирских перевозок за 2008-2010 год, млн.рублей



Среднесписочная численность работающих увеличилась на 13% и составляет **1748 чел.**, уровень **среднемесячной заработной платы** увеличился на 7,4% и составил 12197,7 рублей.

Наименование	Численность (чел.)			Среднемесячная заработная плата (руб.)		
	2009 год	2010 год	% 2010г. к 2009г.	2009 год	2010 год	% 2010г. к 2009г.
ООО «ТАИФ-Магистраль» Речной порт «Набережные Челны»	320	300	93,4	10416	11063	106
ОАО «СК«Татфлот»	1227	1448	118	12287	13332	109

**Итоги деятельности предприятий
внутреннего водного транспорта за 2010 год**

Показатели	Ед. изм.	2009	2010	%
Доходы	<i>млн.руб.</i>	637,4	1085,8	170
в т.ч. от пассажирских перевозок	<i>млн.руб.</i>	56,4	46,6	82,6
Расходы	<i>млн.руб.</i>	897,1	1282,3	142
в т.ч. от пассажирских перевозок	<i>млн.руб.</i>	140,5	142,5	101,4
Перевезено пассажиров	<i>тыс.чел.</i>	870,6	730,8	83,9
Перевезено грузов	<i>тыс.тонн</i>	7512	6197	82,3
Грузооборот	<i>млн.ткм</i>	323,9	556,7	172
Отправлено грузов	<i>тыс.тонн</i>	5517,5	8726,0	158
Переработка грузов	<i>тыс.тонн</i>	9418,5	13408,5	142
в т.ч. добыча НСМ	<i>тыс.тонн</i>	3953,84	6642,62	168
Грузооборот портов	<i>тыс.тонн</i>	6319,9	10775,7	170
Среднесписочная численность	<i>чел.</i>	1547	1748	113
Среднемесячная заработная плата	<i>руб.</i>	11351,5	12197,7	107
Получено дотаций	<i>тыс.руб.</i>	55485	55485	100

**Информация
о предоставлении льгот на речном транспорте
пригородного сообщения в Республике Татарстан**

Между Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан и предприятиями водного транспорта, осуществляющими пассажирские перевозки, в соответствии с распоряжением Кабинета Министров Республики Татарстан от 11.05.2005г. №209-р «О дополнительных мерах социальной поддержки отдельных категорий граждан при оказании услуг водным транспортом пригородного сообщения в Республике Татарстан» заключаются договора на компенсацию недополученных доходов от перевозки льготной категории пассажиров.

Согласно вышеуказанному постановлению установлено, что 50-процентная скидка со стоимости проезда на водном транспорте пригородного сообщения в Республике Татарстан в период навигации предоставляется следующим

категориям граждан, меры социальной поддержки которых относятся к компетенции:

- Российской Федерации:

1. инвалидам и участникам Великой Отечественной войны;
2. ветеранам боевых действий;
3. лицам, награжденным знаком «Жителю блокадного Ленинграда»;
4. членам семей погибших (умерших) инвалидов, участников Великой Отечественной войны и т.д.;

5. военнослужащим, в том числе уволенным в запас (отставку), проходившим военную службу в воинских частях, учреждениях, военно-учебных заведениях, не входивших в состав действующей армии, в период с 22 июня 1941 года по 3 сентября 1945 года не менее шести месяцев; военнослужащим, награжденным орденами или медалями СССР за службу в указанный период;

6. лицам, работавшим в период Великой Отечественной войны на объектах противовоздушной обороны, местной противовоздушной обороны, на строительстве оборонительных сооружений, и т.д.;

7. инвалидам;

8. детям-инвалидам;

9. бывшим несовершеннолетним узниками концлагерей, гетто, других мест принудительного содержания, созданных фашистами и их союзниками в период второй мировой войны;

10. лицам, подвергшимся воздействию радиации вследствие катастрофы на Чернобыльской АЭС, ядерных испытаний на Семипалатинском полигоне, аварии в 1957 году на ПО «Маяк» и сбросов радиоактивных отходов в р.Течу, и гражданам из подразделений особого риска;

11. лицам, сопровождающим инвалидов, имеющих ограничение способности к трудовой деятельности III степени, и детей-инвалидов.

- Республики Татарстан:

12. труженикам тыла;

13. ветеранам труда;

14. лицам, удостоенным государственных наград Республики Татарстан.

Установлено, что право бесплатного проезда на водном транспорте пригородного сообщения в Республике Татарстан в период навигации предоставляется следующим категориям граждан, меры социальной поддержки которых осуществляются Республикой Татарстан:

реабилитированным гражданам; гражданам, признанным пострадавшими от политических репрессий;

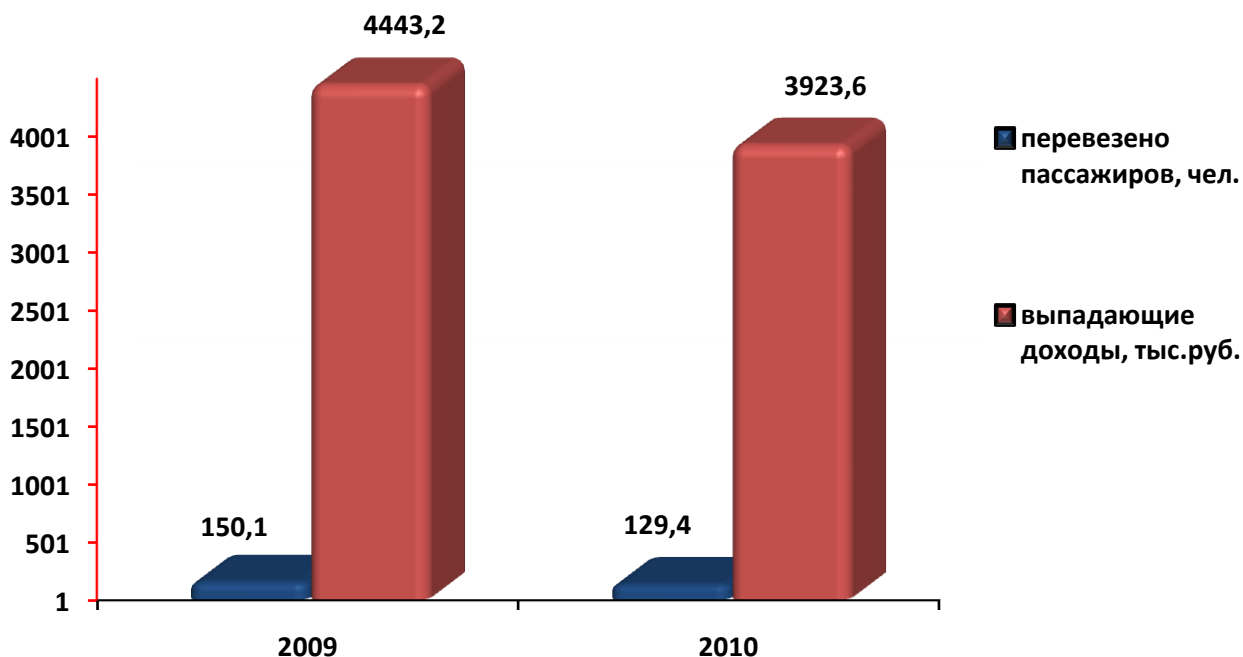
детям-сиротам и детям, оставшимся без попечения родителей, обучающимся в образовательных учреждениях (за исключением федеральных учреждений).

Водным транспортом в навигацию 2010г. перевезено 129 435 пассажиров льготных категорий, что на 16% меньше аналогичного периода 2009г. (в 2009 году – 150 145 пассажиров), при этом выпадающие доходы составили

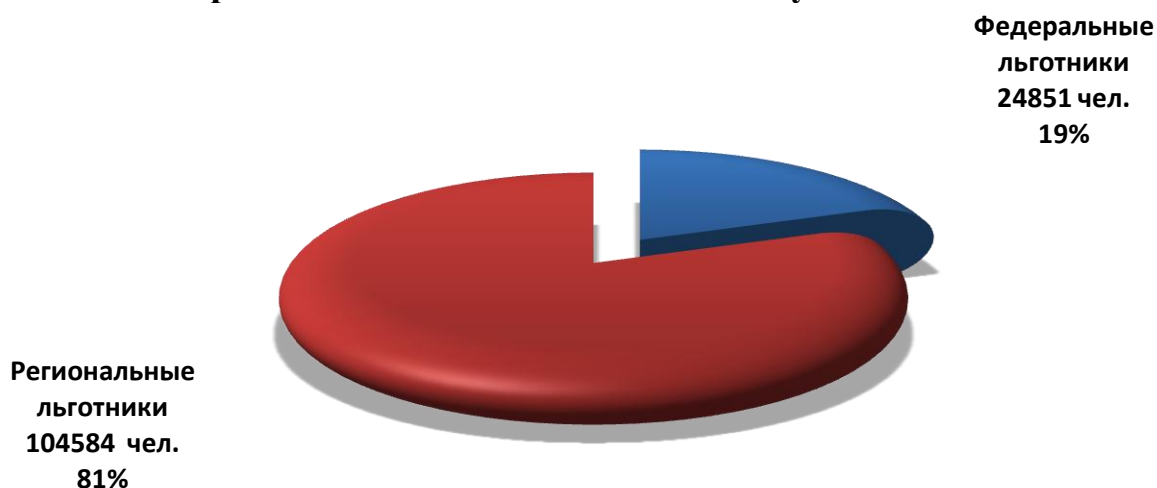
3 923 641 тыс. рублей (в 2009 году – 4 443 205 рублей), которые возмещены в полном объеме, в том числе:

- ОАО «СК «Татфлот» – 3 809 200 рублей (в 2009 году – 4 317 115 рублей);
- Филиал ООО «ТАИФ-Магистраль» «Речной порт «Набережные Челны» – 144 441 тыс.рублей (в 2009 году – 126 090 рублей).

Количество перевезенных пассажиров и сумма выпадающих доходов в 2009 и 2010 годах



Количество перевезенных льготников в 2010 году



При этом в Республике Татарстан применяются меры государственного регулирования тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров

железнодорожным транспортом, так в 2010 году было предусмотрено 55,485 млн. рублей.

Предприятие	Всего предусмотрено сметой на 2010 год	Фактически оплачено (рублей)
ОАО «Судоходная компания «Татфлот»	51 227 000	51 227 000
- от государственного регулирования тарифов	по факту	47 417 800
- от пригородных перевозок с 50-процентной скидкой	по факту	3 809 200
Филиал ООО «ТАИФ-Магистраль» «Речной порт «Набережные Челны»	4 258 000	4 258 000
- от государственного регулирования тарифов	по факту	144 441
- от пригородных перевозок с 50-процентной скидкой	по факту	4 113 559

Согласно Постановления Государственного Комитета Республики Татарстан по тарифам от 24.09.2010 № 7-19/Т «Об утверждении предельно максимальных тарифов на перевозки пассажиров и багажа речным транспортом на скоростных и водоизмещающих судах в пригородном сообщении и на переправе «Зеленодольск – Вязовые» для ОАО «СК «Татфлот» действует тарифы:

- на скоростных судах: детский – от 31 до 233 рублей;
взрослый – от 62 до 116,5 рублей.
- на водоизмещающих судах: детский – от 50 до 118 рублей;
взрослый – от 25 до 59 рублей.

3.4. Итоги деятельности предприятий воздушного транспорта за 2010 год

Воздушный транспорт в Республике Татарстан представлен деятельностью трех аэропортов: «Казань», «Бугульма» и «Бегишево».

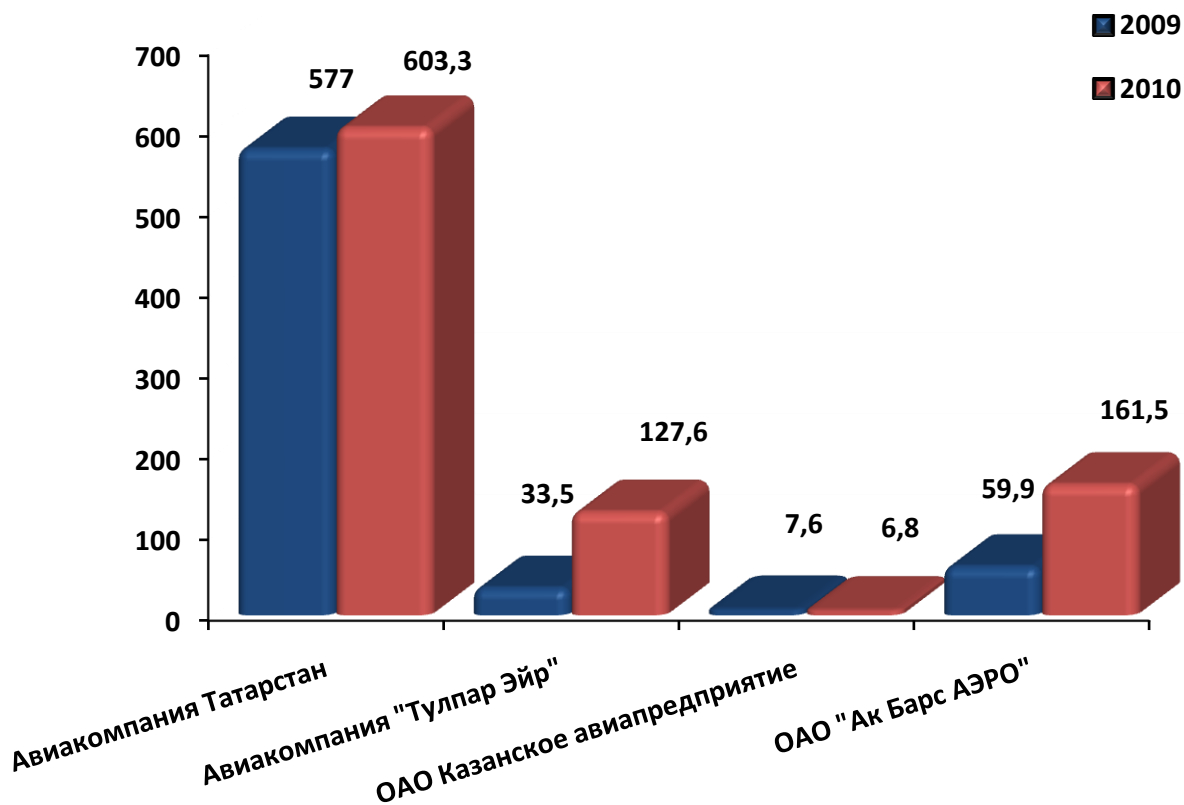
В настоящее время в республике базируются 4 авиакомпании, осуществляющие пассажирские перевозки: ОАО «Авиакомпания «Татарстан»; ОАО «Казанское авиационное предприятие»; ООО «Авиакомпания «Тулпар Эйр»; ОАО «Ак Барс АЭРО».



В 2010 году по основным производственным показателям деятельности авиапредприятий отмечается рост:

- по пассажирообороту на 40%;
- по объемам перевезенных пассажиров на 32,6%;
- по отправленным пассажирам из аэропортов РТ на 46,5%.

Перевезено пассажиров в разрезе авиакомпаний за 2009-2010 год, тыс.пас.

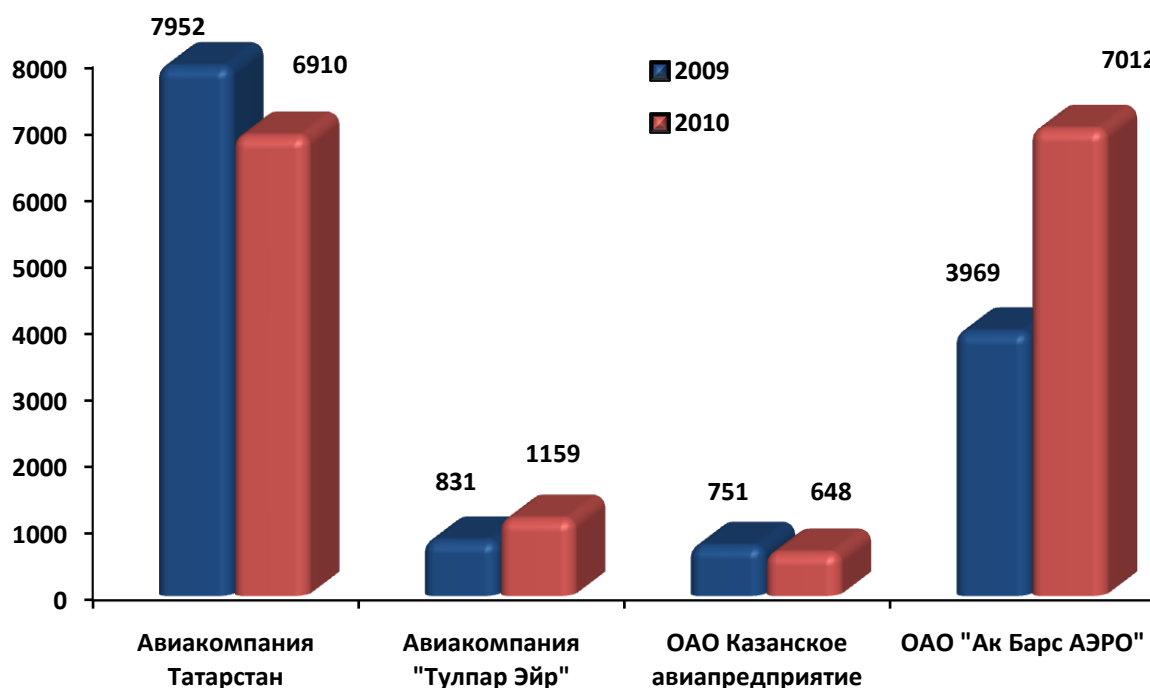


Доходы авиапредприятий Республики Татарстан за 2010 год составили 5385,1 млн. руб. – на 11,4% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Расходы авиапредприятий в 2010 году увеличились на 18,9% и составили 5568,9 млн.руб.

Количество выполненных рейсов в 2010 году увеличились на 16,5 % и составили 15729. Процент регулярности рейсов составил 82,7%, что меньше на 2,4% по сравнению с 2009 годом (ОАО «Авиакомпания Татарстан» - 76,2 %, ОАО «Ак Барс АЭРО» - 89,3%).

Количество выполненных рейсов за 2009-2010 год в разрезе авиакомпаний, ед.



В 2010 году из аэропортов Республики Татарстан отправлено 628,4 тыс.чел., увеличение объемов по сравнению с 2009 годом составило 46,4%.

Всего услугами аэропортов республики воспользовались 1262,5 тыс. пассажиров, что выше уровня 2009 года на 45%.

Среднесписочная численность персонала предприятий воздушного транспорта в 2010 году сократилась на 2,9 % (112 чел.) и составила 3575 человек. При этом уровень средней заработной платы вырос на 18,7% и в 2010 году составил 21977,4 рубля.

В 2010 году авиакомпаниями Республики Татарстан перевезено 834,4 тонн грузов, что ниже прошлогоднего уровня на 3,1%. Через аэропорты республики отправлено 2569 тонн (больше чем в 2009г. на 88,%), принято - 1632 тонн грузов (меньше чем в 2009году на 11%).

Итоги деятельности предприятий воздушного транспорта за 2010 год

Показатели	Ед. изм.	2009	2010	%
Отправлено пассажиров*	тыс.чел.	429,3	628,4	146,4
Прибыло пассажиров*	тыс.чел.	438,3	634,1	144,7
Перевезено пассажиров авиакомпаниями РТ	тыс.чел.	678,0	899,3	132,6
Пассажирооборот авиакомпаний РТ	млн.пкм	1070,0	1494,6	139,7
Отправлено грузов*	тонн	1361	2569	188,8
Прибыло грузов*	тонн	1833	1632	89,1
Перевезено грузов авиакомпаниями РТ	тонн	861,1	834,4	96,9
Грузооборот авиакомпаний РТ	тыс.ткм	995,7	1867,1	187,5
Доходы	млн.руб.	4834,6	5385,1	111,4
Расходы	млн.руб.	4681,6	5568,9	118,9
Количество рейсов	ед.	13503	15729	116,5
Процент регулярности	%	84,7	82,7	97,6
Количество самолетовылетов*	физ.един.	9946	13804	138,8
Суммарная взлетная масса ВС*	тыс.тонн	416,3	557,0	133,8
Среднесписочная численность	чел.	3687	3575	97,1
Среднемесячная заработная плата	руб.	18514,3	21977,4	118,7

*Международный аэропорт «Казань», Международный аэропорт «Бегишево», аэропорт «Бугульма».

3.5. Итоги деятельности предприятий железнодорожного транспорта за 2010 год

Железнодорожный транспорт в Республике Татарстан в 2010 году был представлен деятельностью **Горьковской железной дороги** – филиалом ОАО «Российские железные дороги» и **Куйбышевской железной дороги** – филиалом ОАО «Российские железные дороги» и тремя предприятиями промышленного железнодорожного транспорта: Казанское межотраслевое предприятие «Промжелдортранс», «Железнодорожник» и «Промтранс-А».



С 1 декабря 2009 года в соответствии с проводимыми структурными реформами ОАО «РЖД» начала свою деятельность пригородная компания ОАО «Содружество», учредителями которой являются субъекты Российской Федерации – Правительства Республики Татарстан (25% + 1 акция) и Удмуртской Республики (25% + 1 акция) и ОАО «РЖД» (50% - 2 акции).

Дата государственной регистрации ОАО «Содружество» как юридического лица – 09.10.2009г.

Пригородная компания осуществляла хозяйственную деятельность на основании агентского договора с ОАО «РЖД» от 05.02.2010г. № 189/НЮ, предусматривающего продажу проездных билетов и предоставление услуг по обслуживанию пассажиров на полигоне 9 субъектов Российской Федерации: Татарстан, Чувашия, Марий-Эл, Удмуртия, Мордовия, Кировская обл., Башкортостан, Пермский край, Свердловская обл. Агентским договором устанавливается плановое задание бюджета продаж, а также фиксированная сумма вознаграждения.

С 10.12.2010г. ОАО "Содружество" начала осуществлять перевозочную деятельность по 3 участкам: Казань – Ижевск, Ижевск – Кизнер, Канаш – Алатырь в границах 4-х субъектов Российской Федерации: Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Чувашская Республика и Кировская область. В связи с началом перевозочной деятельности в декабре месяце текущего года ОАО «Содружество» планирует направить на заключение договора на социальный заказ, на перевозку учащихся и региональных льготников в указанные субъекты.

В 2010 году в Республике Татарстан перевозка пассажиров железнодорожным транспортом осуществлялось в дальнем сообщении по 13 направлениям, где курсируют 18 пар поездов, в том числе летние поезда 4 пары.

Через Казанский железнодорожный узел следуют 23 пары транзитных поездов дальнего следования, из них 15 пар - круглогодичные, 6 –летние, 2-почтово-багажные. Пригородные железнодорожные перевозки осуществляются 25 составами электропоездов по следующим направлениям: в западном до станций Юдино, Васильево, Зеленый Дол, Паратск, Волжск, Йошкар-Ола, Свияжск, Албаба, Буа, Тюрлема, Урмары, Канаш, Сергач, Нижний Новгород, в восточном – до станций Бирюли, Арск, Вятские поляны, Сосновка, Кизнер,

Ижевск. Также пригородные поезда курсируют на участке Бирюли-Востание-Васильево от станции Арск, до станций Волжск, Албаба, Тюрлема

В закамской зоне перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении осуществляла ОАО «Куйбышевская железная дорога-филиал ОАО РЖД» 10 составами поездов по следующим направлениям: Ижевск-Н.Челны, Бугульма-Н.Челны, Нижнекамск-Алнаши, Бугульма-Нурлат, Бугульма-Уруссу. В 2011 году железнодорожные перевозки в закамской зоне будет осуществлять ОАО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания».

За 2010 год предприятиями железнодорожного транспорта всего перевезено пассажиров 18 894 тыс. чел, в том числе в пригородном сообщении **перевезено 12679 тыс. чел.** Уровень объема пригородных пассажирских перевозок составил 74% к уровню прошлого года.

Пассажирооборот уменьшился на 16% и составил 2 343,5 млн. пасс.км.

Среднемесячная заработная плата на перевозках возросла на 12% и составила 19 200 рублей.

Производительность труда составляет 4 008,5 тыс.прив.ткм/чел.

Оборот вагона (среднее время нахождения на дороге вагона с момента поступления под выгрузку до окончания ее) составляет 1,25 суток, производительность локомотива (Производительность локомотива определяется тонно – км брутто, приходящимися на один локомотив рабочего парка) увеличилась на 6%.

Населенность вагонов (пассажирооборот/вагонокилометр) в целом снизилась на 7% и составила 27 чел./вагон.

Информация о предоставлении льгот на железнодорожном транспорте пригородного сообщения в Республике Татарстан

Между Правительством Республики Татарстан и ОАО «РЖД» в 2010г. в соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 21 марта 2007г. № 98 «О внесении изменений в Порядок предоставления единого месячного социального проездного билета и единого месячного детского социального проездного билета в Республике Татарстан, утвержденный постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 07.04.2005 № 161 «Об утверждении Порядка предоставления единого месячного социального проездного билета и единого месячного детского социального проездного билета в Республике Татарстан» и мерах социальной поддержки отдельных категорий граждан при оказании услуг железнодорожным транспортом пригородного сообщения в Республике Татарстан» заключены договора с Горьковской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД» и Куйбышевской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД» в пользу третьих лиц – получателей социальных услуг, которым представляется 50-процентная льгота в поездах пригородного сообщения в пределах Республики Татарстан ежегодно в период с 1 мая по 30 сентября.

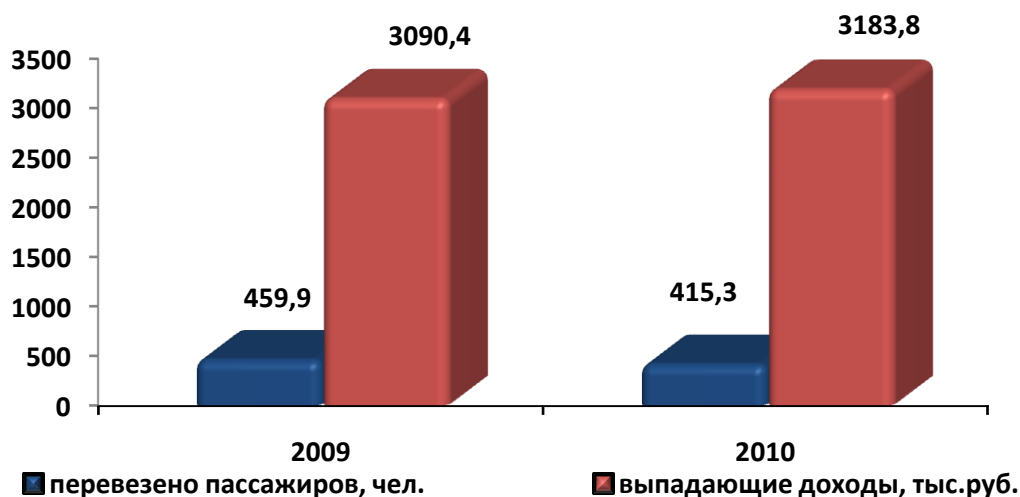
Согласно вышеуказанному постановлению установлена 50-процентная скидка следующим категориям граждан, меры социальной поддержки которых осуществляются Республикой Татарстан:

- ветеранам труда;
- лицам, проработавшим в тылу в период с 22 июня 1941 года по 9 мая 1945 года не менее шести месяцев, исключая период работы на временно оккупированных территориях СССР, либо награжденным орденами или медалями СССР за самоотверженный труд в период Великой Отечественной войны;
- реабилитированным гражданам; гражданам, признанным пострадавшими от политических репрессий;
- детям-сиротам и детям, оставшимся без попечения родителей, обучающимся в образовательных учреждениях (за исключением федеральных учреждений);
- лицам, удостоенным государственных наград Республики Татарстан, учрежденных Законом Республики Татарстан «О государственных наградах Республики Татарстан», и имеющим трудовой стаж, необходимый для назначения пенсии по старости или за выслугу лет, пенсия которым назначена в соответствии с федеральными законами «О трудовых пенсиях в Российской Федерации» и «О государственном пенсионном обеспечении в Российской Федерации».

Горьковской и Куйбышевской железными дорогами в Республике Татарстан за период май – сентябрь 2010г. перевезено 415 274 льготных категорий граждан, что на 10% меньше, чем за аналогичный период 2009г. (в 2009 году – 459 911 льготников), при этом выпадающие доходы составили 3 245 949,8 тыс. рублей (в 2009 году – 3 151 722,5 рублей), которые возмещены в полном объеме, в том числе:

- Горьковской железной дороги – 3 183 880,3 рублей (в 2009 году – 3 090 433 рублей);
- Куйбышевской железной дороги – 62 069,5 рублей (в 2009 году – 61 289,5 рублей).

Количество перевезенных пассажиров и объем выпадающих доходов в 2009 и 2010 годах



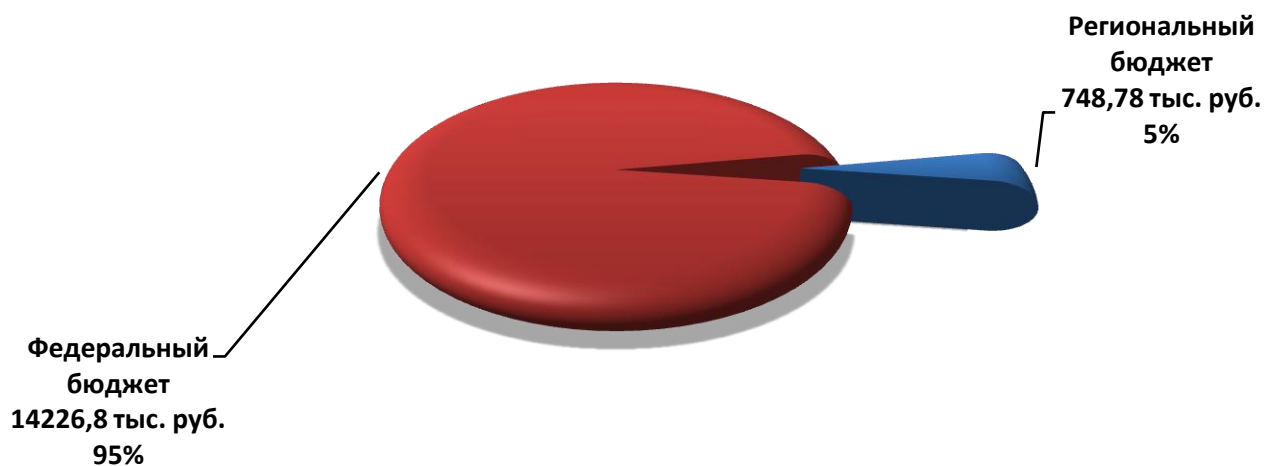
Категория граждан	Количество перевозок (чел.)					Сумма средств бюджета РТ, перечисленная на возмещение выпадающих доходов (руб.)
	май	июнь	июль	август	сентябрь	
Ветераны труда	81 168	83 882	93 686	81 299	75 039	3 242 186,4
Труженики тыла	67	15	9	7	7	1 606,5
Реабилитированным гражданам; гражданам, признанным пострадавшими от политических репрессий	13	4	7	9	17	1 265,4
Дети-сироты	18	7	2	7	8	807,5
Награжденные	0	2	1	0	0	84
Итого	81 266	83 910	93 705	81 322	75 071	3 245 949,8

Между Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан и Приволжским территориальным управлением Федерального агентства железнодорожного транспорта, заключено соглашение о предоставлении в 2010 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на компенсацию части потерь в доходах организаций железнодорожного транспорта от перевозки, обучающихся по льготным тарифам из федерального бюджета в 2010 году.

Убытки от перевозки обучающихся железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (в период с 1 января по 15 июня 2010г. и с 1 сентября по 31 декабря 2010г.) в 2010г. составили 18,89 млн. рублей, компенсировано 14 975,58 тыс.рублей, в том числе:

- из федерального бюджета – 14 226,8 тыс.рублей;
- из республиканского бюджета – 748,78 тыс.рублей.

Объем компенсации выпадающих доходов от перевозки обучающихся



При этом в Республике Татарстан применяются меры государственного регулирования тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом, так в 2010 году было предусмотрено 72,54 млн.рублей.

Предприятие	Всего предусмотрено сметой на 2010 год	Фактически оплачено, рублей
Горьковская железная дорога - филиал ОАО «РЖД»:	61 000 000	61 000 000
- от государственного регулирования тарифов	по факту	57 816 119,7
- от пригородных перевозок с 50-процентной скидкой	по факту	3 183 880,3
Куйбышевская железная дорога - филиал ОАО «РЖД»:	11 540 000	11 540 000
- от государственного регулирования тарифов	по факту	11 477 930,5
- от пригородных перевозок с 50-процентной скидкой	по факту	62 069,5

Согласно Постановления Государственного Комитета Республики Татарстан по тарифам от 07.08.2009 № 7-12/т «Об установлении тарифа на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении Республики Татарстан» с 1 октября 2009 года на пригородном железнодорожном транспорте действует тариф в размере 8 рублей за одну десятикилометровую зону.

Уровень тарифа Республики Татарстан на сегодняшний день ниже, чем в других регионах. Так, в 2010г. тариф в субъектах Российской Федерации, обслуживаемых ОАО «Содружество» составляет:

Субъект Российской Федерации	Уровень тарифа, руб.
Республика Татарстан	8
Республика Мордовия	8
Кировская область	9,6
Республика Башкортостан	10
Удмуртская Республика	13,3
Республика Марий Эл	13,4
Свердловская область	14
Пермский край	14
Чувашская Республика	16

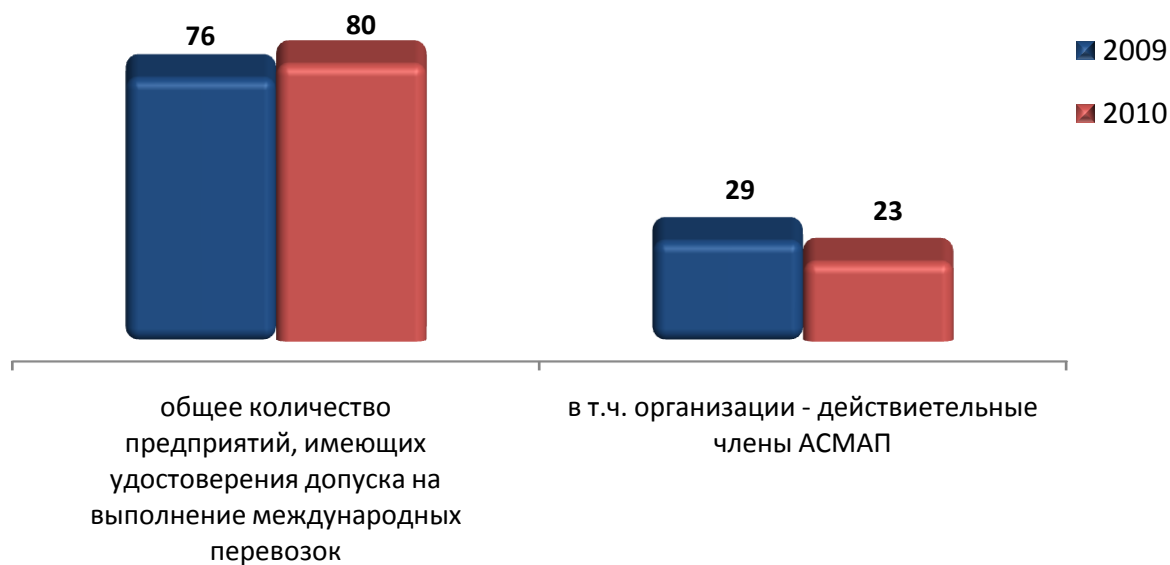
3.6. Состояние рынка международных автомобильных перевозок Республики Татарстан

Международные автомобильные перевозки являются одним из наиболее динамично развивающихся видов предпринимательства в России.



В Республике Татарстан зарегистрировано 80 транспортных компаний, имеющих допуск для работы на международных перевозках с парком 562 большегрузных автопоездов. Только около трети указанных компаний являются членами АСМАП, в которых по состоянию на 01.01.2011г. имелось 300 автомобилей с карточками допуска, 104 из которых зарегистрированы в АСМАП для выполнения перевозок в страны дальнего зарубежья, 196 – в страны ближнего зарубежья.

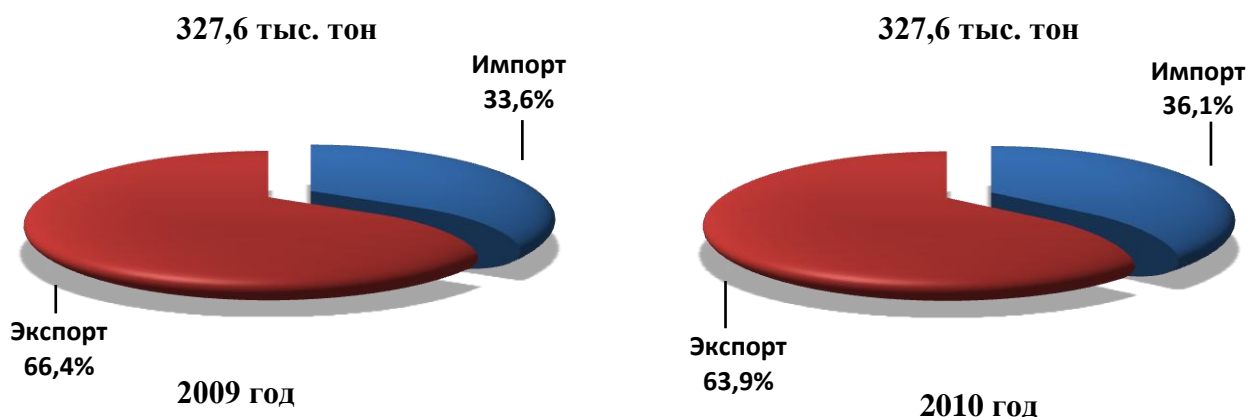
Количество организаций Республики Татарстан, участвующих в международных автомобильных перевозках



Прогнозный объем перевозок грузов на рынке международных автомобильных перевозок Республики Татарстан в 2010 году составил 327,6 тыс. тонн, что на 10,4% выше аналогичного периода 2009 года. Доля экспортных отправок составила 63,94% против 66,38% прошлого года. Несмотря на ее снижение, уровень экспортных автомобильных отправок является одним из высоких в Российской Федерации.

Анализируя товарную структуру экспорта и импорта необходимо отметить, что среди ключевых продуктов значительную долю занимают продукция нефтехимии, продукция машиностроения, продовольственные товары.

Соотношение объемов перевозок импортных и экспортных грузов на рынке международных автомобильных перевозок Республики Татарстан



Основными направлениями грузопотоков являются перевозки в/из Германии, Украины, Казахстана, Польши – их суммарная доля в общих объемах рынка области составляет около 50%. При этом в текущем году возросли перевозки по направлениям на Украину, Италию, Чехию и, напротив, снизились по таким, как Казахстан. Основными направлениями работы республиканских международных перевозчиков являются Беларусь, Казахстан, Германия.

3.7. Транспортная доступность

По состоянию на 01.01.2010 в 13 муниципальных образованиях из 28 значение индекса доступности транспортных услуг достигло оптимальной величины: Агрызский, Аксубаевский, Актанышский, Арский, Бавлинский, Бугульминский, Буинский, Мензелинский, Рыбно-Слободской, Сабинский, Тетюшский, Черемшанский, и Чистопольский муниципальные районы. На 01.01.2009 достигли данного значения всего лишь 7 муниципальных образований из 27. Следовательно, растет способность населения оплатить транспортную услугу при соответствующем потребительском бюджете. Отметим, что в районах, достигших оптимальной величины значения индекса доступности транспортных услуг, действующий тариф равен или меньше установленного рационального уровня тарифа, который показывает, сколько должна стоить социально-значимая транспортная услуга, учитывая платежеспособность населения.

Доступность установленных тарифов с учетом платежеспособного спроса населения по состоянию на 01.01.2010

п/п	Наименование населенного пункта	Средний действующий тариф	Рациональный уровень тарифа	Индекс транспортной доступности
1	Агрыз	9,00	9,11	1,01
2	Азнакаево	10,00	9,84	0,98
3	Аксубаево	7,00	8,62	1,23
4	Актаныш	7,00	8,74	1,25
5	Альметьевск	12,00	10,24	0,85
6	Арск	10,00	10,02	1,00
7	Бавлы	10,00	10,01	1,00
8	Бугульма	10,00	10,12	1,01
9	Буинск	8,00	8,77	1,10
10	Балтаси	10,00	9,61	0,96
11	Елабуга	11,00	9,27	0,84
12	Заинск	13,00	8,67	0,67
13	Зеленодольск	10,00	9,63	0,96
14	Казань	12,25	9,83	0,80
15	Кукмор	10,00	9,14	0,91
16	Лениногорск	12,00	10,26	0,85
17	Лаишево	10,00	8,70	0,87
18	Мамадыш	10,00	9,35	0,93
19	Менделевск	10,00	9,67	0,97
20	Мензелинск	10,00	10,92	1,09
21	Набережные Челны	12,50	8,63	0,77
22	Нижнекамск	12,00	8,56	0,78
23	Нурлат	10,00	9,45	0,94
24	Рыбная-Слобода	7,00	8,89	1,27
25	Сабы	8,00	9,18	1,50
26	Тетюши	10,00	10,17	1,02
27	Черемшан	7,00	8,48	1,21
28	Чистополь	6,00	10,17	1,69

4. Мероприятия по снижению напряженности на рынке труда

На 2011 год предприятия транспортного комплекса, заявили потребность в иностранной рабочей силе в количестве 5 460 человек. В результате работы, проведенной Министерством с участием предприятий, потребность в иностранной рабочей силе на 2011 год сокращена на 55% и составила 2 449 человек, в том числе 890 водителей категории «Д», 600 – водителей троллейбусов и трамваев.

Данная ситуация на рынке труда возникла вследствие:

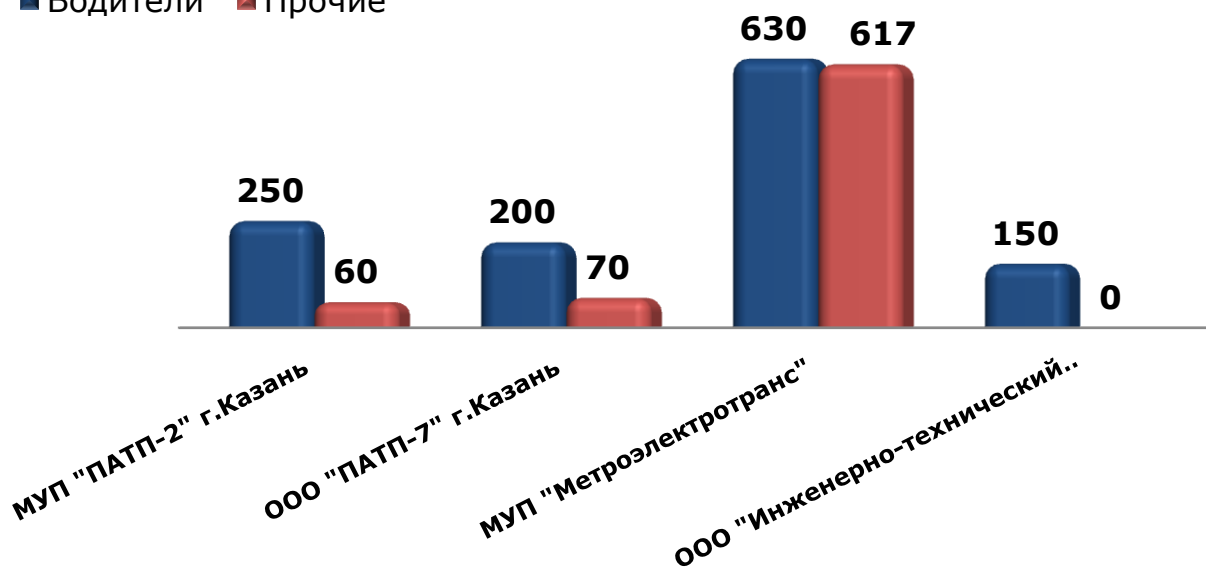
- ограниченное количество водителей категории «Д» на рынке труда;
- низкая оплата труда при высокой интенсивности работы;
- непопулярность и непривлекательность профессии водителя общественного транспорта.

В целях осуществления государственной политики направленной на недопущения иностранных работников в транспортную отрасль Республики Татарстан и перспективного замещения вакансий местным населением, Министерством транспорта и дорожного хозяйства РТ совместно с Минтрудом, Татвоенкоматом, ДОСААФ РТ, муниципалитетами и предприятиями отрасли осуществляются следующие мероприятия:

- на базе ДОСААФ РТ организована подготовка и переподготовка водителей категории «Д», в том числе на бюджетные средства;
- на базе пассажирских предприятий, организовано обучение на водителей категории «Д»;
- ГАОУ СПО «Казанский техникум наземного и подземного электрического транспорта» осуществляет обучение водителей трамвая и троллейбуса с предоставлением студентам общежития и выплатой стипендий;
- предприятиями организован переезд граждан, ищущих работу, из другой местности с оказанием адресной поддержки;
- ведется активная работа с центрами занятости и военным комиссариатом по демобилизованному составу в части информирования о потребности водителей;
- набор персонала через объявления в подвижных составах на мониторах и по бегущей строке в транспортных средствах, в средствах массовой информации на официальных сайтах Комитета по транспорту г.Казани и транспортных предприятий;
- организованы вахтовые перевозки;
- предприятиями предоставляются общежития, есть возможность получения путевок для детей сотрудников в детские оздоровительные лагеря также осуществляются иные меры социальной поддержки.

Заявленная потребность в иностранной рабочей силе на 2011 год, чел.

■ Водители ■ Прочие



Организации общественных и временных рабочих мест на предприятиях транспортного комплекса Республики Татарстан на 31.12.2010

	Обратилось ищущих работу	Направлены и приняты участие в общественных и временных работах	Участники общественных работ признанные безработными	Участники общ. работ, транспорт	Количество граждан, разработавших бизнес-планы на организацию самозанятости	Организовали предпринимательскую деятельность	Из них, транспортные услуги
Всего:	308425	232269	29265	7776	20258	19333	488

5. Охрана труда и экологическая безопасность

5.1. Охрана труда на предприятиях транспортного комплекса республики

Затраты на мероприятия по охране труда являются хорошим индикатором отношения руководителей предприятий к охране труда и защите жизни и здоровья своих работников. За 2010 год на улучшение условий труда предприятиями затрачено 86,4 млн. рублей.

В целях пропаганды улучшения условий и безопасности труда, широкого распространения и поощрения положительного опыта Министерством ежегодно проводится смотр – конкурс на лучшую организацию работы в области охраны труда среди предприятий транспортного комплекса республики.

В 2010 году победителями смотра-конкурса на лучшую организацию работы в области охраны труда среди предприятий транспортного комплекса признаны:

1. В номинации «Лучшая организация в области охраны труда среди предприятий транспорта»:

- ГУП «Горэлектротранспорт» – 1 место;
- МУП «ПАТП-4» – 2 место.

2. В номинации «Лучшая организация в области охраны труда среди предприятий дорожного хозяйства»:

- ОАО «Алексеевскдорстрой» - 1 место;
- Мамадышский филиал ОАО «Татавтодор» – 2 место.

На предприятиях транспортного комплекса в 2010 году были проведены мероприятия, посвященные Всемирному дню охраны труда, направленные на предупреждение гибели, травматизма и профессиональных заболеваний работников транспортного комплекса.

Для работодателя самым эффективным способом защиты работников от вредных и опасных производственных факторов является своевременное обеспечение качественной спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты. Учитывая особые условия труда на предприятиях транспортного комплекса, большое внимание уделяется вопросам обеспечения работников средствами индивидуальной защиты. Общая сумма затрат на приобретение этих средств на предприятиях транспорта и дорожного хозяйства республики составила 17 млн. 181 тыс. руб.

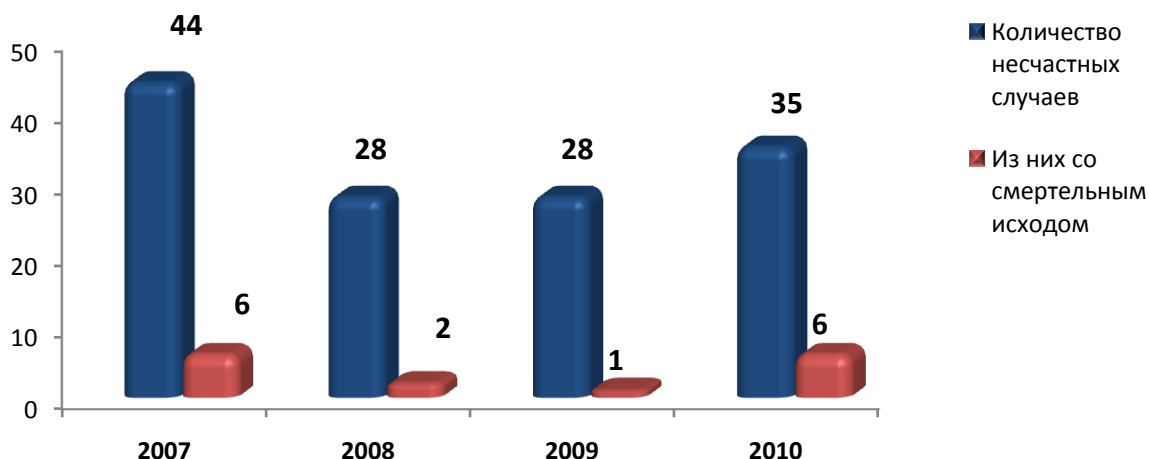
Вместе с тем, несмотря на проводимые мероприятия, направленные на улучшение условий и охраны труда, на предприятиях транспортного комплекса республики производственный травматизм увеличился на 25% по сравнению с прошлым годом.

За отчетный период на предприятиях транспортного комплекса, подведомственных Министерству, произошло 35 несчастных случаев, из них 6 со смертельным исходом (ГУП «Горэлектротранспорт», МУП «ПАТП-2», ООО «Азимут», ООО «Болгардорстрой», ЗАО «ПАК-Инвест», ООО «Экипаж» -

речные перевозки), за аналогичный период 2009 года произошло 28 несчастных случаев, в том числе 1 со смертельным исходом (ООО «Азимут»).

Коэффициент тяжести снизился с 902,4 (2009г.) до 486,5(2010г.) календарных дней нетрудоспособности. Однако Коэффициент частоты имеет тенденцию роста и увеличился с 22,9 (2009г.) до 33 (2010г.) случаев.

Динамика производственного травматизма



Причины несчастных случаев, происшедших в 2010 году, распределились следующим образом:

1. Грубые нарушения трудовой и производственной дисциплины, в том числе:

- пренебрежение опасностью и требованиями охраны труда,
- нахождение в состоянии алкогольного опьянения.

2. Неудовлетворительная организация производства работ и рабочего места; нарушение технологического процесса.

3. неприменение средств индивидуальной защиты.

4. неудовлетворительное состояние зданий и сооружений.

5. неосторожные действия со стороны пострадавшего.

Для снижения профессиональных рисков большое значение имеет аттестация рабочих мест по условиям труда. За отчетный период на предприятиях транспорта и дорожного хозяйства аттестовано 2783 рабочих места по условиям труда.

Проблемы охраны здоровья и безопасности труда работников транспорта и дорожного хозяйства с каждым днем становятся все более актуальными, поэтому работа по защите прав работников отрасли на безопасные условия труда является одним из приоритетных направлений деятельности Министерства.

Решение задач в этом направлении Министерством осуществляется в соответствии с Целевой и отраслевой программой улучшения условий и охраны труда. Предусмотренные данными документами мероприятия направлены на снижение уровня производственного травматизма и профессиональной заболеваемости, активизацию аттестации рабочих мест и улучшение условий

труда за счет устранения воздействия на работников опасных и вредных факторов.

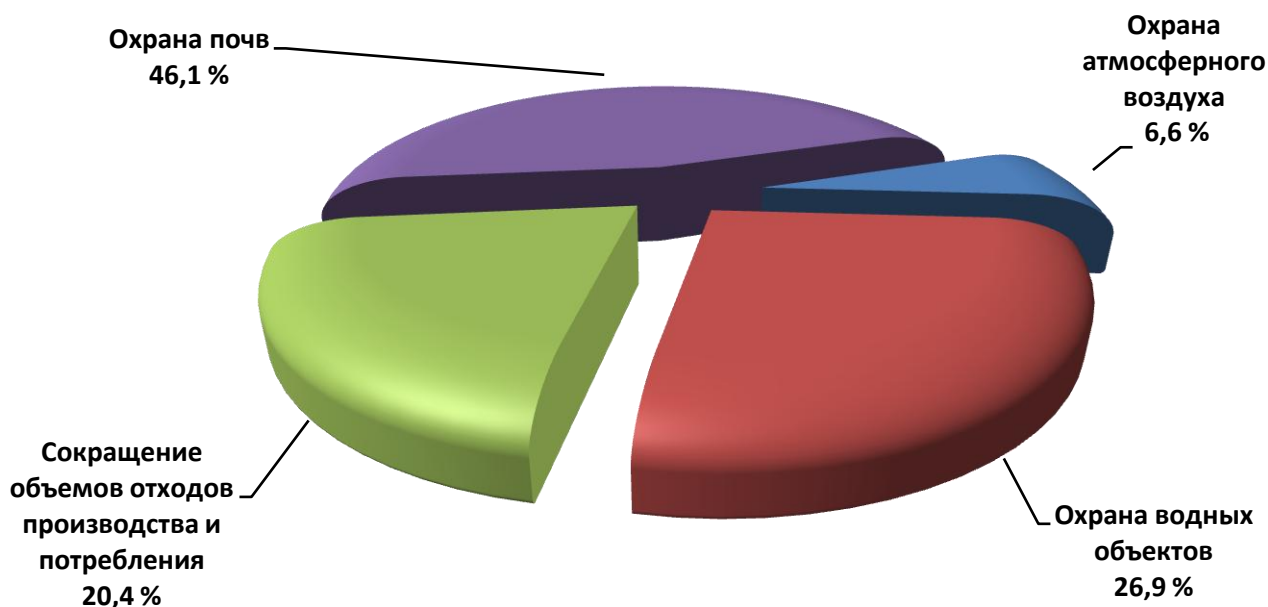
Охрана труда является необходимым условием стабильного и эффективного функционирования любого предприятия, а системный анализ работы в этой области показал, что программный подход полностью себя оправдал и его необходимо использовать в дальнейшем. Контроль со стороны Министерства за исполнением предприятиями транспортного комплекса норм и правил охраны труда позволяет не только выявить нарушения, но и принять меры по их своевременному устранению.

5.2. Охрана окружающей среды

В целях улучшения экологической обстановки в 2010 году предприятиями транспортного комплекса Республики Татарстан на выполнение мероприятий по обеспечению экологической безопасности было израсходовано 42,586 млн. рублей, в том числе:

- на охрану атмосферного воздуха – 2,792 млн. рублей (6,6%);
- на охрану водных объектов – 11,47 млн. рублей (26,9%);
- на сокращение объемов отходов производства и потребления – 8,673 млн. рублей (20,4%);
- на охрану почв – 19,651 млн. рублей (46,1%).

Распределение расходов предприятий транспортного комплекса РТ на обеспечение экологической безопасности



6. Инновационное развитие транспортного комплекса

В 2010 году Министерством совместно с ОАО «Татнефтехиминвестхолдинг», компанией «Дюпон» и ОАО «Таиф-НК» проводился целый комплекс работ по организации выпуска модифицированных дорожных битумов на основе полимерной добавки «Элвалой» для нужд дорожной отрасли.

Особенностью данной добавки является его способность вступать в реакцию с битумом и значительно улучшать его свойства в части улучшения высокотемпературных характеристик и стандартизации низкотемпературных свойств. Данное качество битума весьма востребовано при условиях изменения климатических данных Республики Татарстан.

В строительном сезоне 2009-2010 годов с использованием модифицированного битума с добавкой «Элвалой» уложены опытно-экспериментальные участки на региональных автодорогах «Базарные Матаки-Мамыково» и «Алексеевск-Высокий Колокол», а также на федеральной трассе М-7 «Волга».

В настоящее время экспериментальные участки находятся под наблюдением отдела лабораторного контроля ГУ «Главтатдортранс» на предмет поведения покрытий в условиях многократного температурного перехода через ноль градусов.

Министерством совместно с ГК «РОСНАНО» был проведен семинар-презентация нанотехнологических проектов компании «ГАЛЕН» по организации производства в Республике наноструктурированных полимерных композиционных материалов наноструктурированного полимера, армированного базальтовыми волокнами, для использования в производстве предварительно напряженных базальтопластикобетонных дорожных плит.

Данные материалы имеют отличительные характеристики: абсолютная коррозионная стойкость, что обеспечивает более высокую долговечность материала, наилучшее соотношение веса и усилия на разрыв, что дает более легкие и прочные конструкции, долговечность в среде бетонов и низкая плотность, что позволяет сократить транспортные расходы, и что особенно важно в наше время-экологическая безопасность.

В 2010 году на опытном участке дороги «Шали-Бавлы» была проведена укладка композитной сетки производства данной компании. Можно не сомневаться, что именно он станет точкой отсчета в дальнейшем развитии данного вида дорожных одежд.

Наружное освещение развивается быстрыми темпами во многих странах мира, что связано в первую очередь с бурным развитием инфраструктуры и изменением критериев качества жизни.

Все больше внимания уделяется разработке стратегии развития наружного освещения и управлению этим процессом. Проблема энерго- и теплосбережения-



проблема, решение которой стоит перед Россией в XXI веке. В связи с этим весьма актуальными являются энергосберегающие мероприятия.

Активно ведется работа по изучению внедрения светодиодного освещения на дорогах российской Федерации. По данному направлению министерством ведется работа с лидером по РФ компанией «Оптоган», обладающей нанотехнологией мирового уровня, и компанией «Тезелеш», предлагающей использование интеллектуальных систем управления уличным освещением, которая позволяет сократить энергетические и эксплуатационные расходы.

Одной из главных проблем городского транспорта является его высокая токсичность. В связи с этим прорабатывается вопрос по поставке партии нового вида экологически чистого транспорта-экобуса, работающего на сжатом метане производства завода «Тролза» Саратовской области. В настоящий момент модели проходят испытания, но уже сейчас можно с уверенностью сказать, что за ними - будущее транспортной системы.

II. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ И ЗАДАЧИ ОТРАСЛИ

1. Строительство «Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)»

Реализация инвестиционного проекта «Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» (далее – СММЛЦ) отправная точка для развития бизнеса и увеличения транспортных потоков в Поволжском регионе. Данный проект направлен на обеспечение комплексного подхода к развитию транспортной и товаропроводящей инфраструктуры, особенно в рамках строительства международного транспортного коридора «Балтика – Китай». Комплекс будет включать в себя железнодорожно-автомобильный терминал со складами и контейнерными площадками, речной порт с водно-автомобильным терминалом, подъездные железнодорожные пути и автомобильные дороги, погрузочно-разгрузочные площадки, объекты сервиса.



По итогам 2010 года можно говорить об ускоряющихся темпах воплощение в жизнь инвестиционного проекта СММЛЦ. Так, например, в прошедшем году были реализованы следующие значительные мероприятия:

- на конкурсной основе определены основные частные инвесторы проекта. В том числе в качестве якорного инвестора определено ОАО «Совфрахт»;
- завершено проектирование федеральных и республиканских объектов СММЛЦ, а также, получено разрешение на их строительство;
- начата работа по резервированию земельного участка для перспективного развития логистического центра;
- по строительству объектов республиканской собственности определены заказчик-застройщик СММЛЦ – ГУ «Главтатдортранс» и генеральный подрядчик по федеральной и республиканской части - ООО «ПСО Казань». Заказчиком по федеральной части является ФГУ «Ространсмодернизация»;
- начаты работы по вертикальной планировке земельных участков под создание системы инженерных сетей и создания территории строительства.

На реализацию проекта генеральному подрядчику за счет средств республиканского бюджета выделено 200,0 млн. рублей, а из федерального выделен аванс в размере 1,5 млрд. рублей.

Финансирование инвестиционного проекта «Строительство СММЛЦ» в 2010 году

Наименование работ	Объем, м ³	Выполнение, млн. руб., в том числе	
		Бюджет РТ	Бюджет РФ
Устройство котлована замена грунта плавкранами	60480 м ³		41,48
Дноуглубление земснарядом акватории и водных подходов	2474646 м ³		527,46
Резка растительного грунта	560000м ³	16,52	
Вывоз грунта на 1,5 км	66 000 м ³	3,88	
Срубка деревьев и срезка кустарников		2,50	
Намыв песка	1837360 м ³	265,54	
Итого		288,44	568,94
Всего по объекту		857,38	

В целях реализации данного проекта, в 2011 году ставятся следующие основные задачи:

- завершение работ по оформлению земельных участков под объекты республиканской и федеральной собственности;
- завершение работы по определению организационно-правовой схемы управляющей компании СММЛЦ;
- завершение работ по подписанию инвестиционных соглашений;
- завершение работы по согласованию проектного решения таможенного поста на территории СММЛЦ;
- определение инвесторами проектной организации для подготовки проектно-сметной документации по лотам, разработка проектной документации по лотам;
- согласно плану-графику планируется продолжение работ по вертикальной планировке территории СММЛЦ, начало работ по строительству автомобильных дорог, выполнение строительных работ на станциях Свяжск и Юдино, прокладка инженерных сетей;
- продолжение работ по резервированию земель, прилегающих к СММЛЦ;
- продолжение работ по разработке предложений по переводу грузового порта «Казань» на территорию СММЛЦ;
- продолжение работ по развитию территорий, прилегающих к СММЛЦ.

2. Дорожное хозяйство

2.1. Финансирование строительства дорожной сети в 2011 году

На 2011 год в соответствии с Законом Республики Татарстан «О бюджете Республики Татарстан на 2011 год» на программу дорожных работ предусмотрены средства в сумме 9 089,6 млн. рублей, в том числе на:

- строительство, реконструкцию автомобильных дорог и мостовых сооружений 2 300,0 млн. рублей;
- ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений 4 156,6 млн. рублей;
- содержание автомобильных дорог и мостовых сооружений 2 323 млн. рублей;
- прочие работы и услуги 310 млн. рублей.

В счет выделенных средств также будет осуществляться благоустройство подъездов к сельским населенным пунктам с учётом движения школьных маршрутов.

В соответствии с подпрограммой «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)» в 2011 году из бюджета Российской Федерации в бюджет Республики Татарстан поступят субсидии в объеме 513,45 млн. рублей, направляемые на прирост количества населённых пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автодорог общего пользования с твердым покрытием.

Объём финансирования работ на автомобильных дорогах федерального значения составляет 3 825,4 млн. рублей, в том числе:

- строительство и реконструкция 2 007,4 млн. рублей;
- капитальный ремонт автомобильных дорог 500 млн. рублей, искусственных сооружений – 60,6 млн. рублей;
- ремонт автомобильных дорог 735,2 млн. рублей; искусственных сооружений – 56,6 млн. рублей;
- содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений 432,5 млн. рублей;
- прочие работы 33 млн. рублей.

2.2. Строительство платной автомобильной дороги «Шали (М-7) – Бавлы (М-5)» в развитие нового маршрута федеральной автомобильной дороги Казань – Оренбург в Республике Татарстан» в составе транспортного коридора «Европа – Западный Китай»

Геополитическое положение России между двумя динамично развивающимися мировыми центрами - Европой и Азией - предопределяет ее особую роль в обеспечении евроазиатских



связей. Поэтому важнейшая задача России заключается в том, чтобы в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение и в максимальной степени привлечь транзитные грузопотоки на транспортные коммуникации страны за счет организации более скоростных и экономически выгодных перевозок товаров от их производителей в Азии к потребителям в Европе.

Создание международных транспортных коридоров является одной из важнейших задач экономической политики страны, решение которой позволит интегрировать Россию в мировую систему грузовых перевозок, обеспечить независимые транспортные связи России с ее зарубежными партнерами, а также привлечь к транзиту через ее территорию дополнительные грузопотоки и увеличить доходы от транзитных операций.

Руководством и бизнесом Республики Татарстан начаты работы по реализации проекта создания на территории республики участка международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» в составе российского участка «Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – граница Республики Казахстан». Преимущество этого маршрута заключается в том, что он связывает собой практически все транспортные коридоры страны, проходящие в широтном направлении, и дает возможность выхода на основные транспортные автомагистрали Казахстана и стран Средней Азии.

В 2004 году с инициативой строительства альтернативного участка автодороги Казань – Оренбург от мостового перехода через реку Кама, где расположен пгт. Алексеевское, до города Альметьевск выступили ОАО «Татнефть» и ОАО «СМП-Нефтегаз» при поддержке Кабинета Министров Республики Татарстан.

В результате был сформирован альтернативный вариант развития автодороги Казань – Оренбург, при котором скоростная автомагистраль Алексеевское – Альметьевск станет продолжением участка автодороги Шали – Сорочьи Горы. Таким образом, автомагистраль Шали – Сорочьи Горы – Алексеевское – Альметьевск – Бавлы свяжет между собой три важнейшие автомагистрали федерального значения М-7 «Волга», Казань – Оренбург и М-5 «Урал».

10 мая 2007г. в г. Астане состоялась встреча министров транспорта Российской Федерации и Республики Казахстан, на которой был рассмотрен вопрос о развитии международного транспортного коридора Балтика-Китай.

Для разработки дальнейших совместных планов развития данного коридора, 21 декабря 2007 года в г. Оренбурге состоялось совещание под руководством министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина, по вопросу строительства международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай» на территории Российской Федерации и Республики Казахстан.

Подписан протокол трехсторонней встречи по вопросам межрегионального взаимодействия между Оренбургской областью, Республикой Татарстан и Актюбинской областью (Республика Казахстан).

22 сентября 2008 года в рамках Форума руководителей приграничных регионов России и Казахстана в Актюбинске Дмитрий Медведев и Нурсултан

Назарбаев подписали меморандум о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог, связывающих Европу и Западный Китай по маршруту Санкт-Петербург - Казань - Оренбург - Актюбинск - Алма-Ата - границы КНР.

Общая протяженность автомагистрали составляет 294 км. Расчетная стоимость – более **100 млрд. рублей**. Начало реализации проекта - 2005 год. Ориентировочный срок ввода в эксплуатацию - 2018 год. Инициативным инвестором проекта выступает ОАО «Автострада». Техническая категория автомагистрали - I-а. Расчетная скорость движения - 150 километров в час. Проект планируется к реализации на условиях государственно-частного партнёрства.

Бизнес-план, разработанный ГУ «Центр перспективных экономических исследований Академии наук РТ», в настоящее время дорабатывается по замечаниям Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

С начала строительства по проекту освоено **13,2 млрд. рублей**, в том числе БРФ – **3,5 млрд. рублей** (субсидии), БРТ – **6,9 млрд. рублей**, средства частного инвестора – **2,8 млрд. рублей**.

Общий объем средств, выделенных на строительство автомагистрали «Шали (М-7) – Бавлы (М-5)» в 2010 году составляет около **2,6 млрд. рублей**, в том числе:

- **731,7 млн. рублей** - на выполнении подрядных работ по строительству участка «Платная автомагистраль «Алексеевское - Альметьевск», в том числе **531,7 млн. рублей** – средства частного инвестора;

- **1 407,2 млн. рублей** - на строительстве автодороги «Сорочьи Горы-Шали», км 24 – км 40, открыто рабочее движение по первой очереди автодороги;

- **426,6 млн. рублей** – на строительстве второго пускового комплекса мостового перехода через р. Каму у с. Сорочьи Горы;

Проектом программы на 2011 год предусмотрено всего **1 817 млн. рублей**, в т.ч. за счет бюджета Республики Татарстан **951,8** млн. рублей, средства частного инвестора – **865,2 млн. рублей**.

Программой деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010-2015 годы)», утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 31.12.2009 г. №2146-р, на реализацию проекта предусмотрено **47,3 млрд. рублей**, в том числе **5 247,3** млн. рублей - в 2011 году.

Проводится работа с ГК «Автодор» по созданию предприятия по управлению проектом на территории Республики Татарстан. Учитывая, что государственное имущество может быть внесено в качестве уставного капитала только открытого акционерного общества, предлагается создать ОАО. Акционерами ОАО будут являться ГК «Российские автомобильные дороги», Правительство Республики Татарстан в лице Министерства земельных и имущественных отношений Республики Татарстан и частный инвестор. Доли участия сторон предполагается распределить следующим образом: 50% - ГК «Российские автомобильные дороги», 50% - Министерство земельных и имущественных отношений Республики Татарстан с возможностью снижения доли до 25% для ввода в проект частного инвестора.

Сведения о ходе реализации инвестиционного проекта «Строительство платной автомагистрали «Шали(М-7)- Бавлы(М-5)»

Объект	Освоение	2009	2010	2011 (проект)
Строительство платной автомагистрали "Сорочьи Горы - Шали" с мостовым переходом через реку Каму у с. Сорочьи Горы	<i>Всего</i>	<i>1 041,4</i>	<i>1 833,8</i>	<i>716,8</i>
	<i>в т.ч.:</i>			
	<i>Бюджет РФ</i>	<i>296,19</i>		
	<i>Бюджет РТ</i>	<i>745,3</i>	<i>1 833,8</i>	<i>716,8</i>
Строительство платной автомобильной дороги "Алексеевское - Альметьевск "	<i>Всего</i>	<i>750,2</i>	<i>731,7</i>	<i>1 065,2</i>
	<i>в т.ч.:</i>			
	<i>Бюджет РФ</i>	<i>-</i>		
	<i>Бюджет РТ</i>	<i>200</i>	<i>200</i>	<i>235</i>
	<i>Средства инвестора</i>	<i>550,2</i>	<i>531,7</i>	<i>865,2</i>
ИТОГО:		1 791,6	2 565,5	1 817

2.3. Реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга»

Одной из важнейших транспортных артерий Республики Татарстан, влияющих на промышленный потенциал, развитие социальной инфраструктуры, а также инвестиционную привлекательность региона, является федеральная магистраль М – 7 «Волга».

Автодорога М-7 «Волга» на участке от Казани до г. Набережные Челны протяженностью 210 км была построена по нормативам II технической категории и полностью исчерпала себя по пропускной способности и обеспечению безопасности движения. Интенсивность движения на отдельных участках составляет около 40 тыс. автомобилей в сутки, что почти в 6 раз превышает предельно допустимые значения для существующей категории автодороги, а коэффициент тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий почти в 1,3 раза выше, чем в среднем по России.

На сегодняшний день выполнена реконструкция под I техническую категорию отдельных её участков общей протяженностью 79 км. В настоящее время производится реконструкция 25,5 км.

В 2010 году продолжалась начатая в 2008 году реконструкция участка дороги М-7 «Волга» на участке км 840 - км 859, ввод объекта планируется в 2011 году. Введён в эксплуатацию участок дороги км 933 – км 941. Продолжалась начатая в 2009 году реконструкция участка дороги с км 970 – км 978 со строительством моста через р. Вятка (ввод первого пускового комплекса планируется в 2011 году).

Кроме того, разработана и утверждена ФДА «Росавтодор» проектная документация на 60,7 км автодороги с общей сметной стоимостью строительства более 13 млрд. рублей.

До полного охвата работ по проектированию и дальнейшей реконструкции участка автодороги М-7 «Волга» от г. Казани до г. Набережные Челны, необходимо выполнить проектные работы на 44,5 км. Ориентировочная стоимость проектных работ – 93 млн. рублей.

Полная стоимость работ по завершению реконструкции автодороги на уч. от г. Казань до г. Набережные Челны, составляет более 26 млрд. рублей.

Финансирование реконструкции федеральной автодороги М-7 "Волга" в 2011 гг.

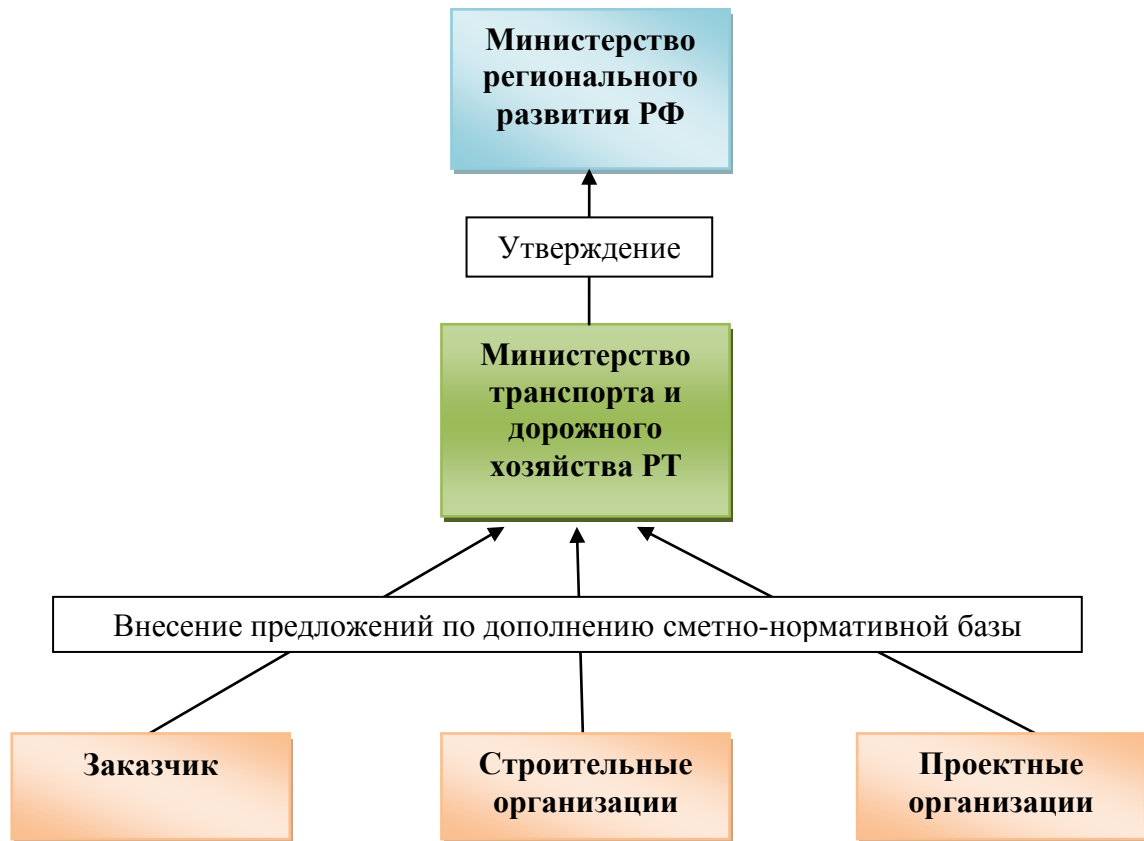
Реконструкция, участок	Всего	
	млн.руб.	км/пог.м.
840 - 859	536,8	16,7 / 245,3
мостовой переход через р. Вятка на км 976	1 000	8,8 / 643,2
Итого:	1 536,8	-

2.4. Сметное нормирование в дорожной отрасли

В 2011 году планируется в рамках программы НИОКР разработать порядка 30 элементных сметных норм и территориальных единичных расценок, неучтенных в существующей сметной базе.

Актуализация сметно- нормативной базы вызвана, в первую очередь, внедрением в дорожное строительство инновационных технологий и материалов, современной техники. Это позволит максимально точно определять стоимость строительства объектов дорожного хозяйства и послужит стимулом для организаций, занимающихся ремонтом и строительством автомобильных дорог к внедрению передовых технологий, применению современных материалов и механизмов. Что, в конечном счете, даст возможность повысить экономическую эффективность отрасли.

Схема разработки и утверждения нормативов в области сметного нормирования и ценообразования



3. Воздушный транспорт

3.1. Реконструкция и развитие Международного аэропорта «Казань»

Аэропорт «Казань» расположен в 28 км юго-восточнее центра города Казань. Режим работы – круглосуточный. Введен в эксплуатацию с 1980 года и обслуживает авиаперевозки на линиях средней и большой протяженности. Имеет две искусственные взлетно-посадочные полосы (ИВПП) класса Б. Размеры ИВПП-1 2498x45 м. Аэропорт «Казань» относится к аэропорту I класса. В аэропорту имеются 50 мест стоянок под установку различных типов воздушных судов. Федеральной собственностью являются плоскостные сооружения, объекты светосигнального оборудования и энергоснабжения.



В соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 21 февраля 1986 г. №344рс аэропорт «Казань» открыт для международных полетов.

Международный аэропорт «Казань» связан воздушными трассами с Уралом, Поволжьем, Сибирью, Крымом, центральными районами России. Он является транзитным на внутренних воздушных линиях, а также международным, осуществляя авиаперевозки пассажиров и грузов по направлениям: Турция, страны Ближнего Востока, Германия и др.

Обслуживание пассажиров производится в аэровокзале, введенном в эксплуатацию в 1985г., проектной пропускной способностью 1000 пасс/час, в т.ч. международный сектор – 150 пасс/час, депутатский сектор – 50 пасс/час. Общая площадь аэровокзала составляет 29,46 тыс.кв.м, строительный объем - 105,0 тыс.куб.м. В аэропорту имеется гостиница на 449 мест.

Предполагается выполнение следующих мероприятий по модернизации и развитию инфраструктуры аэропортового комплекса:

- Строительство двух пассажирских терминалов;
- Строительство грузового терминала с обеспечением поддерживающей логистической базы;
- Строительство ангаров для обслуживания воздушных судов;
- Строительство базы наземного обслуживания воздушных судов;
- Строительство гостиницы (4 звезды);
- Строительство многоэтажной парковки.

Реализация указанных мероприятий позволит увеличить пропускную способность объектов обслуживания пассажиров до 5 млн.пассажиров в год (3500 пассажиров в час), грузов – до 60 000 тонн в год.

Реализацию проекта согласно Мастер-плану, разработанному компанией «Фрапорт АГ» (Германия), планируется осуществить до 2025 года в 3 этапа.

1 этап — до конца 2011 года.

На 1-м этапе реконструкции начато строительство Терминала 1А. Пропускная способность 1,2 млн. пассажиров в год, часовая пропускная способность составит 600 пассажиров в час. Доля пассажиров внутренних авиалиний (ВАЛ) 60 %, доля пассажиров международных авиалиний (МАЛ) 40 %, то есть 360 / 240 пассажиров соответственно.

В коммерческой зоне предусмотрены обменные пункты банков, туристические агентства, стойки заказа такси.

2 этап — до конца 2012 года (1 квартал 2013 года)

На 2-м этапе предусмотрен снос существующего старого Терминала 1 и на его месте будет начато строительство нового здания Терминала 1В с телетрапами, площадью примерно 25 485 кв.м. Пропускная способность — 2 млн. пассажиров в год.

Строительство Терминала 1А начато 27.09.2009 г. Площадь здания составит 19200 кв.м.

Заказчик-застройщик: ОАО «Международный аэропорт «Казань». Проектировщик: ООО «Энергопроект» (Россия). Субпроектировщик: ЗАО «Казанский Гипрониавиапром». Подрядчик: «Монотек Иншаат Санайи ве Тиджарет А.Ш.»(Турция). Технический надзор: ГИСУ РТ, Техноимпортэкспорт

Учитывая, что срок ввода Терминала 1А в эксплуатацию в октябре 2011 года, необходимо решить вопрос выделения финансирования из федерального бюджета на техническое оснащение государственных органов осуществляющих функции контроля при пересечении государственной границы Российской Федерации в воздушном пункте пропуска в аэропорту «Казань».

Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» на выполнение мероприятий по реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры международного аэропорта «Казань» предполагается выделение из федерального бюджета 5957,6 млн. рублей. Федеральной адресной инвестиционной программы на 2011 год и плановый период 2012 -2013 годов на реализацию мероприятий по реконструкции аэропортового комплекса г. Казани предусмотрено выделение финансирования за счет федерального бюджета в размере 3763 млн. руб., в том числе на 2011 год - 873,9 млн.рублей, на 2012 год - 1381,6 млн.руб., на 2013 год - 1507,5 млн.руб.

При строительно-монтажных работах по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса г. Казань» планируется выполнить:

- реконструкцию с удлинением искусственной взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, устройство водосточно-дренажной системы аэродромной зоны, строительство очистных сооружений.

– реконструкцию и расширение пассажирского перрона, устройство водосточно-дренажной системы перрона, его освещения и электроснабжения.

– реконструкцию технического перрона, патрульной дороги и ограждения аэродрома с оснащением техническими средствами охраны.

Окончательная стоимость проекта будет определена после процедуры согласования проектно-сметной документации в Главгосэкспертизе.

В текущем году в рамках корректировки Федеральной целевой программы выделено 113 млн.рублей на проведение проектных работ по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса г. Казань». Заказчиком-застройщиком – ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» в сентябре 2010 года проведены конкурсные процедуры по отбору проектной организации. По итогам конкурса определен победитель – ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект» (г. Москва).

Согласно утвержденному технического задания, проектные работы планируется завершить до 1 февраля 2011 года и передать проектную документацию на согласование в Главгосэкспертизу. К выполнению строительно-монтажных работ необходимо приступить в мае- июне 2011 года, для чего необходимо своевременное проведение конкурсных процедур по определению генподрядчика.

В соответствии с договоренностями достигнутыми на встрече с руководителем Росавиации А.В. Нерадько в г. Казани 3.12.2010г., Росавиацией внесены изменения в задание на проектирование по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса г. Казань» в части изменения расчетного типа принимаемого воздушного судна на А-380, оснащения одного магнитного курса ИВПП по 3 категории ИКАО, другого - по 1 категории ИКАО.

В целях завершения реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры до проведения XXVII Всемирной летней универсиады, а также вводом в эксплуатацию Терминала 1А в октябре 2011 года (Протокол встречи Президента Республики Татарстан Р.Н. Минниханова с руководством АО «Химимпорт» от 17.11.2010г.) необходимо наибольший объем строительно-монтажных работ выполнить в 2011 году, необходимо принять решение по увеличению объемов финансирования из федерального бюджета до 2035,3 млн.руб. для выполнения реконструкции объектов аэропортового комплекса г. Казани.

3.2. Реконструкция перрона и рулежных дорожек международного аэропорта «Бегишево»

В рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» предусматривается реализация мероприятий по реконструкции перрона и рулежных дорожек А, В, С, D аэропорта «Бегишево». Общий объем финансирования **1,5 млрд. рублей.**

На основании распоряжения Правительства РФ от 31.12.2008г. № 2058-р «Об утверждении Перечня строек и объектов для федеральных государственных нужд на 2009 год, финансируемых за счет бюджетных ассигнований на осуществление бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства государственной собственности Российской Федерации, включаемые в федеральную адресную инвестиционную программу (распределение бюджетных ассигнований по объектам капитального строительства)» в 2009 году проведены

проектно-изыскательские работы на сумму 20 млн.рублей. В настоящее время проект имеет положительное заключение ФГУ «Главгосэкспертиза России»

По результатам проведенных изысканий, текущее состояние асфальтобетонного покрытия рулежных дорожек и пассажирского перрона, характеризующееся просадкой основания, шелушением (старением) покрытия, трещинами, представляет угрозу безопасности полетов, особенно для современных самолетов с низким расположением двигателей, низкая прочность покрытия и основания является препятствием для приема таких воздушных судов и требует принятия незамедлительных мер по реконструкции искусственных покрытий.

По причине роста спроса на авиауслуги неизбежно возникают новые требования к аэродромным сооружениям, в том числе взлетно-посадочным полосам, рулежным дорожкам, местам стоянок воздушных судов. Безопасность пассажиров при взлете, посадке воздушных судов, а также на земле не в последней степени зависит от технического состояния аэродрома.

В настоящее время ОАО «КАМАЗ» - собственником аэропорта «Бегишево» утверждена финансовая модель развития аэропорта «Бегишево» в рамках которой, планируется увеличение пассажиропотока более чем на 80% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Кроме того, потенциальным фактором для роста объемов и развития аэропорта является близость динамично развивающейся особой экономической зоны промышленно-производственного типа «Алабуга» и других крупных предприятий Закамского региона: ОАО «Танеко», ОАО «Нижекамскшина», ОАО «Нижекамскнефтехим», ОАО «ЕЛАЗ», ОАО «КАМАЗ» и совместные предприятия ОАО «КАМАЗ» с иностранными компаниями: ЗАО «КАММИНЗ-КАМА», ООО «Кнорр-Бремзе КАМА», ООО «Федерал-Могул Набережные Челны», ЗАО «КАМАЗ-УТК», СП ООО «КАМАЗ-MIDDLE TASTLTD», ООО «ЦФ КАМА», ООО ИИ «КАМКО».

В данной ситуации состояние аэродромной инфраструктуры может стать ограничителем в развитии услуг по обслуживанию населения Камского и Нефтяного экономических районов Республики Татарстан с населением более 1,5 млн. жителей.

В целях повышения безопасности полетов и развития пассажиропотока ОАО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» за счет собственных средств начаты работы по проектированию и реконструкции аэровокзала.

Необходимо включить мероприятия по реконструкции перрона, рулежных дорожек аэропорта «Бегишево» в 2011-2012 г.г. с финансированием за счет средств федерального бюджета при корректировке ФАИП на 2011г. по итогам реализации подпрограммы «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015г.г.) за I полугодие 2011г.

3.3. Реализация стратегии развития ОАО «АК БАРС АЭРО»

10 июля 1953 год - дата основания ОАО «Бугульминское авиапредприятие». Начало почтового авиасообщения между Бугульмой и Казанью.

1955-2005 годы - открыты регулярные рейсы Бугульма-Казань, Бугульма-Москва и Бугульма-Куйбышев (Самара). Построен комплекс аэропортовых зданий, пассажирский павильон, гостиница, ангар для ремонта самолетов и здание авиационно-технической базы.

2005-2009 годы - «Бугульминское авиапредприятие» вошло в состав ОАО «Холдинговая компания «Ак Барс».

«Бугульминское авиапредприятие» становится региональной компанией федерального уровня. Получило развитие направление бизнес-перевозок. Осваиваются новые типы воздушных судов, отвечающих современным требованиям безопасности и комфортности. Расширяется география полетов в города России и за рубеж. В феврале 2008 года Советом директоров ОАО



«Бугульминское авиапредприятие» одобрена и начала выполняться Программа по освоению эксплуатации воздушного судна «CRJ – 200 LR». В январе 2010 года произведен ребрендинг предприятия, в результате которого авиакомпания получила новое наименование – «Ак Барс Аэро», с введением в эксплуатацию 5 воздушных судов CRJ – 200 LR получила дальнейшее развитие сетка маршрутов, которой охвачены: Москва, Санкт-Петербург, Казань, Набережные Челны, Челябинск, Пенза, Сочи, Новосибирск, Нижневартовск, Сургут, Бугульма, Геленджик, Калининград, Магнитогорск и др.

29 апреля 2010 года введено в эксплуатацию новое здание аэровокзала г. Бугульма.



Начало строительства	- 03 декабря 2008г.
Окончание строительства	- 20 апреля 2010г.
Заказчик	- ОАО «Ак Барс Аэро»
Генподрядчик	- ОАО «Камгэсэнергострой»
Проектировщик	- ООО «Астра –Инжиниринг»
Проектная стоимость объекта	- 50млн.руб.
Общая площадь	- 900кв.м.

Новое здание аэровокзала соответствует европейским стандартам, обеспечивает максимум удобств и комфортность авиапассажирам и работникам, имеется зал ожидания с удобными скамейками для пассажиров, буфет с небольшим баром, зона регистрации и досмотра пассажиров оснащена современным досмотровым оборудованием, позволяющим предотвращать террористические акты и удовлетворяет современным основным требованиям безопасности. В аэровокзале имеются: аптечный киоск и комната матери и ребенка оборудованные с учетом современных требований гигиены и охраны здоровья, касса по продаже авиабилетов. Облицовка стен зон досмотра и ожидания пассажиров и служебных помещений удовлетворяет требованиям пожарной безопасности. Аэровокзал оборудован современной системой информирования пассажиров.

В планах авиакомпании ОАО «Ак Барс Аэро»:

- дальнейшая модернизация парка воздушных судов.
- расширение маршрутной сетки, организация регулярных рейсов в города СНГ и Европы: Варшаву, Прагу, Киев, Минск, Одессу и др.
- создание на базе «Ак Барс Аэро» филиала летного училища с целью подготовки пилотов гражданской авиации.
- создание производственно-технической базы по проведению ремонта воздушных судов любой сложности.
- развитие сотрудничества с крупнейшими авиационными организациями и союзами международного и российского значения.
- популяризация авиационного транспорта.

Учитывая увеличивающийся пассажиропоток и количество самолетов-вылетов через аэропорт г. Бугульмы необходимо провести ремонт взлетно-посадочной полосы и завершение ее строительства, а также предусмотреть на 2011 год в рамках федеральной целевой программы «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2015 годы)» реализацию мероприятий по оснащению аэродрома системой посадки.

4. Железнодорожный транспорт

4.1. Модернизация пассажирской инфраструктуры железнодорожного транспорта

В целях улучшения качества обслуживания пассажиров на железнодорожном транспорте в 2010 году Горьковской железной дорогой - приобретены два рельсовых автобусов РА-2, стоимостью 240 млн.руб., которые функционируют на маршруте от станции Казань до станции Йошкар-Ола.

На условиях паритетного финансирования Республики Татарстан и Куйбышевской железной дороги выполнен



капитальный ремонт вокзального комплекса станции Альметьевская на сумму 23,6 млн. руб.

Подписано соглашение между Куйбышевской железной дорогой и исполнительным комитетом Заинского муниципального района Республики Татарстан о совместном финансировании в 2011 году капитального ремонта железнодорожного вокзала и посадочной платформы станции Заинск, общая стоимость работ составляет 31,15 млн.руб.

Необходимо предусмотреть софинансирование из бюджета республики в размере 15,575 млн.рублей

Принято решение о развитии транспортно-пересадочного узла - вокзала дальнего следования железнодорожной станции Восстание (далее Казань-2). В 2010 году из средств ОАО «РЖД» выделено 77 млн. руб., из них:

- 25 млн. руб. на демонтаж верхней части железнодорожного вокзала до цокольного этажа.

- 52 млн. руб. на проектные работы.

Работы по демонтажу начаты 26.11.2010 г.

В связи с планируемым переводом части транзитных поездов с летнего расписания 2011 г. со станции Казань-1 на станцию Казань-2 Горьковской железной дороге необходимо обеспечить реализацию мероприятий по модернизации пассажирской инфраструктуры для обеспечения надлежащего уровня качества обслуживания пассажиров.

4.2. Реализация Программы развития и обновления Горьковской железной дороги для транспортного обеспечения Универсиады – 2013 в г. Казани

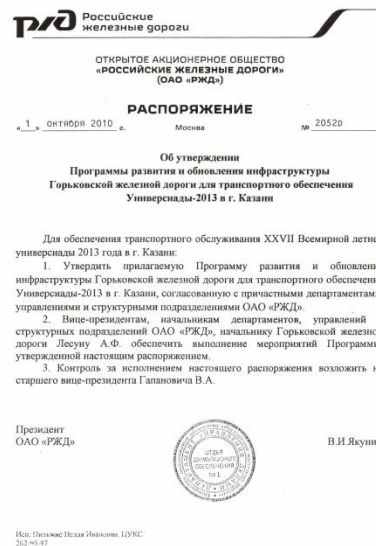
В целях улучшения качества обслуживания пассажиров, повышения эффективности взаимодействия различных видов транспорта, в связи с подготовкой к проведению в г. Казани Всемирной студенческой универсиады 2013 года Президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным утверждена Программа развития и обновления инфраструктуры Горьковской железной дороги для транспортного обеспечения Универсиады – 2013 в г. Казани, предусматривающая инвестиции в объеме более 20 млрд.руб. и реализацию следующих мероприятий:

1. Организация интермодальных перевозок от железнодорожной станции Казань до международного аэропорта «Казань».
2. Реконструкция пассажирских обустройств Казанского железнодорожного узла.
3. Реконструкция пассажирского терминала на станции Восстания с переносом транзитного пассажирского движения с Казанского железнодорожного узла на направление Юдино-Агрыз.
4. Замена и внедрение современного подвижного состава и рельсовых автобусов для организации пригородных перевозок в регионе.
5. Обновление и замена парка пассажирских электровозов на направлении Москва-Казань-Свердловск.
6. Организация внутригородского кольцевого пассажирского железнодорожного сообщения в г.Казань.
7. Реализация других мероприятий.

4.3. Организация интермодальных перевозок от станции Казань до международного аэропорта «Казань»

В целях улучшения качества обслуживания пассажиров, повышения эффективности взаимодействия различных видов транспорта, в связи с подготовкой к проведению в г. Казани Всемирной студенческой универсиады 2013 года предусматривается осуществление масштабной реконструкции

железнодорожной ветки для организации тактового пассажирского сообщения между вокзалом станции Казань и международным аэропортом.



Железнодорожная ветка до Международного аэропорта «Казань» обеспечит интермодальную функциональность системы аэропорта, связывая центр Казани с аэровокзалом и обеспечивая возможность быстрого трансфера гостей Универсиады-2013. Транспортный узел «железнодорожный вокзал» является крупным пересадочным пунктом, где можно осуществить пересадку на любой вид городского пассажирского транспорта.

В соответствии с требованиями FISU время доставки пассажиров к местам проживания должна составлять 20 минут. Время поездки от аэропорта до железнодорожного вокзала будет составлять в среднем 20 мин.

В настоящее время путевое хозяйство ветки от станции Казань до международного аэропорта «Казань» находится в неудовлетворительном состоянии. Для организации интермодальных перевозок необходимо провести реконструкцию существующих путей и дополнительное строительство новых путей протяженностью 2 км.

По предварительным оценкам, стоимость реализации проекта составляет более 11 млрд.рублей (без НДС).

ОАО «РЖД» учтены предложения Республики Татарстан – подход к терминалу аэропорта будет выполнен на эстакаде, а также включены в задание на проектирование строительство двух путепроводов в месте пересечения железнодорожной ветки Казань – Вахитово - аэропорт «Казань» с ул. Тихорецкой в г. Казань и с региональной автомобильной дорогой «Подъезд к с.Столбище».

В 2010 году на проектные работы из средств ОАО «РЖД» выделено 250 млн. рублей.

В настоящее время разработан генеральный план полосы отвода железнодорожной ветки Казань-Вахитово-Аэропорт.

ОАО «РЖД» необходимо завершить разработку проектной документации с прохождением Государственной экспертизы в первом квартале 2011 года, а также начать строительные-монтажные работы с целью завершения в 2012 году.

4.4. Организация внутригородского пассажирского железнодорожного сообщения в г.Казань

Организация внутригородских перевозок железнодорожным транспортом в г. Казань запланирована по следующему маршруту: Казань – Лагерная - Новое Аракчино – о.п. 787 км (оз. Лебяжье) - Восстание (будет соединена со станцией



метро Московская переходом)– о.п. Компрессорная – о.п. Метро Аметьево (соединен со станцией метро переходом) – Вахитово – Казань.

При реализации данного проекта необходимо на остановочном пункте Абжалилова строительство пассажирской посадочной платформы, в виду того, что остановочный пункт будет расположен на пересечении улиц Ершова и Абжалилова, это позволит образовать крупный пересадочный узел.

Учитывая неуклонно растущую автомобилизацию населения внутригородское кольцевое железнодорожное движение в г. Казань приобретает особую актуальность для пассажиров, теряющих большую часть времени в автомобильных пробках в часы «пик». Организация внутригородского кольцевого железнодорожного движения органично вписывается в развитие Казанской агломерации.

Мэрии г. Казань необходимо создать рабочую группу с привлечением специалистов Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Министерства строительства, архитектуры и ЖКХ Республики Татарстан, Комитета по тарифам Республики Татарстан, Горьковской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» для разработки плана мероприятий по реализации проекта Организация внутригородского кольцевого пассажирского железнодорожного сообщения в г. Казань.

5. Водный транспорт

5.1. Реконструкция и модернизация Казанского речного порта

Реконструкция Казанского речного порта и здания речного вокзала позволит увеличить площадь вокзала до 2737 м². Необходима реконструкция 10 пассажирских причалов местных линий и причальной стенки. Дополнительно планируется приобрести 7 двигателей типа «М-400», «М-419» для эксплуатируемых судов «Восход», «Метеор». Предполагается восстановить движение по скоростным пассажирским линиям до



городов Республики Татарстан и Российской Федерации - Нижнекамска, Набережных Челнов, Уфы, Ижевска, Перми, Ульяновска, Тольятти, Самары, Саратова, Волгограда, Йошкар-Олы, Чебоксар, Нижнего Новгорода, Костромы, Ярославля, что позволит организовать комфортную доставку зрителей соревнований XXVI Всемирной летней Универсиады 2013 года из 500 км. зоны.

Планируется выполнить мероприятия на общую сумму 760,0 млн.руб.

Волнолом был построен в 1957 году при строительстве Казанского речного порта. Основание волнолома насыпной грунт, обложенный железобетонными плитами, протяженность 1200 метров, ширина 12 метров. Волнолом защищает пассажирские и грузовые причалы Казанского речного порта, а также технический причал ГУ «Казанский район водных путей и судоходства» и причал Казанского элеватора.

За время эксплуатации волнолома проводился лишь ремонт отдельных участков с засыпкой песчано-гравийной смесью и щебнем, а также укладкой бетона. Однако эти меры приносят кратковременный результат. Через вновь образовавшиеся трещины происходит вымывание грунта. Вокруг волнолома образовалась отмель из грунта, вымытого из основания волнолома, сильно ограничивающая маневры и создающая трудности туристическим судам проекта 302 и 92-016 при отходе с оборотом от пассажирских причалов Казанского речного порта, при уровне воды по Верхнеуслонскому водомерному посту ниже отметки 52,0 м.

Волнолом как гидротехническое сооружение относится к федеральной собственности и его модернизация позволит восстановить техническую характеристику сооружения для выполнения возложенных на него функций по защите судов, стоящих у пассажирского и грузового причалов от ветроволнового воздействия, сохраняя от разрушений и поломок корпуса судов и барж.

Модернизация волнолома предусматривает разработку проектно-сметной документации, проведение обследования на предмет уточнения объемов работ и проведение восстановительных работ. Общий объем финансирования составляет 50,3 млн. рублей.

Необходимо включить мероприятия по восстановлению волнолома Казанского речного порта в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015гг.)».

6. Автомобильный и электрический пассажирский транспорт

6.1. Городской пассажирский транспорт г. Казани

Развитие рельсового транспорта включает в себя развитие как наземного трамвайного сообщения, так и внеуличного вида – метрополитена.

К Универсиаде-2013 планируется построить 144,3 км. троллейбусных линий, 12 тяговых подстанций, 2 диспетчерские станции и троллейбусное депо, построить и отреконструировать 30,5 км. о.п. и 47,4 км. о.п. трамвайных линий соответственно с эксплуатацией вагонов с повышенными скоростными характеристиками, приобрести 150 единиц троллейбусов и 70 единиц трамваев.



Создание в Казани системы трамвая с ускоренным режимом движения в значительной степени повысит качество транспортного обслуживания населения.

Развитию транспортной сети троллейбуса предусматривает развитие ряда линий к 2013 г.

1. Развитие троллейбусной маршрутной сети в г. Казани к 2013 году предусматривает развитие ряда линий:

- обеспечить подвоз к существующей станции метрополитена «Суконная слобода»,
- обслужить транспортные связи существующих районов массовой застройки (Вахитовский район, Ново-Савиновский район),
- обеспечить подвоз к крупным объектам социально-бытового и культурного тяготения общегородского значения (Больницы №№16, 37, 14, 13, рынок №5, гостиница, Дворец спорта);
- обеспечить подвоз к спортивным объектам, расположенным вдоль малого казанского кольца.

2. Линия по ул. Мавлютова и по ул. Ак. Парина на участке от ул. Сыртлановой до Деревни Универсиады со строительством разворотной петли позволит обеспечить:

- обслуживание района Деревни Универсиады;
- подвоз к спортивным объектам, расположенным в зоне тяготения предлагаемой троллейбусной линии;
- перевозки населения микрорайона «Горки» с подвозом к крупным объектам социально-бытового и культурного тяготения общегородского значения.

3. От ул. Ак. Сахарова по ул. Р. Вагапова, затем по ул. Ак. Глушко и по ул. Закиева до ул. Ю. Фучика, в одном направлении позволит более эффективно обслуживать населения микрорайона Азино.

4. Линии по ул. Б. Крыловка и по ул. М. Вахитова до ул. Декабристов.

5. Линия от ул.С.Халтурина по ул.Краснококшайская и по ул. Энгельса в сторону ул. Б. Крыловка, а также линия по Большому Казанскому кольцу по участкам ул. Тверская – ул. Б. Крыловка – ул. Краснококшайская – ул. Несмелова позволит:

- реализовать транспортные связи существующих районов массовой застройки (Вахитовский, Приволжский, Кировский районы),

- обеспечить подвоз к крупным объектам социально-бытового и культурного тяготения общегородского значения (Детская поликлиника №20, бассейн, аптеки, продовольственные магазины, спортивные объекты).

6. Линия по ул. Михаила Миля от ул. Дементьева с выходом на ул. В. Амирхана позволит реализовать корреспонденции пассажиров Ново-Савинского, Московского районов в промышленную зону Авиастроительного р-на по кратчайшему пути.

7. Линия от ул. Декабристов по ул. Восстания – ул. М. Чуйкова до кольца на ул. Гаврилова позволит:

- обеспечить подвоз к крупным объектам социально-бытового и культурного тяготения общегородского значения (Детские поликлиники №13 и №4, библиотека №11, парк “Победы”);

- обслужить транспортные связи существующих районов массовой застройки (Ново-Савиновский район);

- обеспечить подвоз к крупным спортивным объектам Ново-Савиновского района.

Общая сумма затрат на наземный электрический транспорт составит 5196,9 млн.рублей.



Схема прохождения трассы трамвая с ускоренным режимом движения (участки, проходящие по левому берегу р. Казанки (ул. Академика Арбузова – проспект Победы – ул. Тульская – Авангардная ул. – ул. Кулагина – Техническая ул. – ул. Габдуллы Тукая – ул. Бурхана Шахиди – ул. Саид-Галеева – Кировская дамба - ул. Несмелова – Краснококшайская ул. – ул. Большая

Крыловка – Ленская ул. – проспект Ямашева) спроектирована таким образом, что позволит:

- обеспечивать подвоз пассажиров к существующей станции метрополитена «Проспект Победы» из ближайших жилых и промышленных микрорайонов города (микрорайоны Азино -1 и Азино -2);

- обслуживать транспортные связи существующих районов массовой жилой застройки (микрорайоны Азино-1 и Азино-2);

- обслуживать транспортные связи развивающихся территорий на юге города (микрорайон «Солнечный город»);

- обеспечивать подвоз к крупным объектам социально-бытового и культурного тяготения общегородского значения (универмаги, торгово-

развлекательные комплексы, стадионы и т.д.), расположенные вдоль прохождения трассы трамвая с ускоренным режимом движения;

- обеспечивать скоростной беспересадочной связью железнодорожный вокзал «Казань» с отдаленными районами города.

В период проведения Универсиады в 2013 году система трамвая с ускоренным режимом движения обеспечит скоростными связями «Деревню универсиады», где будет проживать около 11 тыс. участников соревнований с основными спортивными объектами Универсиады, где будут проводиться соревнования и тренировки спортсменов.

Суммарная протяженность линии трамвая с ускоренным режимом движения составит около 33,5 км.

Сегодня Казанское метро, открывшееся в 2005 году, является наиболее комфортным, удобным и скоростным видом городского транспорта. К примеру, дорога по земле между конечными станциями занимает более 1 часа, а на метро всего 15 минут.

Концепция развития Казанского метрополитена предусматривает строительство 4-х линий протяженностью 62 километра с 28-ми станциями, с прогнозным объемом перевозок свыше 500 тыс. человек в сутки.

Для эффективного транспортного обслуживания гостей Универсиады чрезвычайно важным является завершение первой линии Казанского метро протяженностью 18,46 км из 11 станций.

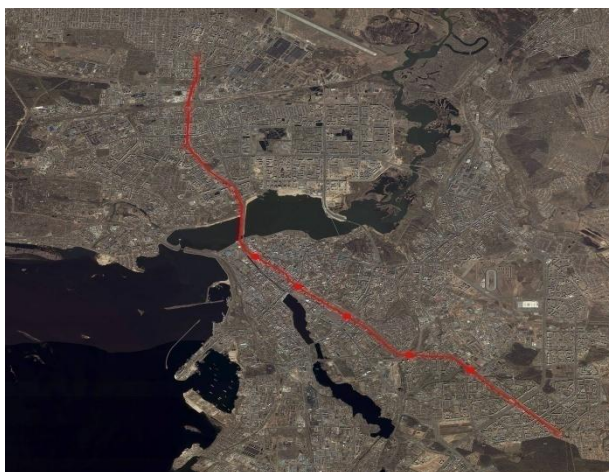
Она соединит 2 части города, расположенные на разных берегах реки Казанки. Вдоль этого направления расположены основные объекты деловой, культурной и спортивной инфраструктуры; причем линия связывает 2 крупнейших жилых микрорайона и проходит через центр города.

При проведении церемоний открытия и закрытия Универсиады, а также других спортивных соревнований на новом стадионе перед нами стоит задача привезти 45 тыс. зрителей, что без участия метро практически невозможно.

Первая линия метрополитена также свяжет Деревню Универсиады с 30 спортивными объектами города, включая все крупнейшие спортивные площадки. Обеспечит быстрое и комфортное передвижение участников и гостей соревнований в центр города для знакомства с достопримечательностями г.Казани.

Продленная линия метрополитена позволит обеспечить транспортным обслуживанием 21 спортивный объект с общим количеством на 89 499 зрительских мест, а также Деревню Универсиады.

В виду того, что на первой линии метрополитена расположены основные гостиничные и торгово-развлекательные комплексы города метрополитен способен обеспечить гостям и жителям г. Казани беспрепятственный доступ к



местам проживания и проведения досуга вне зависимости от загрузки дорожно-уличной сети.

Мы также рассчитали максимальные пассажиропотоки, образующиеся по направлениям движения участников и гостей Универсиады в утренние и вечерние «часы пик». Они составили свыше 32 тысяч человек в час. В условиях высокой загруженности городских наземных магистралей и низкой пропускной способности дорожной сети в центральной исторической части города только метрополитеном возможно осуществить такой объем пассажироперевозок в кратчайшие сроки и с должным уровнем комфорта.

Также следует отметить, что с расширением действия метро в городе улучшается экология, сокращается уровень шума, уменьшается число дорожно-транспортных происшествий.

30 декабря 2010 года в объеме пускового комплекса введена в эксплуатацию новая седьмая станция метро «Козья Слобода».

Таким образом протяженность эксплуатируемого участка Казанского метрополитена увеличилась на 2,59 км и составила 12,21 км.

В настоящее время ведется строительство участка от станции «Козья Слобода» до станции «Авиастроительная». Проектно сметная документация имеется в полном объеме, есть положительное заключение Главгосэкспертизы России.

Для завершения строительства первой линии метрополитена к 2013 году необходимо увеличить темпы строительства, с объемом строительно-монтажных работ до 8 млрд. руб. в год и построить четыре станции метро; одну из них в направлении деревни Универсиады, три – в сторону нового стадиона, плавательного бассейна «Оргсинтез», и стадиона «Рубин». Стоимость завершения строительства первой линии метрополитена – 32,0 млрд.руб., а именно:

1. Участок от станции «Проспект Победы» до станции «Козья Слобода» стоимость завершения строительства участка составляет **1,0 млрд.руб.** в том числе:

– Завершение строительства станции «Козья Слобода» - **0,7 млрд.руб.**

– Завершение строительства станции «Проспект Победы» - **0,3 млрд.руб.**

2. Участок от станции «Козья Слобода» до станции «Авиастроительная» стоимость **21,1 млрд. рублей** в том числе:

- перегон и станция «Декабристов» - объем финансирования **7,2 млрд.руб.**

- перегон и станция «Московская» - объем финансирования **6,3 млрд. руб.**

- перегон и станция «Авиастроительная» - объем финансирования **7,6 млрд. руб.**

3. Продление первой линии метрополитена от станции «Проспект Победы» до станции «Дубравная», стоимость строительства перегона со станцией – **6,7 млрд. руб.**

4. Приобретение 12 дополнительных поездов - потребность в финансировании **3,2 млрд.руб.**

С целью улучшения транспортной доступности центральных и периферийных районов г. Казани, а также гостей и участников Универсиады-2013, необходимо включить мероприятия по развитию метрополитена в г. Казани в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» с финансированием в 2011-2013 гг.

6.2. Обновление основных фондов транспортных предприятий Республики Татарстан

В рамках развития пассажирского транспорта общего пользования в Республике Татарстан с 2006 по 2010 годы приобретено свыше 1940 единиц автобусов, 20 единиц трамвайных вагонов, 80 единиц троллейбусов за счет различных источников финансирования, в т.ч. за счет средств бюджетов различных уровней, средств Лизингового фонда Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан и собственных средств предприятий.



В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», организация транспортного обеспечения населения в границах муниципального образования относится к компетенции муниципальных органов власти. Таким образом, **муниципальным образованиям республики совместно с предприятиями городского электрического транспорта необходимо**



разработать планы мероприятий по обновлению основных фондов предприятий ГЭТ для повышения качества обслуживания населения на транспорте.

Автохозяйствам Республики Татарстан в целях улучшения качества предоставления услуг населению и эффективности работы **необходимо продолжить работу по обновлению подвижного состава с использованием различных механизмов приобретения транспортных средств.**

В 2011 году Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан будет продолжена работа по определению потребности автотранспортных предприятий в обновлении основных фондов и предоставления имущества на условиях финансовой аренды (лизинга) за счет средств Лизингового фонда Министерства.

В настоящее время в РТ действует 36 автовокзалов и пассажирских автостанций.

В 9 муниципальных районах республики Татарстан Республики Татарстан пассажирские автовокзалы и автостанции отсутствуют (Алексеевский, Арский, Верхнеуслонский, Высокогорский, Кайбикий, Кукморский, Новошешминский, Спасский, Тюлячинский районы).



В период 2001-2010 г.:

- построено 3 автовокзала

- на 14 автовокзалах и автостанциях проведена реконструкция и капитальный ремонт.

Для строительства новых и модернизации действующих автовокзалов и пассажирских автостанций необходимо разработать механизм государственно-частного партнерства. В качестве инвестора могут быть выступить как торговые предприятия и индивидуальные предприниматели, так и другие юридические лица.

Данный вариант строительства позволит построить и модернизировать автовокзалы с предоставлением широкого спектра дополнительных услуг (торговли, медицины, общественного питания, развлечений и т.п.), что положительно скажется на развитии муниципального района.

6.3. Организация перевозок пассажиров в муниципальных образованиях Республики Татарстан

Организация муниципальных пассажирских перевозок является важным вопросом и одной из серьезных проблем, от решения которой зависит обеспечение жизнедеятельности современных городов и районных центров республики, а также обеспечивается транспортная подвижность и доступность транспортных услуг для населения Республики Татарстан, для многих из которых автобусное сообщение является единственно возможным средством передвижения. В Республике Татарстан 22 города районного и республиканского подчинения, 18 поселков городского типа и 3071 сельских населенных пунктов. Только в сельских населенных пунктах проживают 25% всего населения республики, около 1 миллиона человек.



Пассажирские перевозки общественным транспортом имеют существенные отличия от других видов сообщений, а именно технические, эксплуатационные, организационные, и особенно экономические и социальные аспекты в деятельности транспорта общего пользования.

Деятельность транспортных компаний на территориях муниципальных образований осуществляется в условиях использования механизмов государственного регулирования тарифов на оказываемые услуги, в то же время учитывая социальный аспект, реализация которого позволяет осуществлять перевозку пассажиров в рамках принятых Федеральных и Республиканских нормативных актов, направленных на социальную поддержку населения.

В настоящее время государством на субъект Российской Федерации возложена обязанность по обеспечению равной доступности услуг общественного транспорта льготным категориям граждан, а не по финансированию этих услуг, поэтому недостаточное выделение на эти цели денежных средств субъекту Российской Федерации в виде субвенций не исключает доплаты разницы за счет средств Российской Федерации.

Во исполнение Федерального закона N 122-ФЗ (о монетизации льгот) Законом Республики Татарстан от 08.12.2004 N 63-ЗРТ «Об адресной социальной поддержке населения в Республике Татарстан» и постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 07.04.2004 N 161 (об утверждении порядка предоставления единого месячного социального проездного билета в Республике Татарстан) был установлен фиксированный размер возмещения убытков транспортным предприятиям за каждый проданный социальный билет в пределах исчисляемой разницы между установленными расходами, связанными с льготной перевозкой граждан, и суммой, полученной от реализации ЕСПБ.

В настоящее время в Республике Татарстан не во всех муниципальных образованиях в полной мере реализуется функция заказчика муниципальных пассажирских перевозок. Не проводятся конкурсы для определения достойного перевозчика, что не обеспечивает развитие добросовестной конкуренции при осуществлении перевозок пассажиров на регулярной маршрутной сети.

Основа реализации принципа доступности транспортных услуг населению положена в 2006 году принятием Закона Республики Татарстан N 70 –ЗРТ «Об организации пассажирских перевозок».

Однако для создания сбалансированного соотношения между установленными тарифами на проезд в транспорте общего пользования и покупательной способностью населения необходимо вмешательство государства.

Нельзя допустить сокращения сети регулярных автобусных маршрутов муниципального сообщения.

Принимаемые нормативные акты, как в Российской Федерации, так и в Республике Татарстан должны быть реализованы, но их реализация не должны заключаться в перекладывании ответственности на плечи транспортных компаний.

В 2011 году Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан планирует продолжить системную работу в вопросах организации муниципальных перевозок, а именно:

- оказать содействие местным органам самоуправления в проводимой работе по формированию законодательной базы в области обеспечения транспортного обслуживания населения;

- совместно с Министерством финансов Республики Татарстан проработать и внести на рассмотрение в Правительство Республики Татарстан предложения об оказании мер государственной поддержки социально-значимым предприятиям транспортной отрасли, осуществляющим перевозки пассажиров по договорам с органами исполнительной и муниципальной власти.

- совместно с Государственным комитетом Республики Татарстан по тарифам рассмотреть возможность установления экономически обоснованных тарифов при осуществлении муниципальных перевозок.

6.4. Перевозка учащихся школьными автобусами в Республике Татарстан

В Республике Татарстан 408 школьных автобусов, подключенных к единой системе спутниковой навигации «ГЛОНАСС +112» осуществляют перевозку детей, проживающих в сельской местности по 478 школьным маршрутам.

Организацией перевозок учащихся школьными автобусами занимаются 23 специализированные транспортные компании и 2 индивидуальных предпринимателя (206 автобусов).



Закрепление школьных автобусов за специализированными предприятиями

Наименование муниципального района	Закрепление школьных автобусов	
	АТП, АТХ	ИП
АЗНАКАЕВСКИЙ	13	
АКТАНЬШСКИЙ	9	
АЛЬМЕТЬЕВСКИЙ	12	
АПАСТОВСКИЙ	7	
АРСКИЙ	7	
АТНИНСКИЙ	4	
БАВЛИНСКИЙ	7	
БУГУЛЬМИНСКИЙ	16	
БУИНСКИЙ	5	2
ЗАИНСКИЙ	7	
ЗЕЛЕНОДОЛЬСКИЙ	9	
КАМСКО-УСТЬИНСКИЙ	9	
КУКМОРСКИЙ	4	
МЕНДЕЛЕЕВСКИЙ	2	
МЕНЗЕЛИНСКИЙ	6	
МУСЛЮМОВСКИЙ		7

НИЖНЕКАМСКИЙ	8	
НУРЛАТСКИЙ	1	
САБИНСКИЙ	13	
САРМАНОВСКИЙ	13	
ТЕТЮШСКИЙ	10	
ТУКАЕВСКИЙ	6	
ЧЕРЕМШАНСКИЙ	2	
ЮТАЗИНСКИЙ	4	
г.НабЧелны	5	
г.Казань	18	
ВСЕГО: 206 автобусов	197	9

В 2009-2010 гг. по вине водителей школьных автобусов ДТП не было.

В течение 2010 года парк специализированных автобусов пополнился 160 специализированными автобусами марки «Фиат Дукато», в том числе 100 ед., приобретены в рамках реализации приоритетного национального проекта «Образование», 60 ед. – подарены ОАО «Татнефть», открылись 113 новых школьных маршрута.

Разработанный Министерством проект Положения об открытии школьного автобуса, утвержденный Постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан в августе 2010 года N 615 позволил упорядочить механизм разработки и согласования открытия новых школьных маршрутов, определив заказчиком данных перевозок орган местного самоуправления.

С целью соблюдения требований безопасности перевозки детей, необходим тщательный подход при выборе организации-перевозчика, только в 22 муниципальных районах республики проведены конкурсы и в качестве эксплуатирующих организаций выбраны специализированные транспортные предприятия, на сегодняшний день это 206 автобусов (50,5% от общего количества школьных автобусов).

В проект решения Коллегии необходимо включить следующие предложения:

- Министерству транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан совместно с Министерством образования и науки Республики Татарстан, Министерством информатизации и связи Республики Татарстан, Министерством финансов Республики Татарстан, Центром социальных и экономических исследований при Кабинете Министров Республики Татарстан с целью получения экономического эффекта от внедрения передовых информационных технологий на транспорте поручить продолжить работу по реализации Постановления Кабинета Министров Республики Татарстан от 06.12.2010 N 1013 «О нормативах стоимости муниципальной услуги по организации школьных перевозок».

- Исполнительным комитетам муниципальных образований с целью обеспечения безопасности перевозок детей рекомендовать при выборе эксплуатирующей организации предпочтение отдавать специализированным

транспортным предприятиям, имеющим опыт оказания такого рода услуг и наличие квалифицированных водительских кадров.

6.5. Перспективы развития таксомоторных перевозок в Республике Татарстан

По оценкам экспертов в области автомобильного транспорта объем перевозок легковыми такси составляет от 6 до 9% от общего объема перевозок всеми видами пассажирского транспорта и зависит от численности населенного пункта.

Таксомоторный рынок в нашей стране пришел в упадок после развала Советского Союза. В 2005 году отменили лицензирование таксомоторных перевозок, и к настоящему времени ситуация стала неуправляемой.



В Республике Татарстан, как и во многих регионах России чуть ли не каждый день возникают и исчезают таксомоторные предприятия. Эти фирмы-однодневки работают по одному принципу - собрать определенное количество владельцев индивидуального транспорта и заработать определенный доход, при этом не ставя задачи стратегического плана перед собой.

подавляющее большинство появляющихся компаний - это диспетчерские организации. Технология работы диспетчерских простая - передать заказ от клиента к частнику-таксисту. Они - всего лишь посредники.

По неофициальным данным на сегодняшний день только в г.Казань функционируют около 100 организаций, предоставляющих услуги «такси», из них около 60 работают официально.

Для пассажиров главное, чтобы их довезли до места назначения и возможно дешевле, а кто и как это делает – многим, к большому сожалению, всё равно.

В сложившейся ситуации за безопасность самого пассажира и сохранность его багажа никто не несет ответственности, кроме того, отсутствие ответственности при отсутствии контроля за состоянием водителя и исправностью транспортного средства способствуют ухудшению уровня безопасности при осуществлении пассажирских перевозок. Кроме того, это и упущенные денежные средства (налоговые поступления) в бюджет муниципальных образований.

На сегодняшний день такси, как вид транспорта и как рынок, построен на базе советского законодательства. В принятом в 2009 году транспортном законодательстве нет четких определений принципиальных понятий и форм государственной организации и, самое главное, позиции, к развивающейся системе такси и диспетчерских служб. Нет ни одного вида деятельности, который был бы более нерегулируемым, чем перевозки таксомоторами.

Такси - это визитная карточка любого города, по такси судят об уровне его транспортной цивилизованности. Сегодня такси - это извозчики, которые работают сами по себе.

Регулирование данного рынка возможно по двум направлениям:

➤ изменение системы допуска на рынок, путем реализации необходимых реформ;

➤ изменение системы контроля качества оказываемых услуг.

В существующих условиях наиболее приемлемой является схема создания стандартов деятельности, которые необходимо соблюдать таксомоторным предприятиям.

За рубежом используются разные схемы организации таксомоторных услуг: от жестко регулируемого (количество лицензий, допуск к профессии, учитывающий репутацию, финансовое положение и квалификацию) до либерального, почти не регулируемого рынка такси (Амстердам, Дублин), но везде работа принципиально организована по лицензиям, компании отвечают за жизнь пассажиров и платят налоги. Пойманного на незаконном извозе водителя могут лишиться машины и ограничить свободу передвижения.

- В Лондоне основным видом такси являются «черные кэбы с шашечками». Они принадлежат Лондонской таксомоторной компании. Прежде чем выдать лицензию на извоз, водителей проверяют на наличие криминального прошлого. Потом каждый из новичков садится «за парту» и проходит спецкурс на знание улиц. Но услуги этой компании очень дороги. Параллельно работают «мини-кэбы», принадлежащие частным операторам. Они предлагают довезти пассажиров за меньшие деньги, но их водители не имеют лицензий, и машины менее комфортабельны.

- В Кельне работают 1300 машин с шашечками. Более 100 частных автопарков объединены в один кооператив. Сдают один экзамен в мэрии на правила дорожного движения и знание улиц города, второй – технический непосредственно в кооперативе на знание автомобилей.

- В Нью-Йорке все такси – лицензированные. Можно работать на собственной машине желтого цвета, можно иметь несколько машин и нанять водителей, можно сдавать машины в аренду. При этом количество автомобилей ограничено.

- В Хельсинки работает 1400 такси – из расчета 2,4 машины на 1000 жителей. Основные требования к водителям для получения лицензии: иметь водительское удостоверение, возраст не более 70 лет, отсутствие судимостей, медицинскую справку, общий водительский стаж не менее 9 лет. Необходимо также сдать экзамен в полиции на знание законодательства, различных тарифов и знание местности.

- В некоторых европейских странах (Австрия, Германия, Швеция) для доступа к профессии используют общеевропейское законодательство. При этом основными факторами являются репутация, финансовая стабильность и профессиональная компетентность претендента.

В рамках предстоящего проведения в г.Казань Универсиады 2013 года Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан в сфере организации таксомоторных перевозок видит своей главной целью, чтобы гости республики получали данную услугу на должном уровне сервиса, с участием профессиональных перевозчиков, при соблюдении принципа сопоставимости размера тарифа качеству оказываемых услуг.

В предстоящем году Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан планирует продолжить разработку и подготовить к принятию следующие нормативные акты:

1.О создании межведомственной рабочей группы по Республике Татарстан по вопросам организации деятельности таксомоторных перевозок (подготовка проекта распоряжения Кабинета Министров Республики Татарстан).

2.О стандартах на оказываемые услуги при осуществлении таксомоторных перевозок.

3.О формировании квалификационных требований, предъявляемых к водителям легковых такси.

4.О формировании требований при оказании диспетчерских услуг, при осуществлении приема/передачи заявок от населения, на оказываемые услуги такси.

5.О порядке организации диспетчерского (линейного) контроля за деятельностью автомобилей такси.

6.О создании единой справочной службы и «службы жалоб и предложений».

7.Об определении нормативного количества автомобилей такси для обслуживания населения на территориях муниципальных образований Республики Татарстан.

В рамках проведения «круглых столов» и рабочих совещаний планируется рассмотреть следующие вопросы

1. О тарифообразовании на таксомоторные перевозки. Механизм его регулирования.

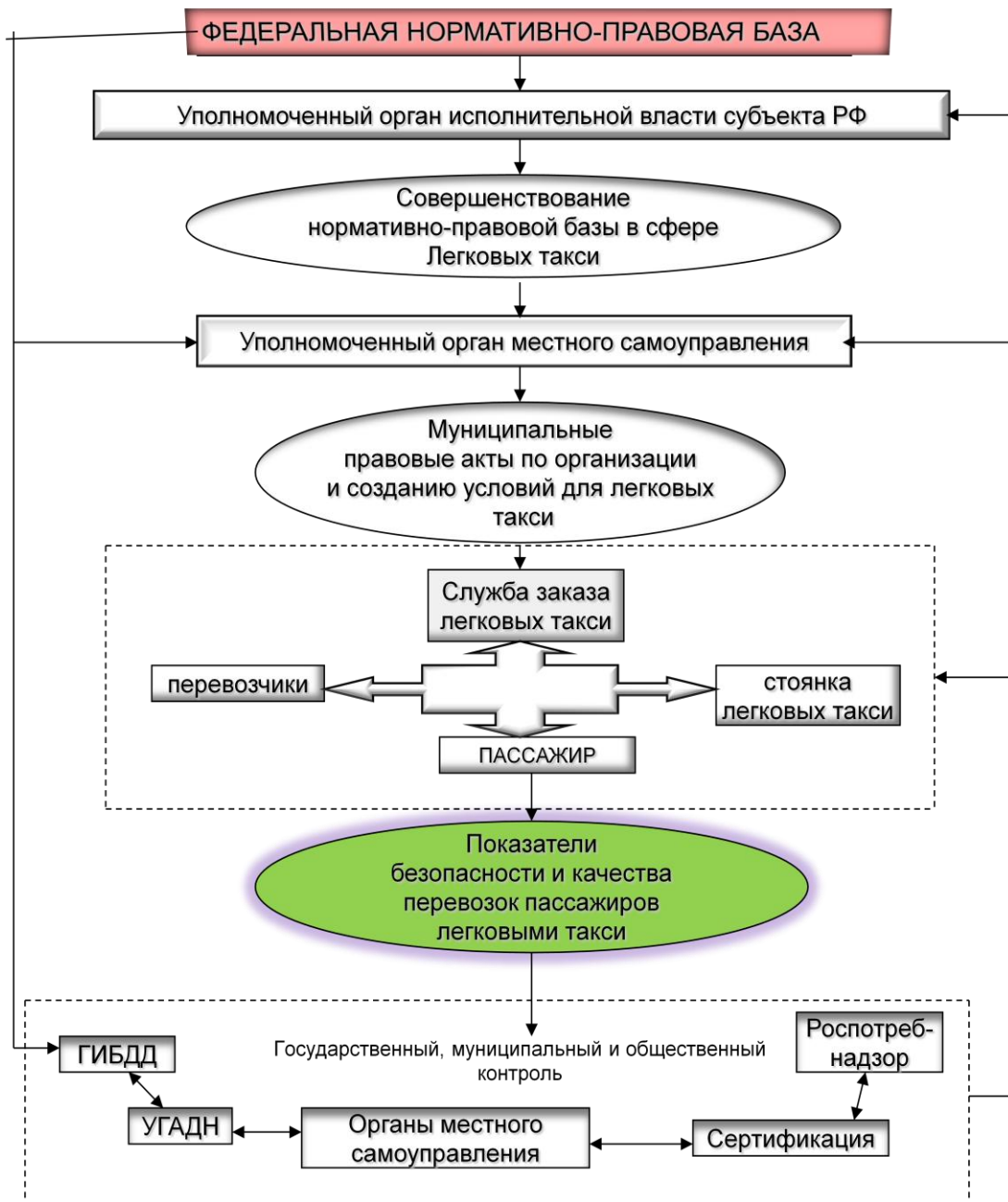
2. Об исполнении действующих норм и правил, установленных федеральными нормативными правовыми актами.

3. Об исполнении наделенными полномочиями в сфере контроля за деятельностью таксомоторных перевозок со стороны контрольно-надзорных органов.

4. О реализации проекта «Социальное такси Республики Татарстан».

5. Инициировать внесение изменений в действующее законодательство в сфере лицензирования перевозок – включить вид деятельности «перевозки пассажиров легковыми таксомоторами» как отдельный вид лицензируемой деятельности.

Укрупненная структура участников организации, контроля и осуществления перевозок пассажиров легковыми такси, планируемая для реализации в Республике Татарстан, представлена на рисунке:



6.6. Информация о водительском составе автотранспортных предприятий Республики Татарстан

В транспортном комплексе Республики Татарстан работает более 3 тысяч человек в качестве водителей автобусов.

Говоря о текущих кадровых проблемах столицы республики, кардинально иная ситуация в городах и районах Республики Татарстан. По большинству транспортных компаний отсутствует «текучесть» кадров, либо она минимальна. Наблюдается



повышение среднего возраста водителей и составляет 45 лет, что говорит о необходимости принятия решений.

Возрастной уровень водительского состава автотранспортных предприятий Республики Татарстан (лет).

Общее кол-во водит.	до 30	30-40	40-50	50-60	свыше 60
3035	237	585	1014	1036	156

Средний возраст водителей 45 лет.

В соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 10.03.2009 г. № 132 «Об организации в Республике Татарстан опережающего профессионального обучения работников в случае угрозы массового увольнения (установления неполного рабочего времени, временной приостановки работ, предоставления отпусков без сохранения заработной платы, проведения мероприятий по высвобождению работников)», в адрес Министерства труда, занятости и социальной защиты Республики Татарстан направлены сведения о потребности в опережающем профессиональном обучении работников транспортного комплекса Республики Татарстан, для включения в Республиканскую программу дополнительных мероприятий,

направленных на снижение напряженности на рынке труда Республики Татарстан на 2011 год.

Учитывая, что работа автомобилистов имеет некоторую сезонность в спросе на оказываемые услуги, принятие решения о переводе на режим работы неполной занятости части персонала, задействованного на работе по техническому обслуживанию и ремонту, позволит осуществить мероприятия по переподготовке их на категорию «D», с последующим их трудоустройством на предприятия.

Потребность в опережающем профессиональном обучении работников автотранспортных предприятий Республики Татарстан

Кол-во работников подлежащих опережающему обучению (чел.)	Наименование профессии, специальности и	Ориентировочные сроки обучения по профессии (учебные часы)	Ориентировочная стоимость обучения одного человека (тыс. руб.)	Общая стоимость обучения по профессии (тыс. руб.)
296	Водитель кат. «D»	200	16,00	4 736,00

Данная программа опережающего обучения позволит повысить квалификацию рабочих с целью обновления знаний, умений и навыков, роста профессионального мастерства, а также получения новой квалификации в рамках имеющегося направления специальности.

Имеет место дефицит водительских кадров имеющих категорию «D» городского общественного транспорта.

В связи с потребностью транспортных предприятий водителями категории «D», на базе «Техникума наземного, подземного электрического транспорта» при МУП «Метроэлектротранс», а также Казанского МУП «ПАТП №2» успешно ведется переподготовка кадров водительского состава. При этом предприятие гарантирует трудоустройство обученного ими специалиста.

Совместно с военкоматами Республики Татарстан проведена работа по привлечению демобилизовавшихся граждан к переподготовке водителей на категорию «D». В данный момент формируется группа по переподготовке, разосланы письма демобилизовавшимся гражданам в 2009-2010 годах, даны объявления в средствах массовой информации. С 20 декабря 2010 года по 20 января 2011 в газетах «За работой», «Вся работа» даны и будут опубликовываться объявления о наборе водителей, как на работу в предприятие, так и курсы по переподготовке.

В соответствии с Указом Президента Республики Татарстан от 14.11.2007 г № УП-610 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан» Министерством транспорта и дорожного

хозяйства совместно с Республиканским центром медицины катастроф на базе учебного отдела «Республиканского центра медицины катастроф Министерства здравоохранения Республики Татарстан» в 2010 году, в перспективе планируется проведение обучения инженеров безопасности дорожного движения транспортных организаций по обучающей программе «Оказание первой помощи пострадавшим в чрезвычайных ситуациях».

7. Инновационное развитие транспортного комплекса

В 2011 году Министерством планируется работа по реализации Перечня конкретных мер в целях исполнения Плана совместных действий ГК «РоснаноТех» и Республики Татарстан по стимулированию спроса на инновационную, в том числе нанотехнологическую, продукцию, которые были утверждены Приказом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан № 134 от 15.11.2010 г. А именно: обеспечение применения светодиодного освещения, инновационных теплоизоляционных материалов, строительных материалов, наноантипиренов и компаундов на основе водных нанодисперсий сополимеров, газотермических наноструктурированных защитных покрытий металлоконструкций, конструкции из наноструктурированных композиционных материалов: крупногабаритные несущие конструкции для многоуровневых эстакад, пешеходных мостов, водоотводных систем и берегоукрепления, солнечных панелей (батареи) при строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных программой «Развитие транспортного комплекса РТ на 2011-2015 годы».

Обеспечение применения наночистых мембран при реконструкции и строительстве очистных сооружений объектов транспортного комплекса.

Обеспечение применения композиционных контактных проводов для высокоскоростного городского электротранспорта и железнодорожного транспорта при реконструкции, ремонте и строительстве контактных и кабельных сетей для городского транспорта на объектах, предусмотренных программой «Развитие транспортного комплекса РТ на 2011-2015 годы».

Обеспечение применения модификаторов асфальтового покрытия и современных систем светодиодного освещения при реконструкции и строительстве ряда автодорожных объектов, мостовых переходов, путепроводов и т.п. в рамках реализации подпрограммы развития сети автомобильных дорог.

Оценка возможности перехода на наноструктурированные базальтопластиковые материалы при строительстве платной автомагистрали «Шали (М-7) – Бавлы (М-5)».

Для решения широкого спектра вопросов, связанных с мониторингом объектов отрасли, необходимо внедрение информационных комплексов, основанных на использовании пространственных данных, на базе имеющихся геоинформационных систем, используемых в Республике Татарстан. Также необходима постоянная актуализация поступающей и обрабатываемой в этих системах информации, в целях осуществления оперативного мониторинга всех блоков дорожно-транспортной инфраструктуры в Республике. Министерством на данном этапе введется работа по разработке технических требований к Информационно-аналитической системе Транспортного комплекса, реализация которой тесно связана с использованием возможностей пространственных данных, и в итоге ведет к решению вышеобозначенных задач. В 2011 году запланировано первичное внедрение, что позволит оптимизировать процессы

мониторинга пассажиропотоков, транспортной инфраструктуры и подведомственных организаций министерства, оптимизировать процессы формирования и исполнения плана дорожных работ и повысить эффективность управления отраслью в целом.

Планируется рассмотрение возможности внедрения альтернативных видов городского транспорта, в том числе нетрадиционного, в связи с наличием реальных транспортных проблем: транспортная перегруженность улиц и магистралей, отсутствие свободных земель для строительства автодорог, высокие экологические требования к транспорту.

Значимой задачей в 2011 году является внедрение принципов «бережливого производства» с учетом утвержденной Постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан № 898 от 12.11.2010 концепции Целевой программы «Реализация проекта «Бережливое производство» в Республике Татарстан на 2011-2013 годы»

В 2011 году предусмотрен ряд мероприятий, направленных на повышение эффективности энергопотребления в транспортном и дорожном хозяйстве Республики Татарстан, совершенствование механизмов стимулирования энергосбережения и повышения энергетической эффективности потребителей всех уровней, укрепление потенциала энергосбережения путем снижения показателей потребления электрической энергии, тепловой энергии, природного газа, моторного топлива, воды и сокращения потерь указанных энергоресурсов. (В рамках реализации Отраслевой программы энергосбережения и повышения энергетической эффективности в транспортном комплексе Республики Татарстан на 2010-2015 годы и на перспективу до 2020 года).

8. Обеспечение безопасности в транспортном комплексе Республики Татарстан

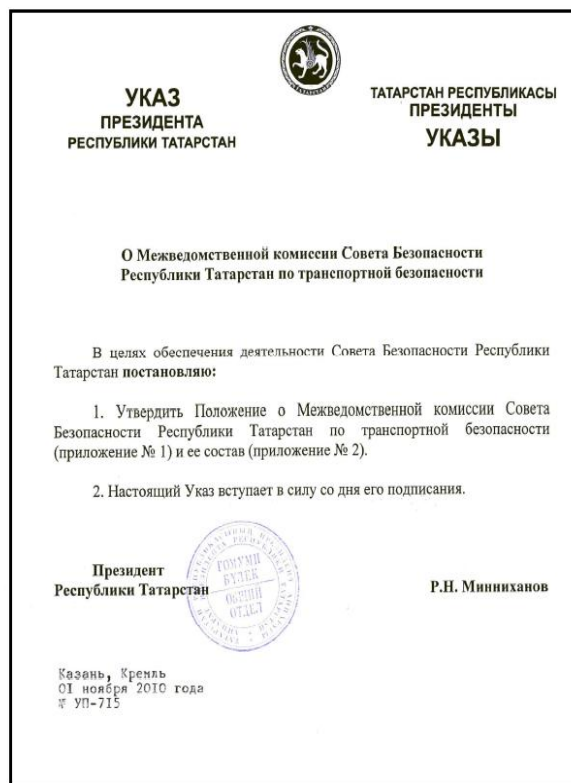
8.1. Работа Межведомственной комиссии Совета Безопасности РТ по транспортной безопасности

Указом Президента РТ от 01.11.2010 г. №УП-715 «О Межведомственной комиссии Совета Безопасности РТ по транспортной безопасности» сформирован межведомственный рабочий орган при Совете Безопасности Республики Татарстан, в обязанности которого будет входить осуществление мер, направленных на повышение защищенности объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на территории республики, а также обеспечение надежности и безопасного функционирования всех видов транспорта на путем модернизации и оснащением предприятий транспортного комплекса республики инновационными инженерно-техническими средствами транспортной безопасности. Соблюдение требований безопасности при планировании и регулировании транспортной деятельности. Совершенствование и повышение устойчивости к актам незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры. Совершенствование механизмов контроля и надзора за состоянием транспортной безопасности при осуществлении пассажирских перевозок.

Основными задачами работы данной комиссии будут являться:

Ликвидация несанкционированных мест отправки междугородних автобусов по межмуниципальной и междугородней маршрутной сети. Данные пункты отправки создают серьезные предпосылки для нарушения требований транспортной безопасности. В связи с чем необходимо внесение изменений в соответствующие федеральные нормативно-правовые акты, в части касающиеся организации работ по осуществлению заказных межмуниципальных пассажирских перевозок только по спискам пассажиров и оформления договора фрахтования в форме заказ-наряда.

Работа с транспортными предприятиями республики по установке систем видеонаблюдения и аудиозаписи для автобусов. Оснащение всех междугородних автобусов купольными камерами видеонаблюдения и возможностью записи и хранения информации до 72 часов позволит, во-первых, повысит качество услуг оказываемых населению; во-вторых, позволит не допустить посадку пассажиров за пределами официально установленных остановочных пунктов.



Внедрение в эксплуатацию единой автоматизированной централизованной базы данных о пассажирах на автомобильном транспорте. Продажа билетов на межмуниципальные маршруты по документам, удостоверяющие личность пассажира. Это позволит контролировать пассажиропоток по республике и снизить риск возможности использования автомобильного транспорта в целях совершения актов незаконного вмешательства.

Помимо этого в плане работы данной комиссии на 2011 год включены следующие мероприятия:

- Рассмотреть вопрос об обеспечении подразделений Казанского гарнизона пожарной охраны и поисково-спасательной службы МЧС Республики Татарстан по г.Казани пожарно-техническим вооружением и оборудованием необходимым для ликвидации возможных пожаров и последствий чрезвычайных ситуаций на объектах Казанского метрополитена.

- Осуществлять сбор, анализ и подготовку аналитических материалов о состоянии транспортной безопасности на территории Республики Татарстан

- Внедрение автоматизированной системы диспетчерского мониторинга автотранспорта в реальном времени с использованием современных технологий навигации и связи.

- Оснащение наиболее уязвимых объектов транспортной инфраструктуры и надземных пассажирских транспортных средств специальными техническими средствами и устройствами.

- Оборудование объектов инфраструктуры, территории и причалы речного порта «Казань» техническими средствами защиты. Ограждение территории речного порта с оборудованными турникетами.

- Организация и проведение совместной тренировки «Организация взаимодействия Министерства здравоохранения Республики Татарстан с ГУ МЧС России по Республике Татарстан, Управлением ГИБДД МВД по Республике Татарстан и Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан при ликвидации чрезвычайной ситуации на ФАД М-7 в Рыбно-Слободском районе» за счет сметы текущих расходов учреждений.

- Обеспечение выполнения законодательства РФ в области промышленной безопасности на опасных производственных объектах ОАО «Казанское Межотраслевое Предприятие Промышленного Железнодорожного Транспорта»

- Организация антитеррористической защищенности крупных мостовых переходов Республики Татарстан.

- Разработать и создать сертификационный центр профессиональной подготовки, обучение и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, так же персонала, принимающих участие в ее обеспечении.

- Оснащение вагонов системами видеонаблюдения с передачей информации на пульт управления кабины машиниста и в ситуационный центр. Установка на платформах станций кнопок экстренного вызова сотрудников милиции.

- Оборудование объектов инфраструктуры международного аэропорта «Казань» техническими средствами защиты. Оборудование реконструируемого

аэропорта подземными коммуникациями для скрытого подхода сотрудников спецслужб.

- Организация взаимодействия и координация деятельности органов местного самоуправления по вопросам связанным с обеспечением транспортной безопасности на территории Республики Татарстан.

- Обеспечение антитеррористической защищенности и безопасного функционирования объектов транспортной инфраструктуры на территории Республики Татарстан.

- Проверка состояния железнодорожных переездов предупреждение актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта. Оборудование заграждением железнодорожных путей, устройство надземных пешеходных переходов. Оборудование железнодорожных переездов автоматическими шлагбаумами.

- Создание ситуационного центра, в том числе структурированную систему мониторинга и управления инженерными системами зданий и сооружений.

- Приведение в соответствие с требованиями норм и правил железнодорожных путей по которым осуществляется транспортирование опасных веществ.

8.2. Реализация мероприятий по транспортной безопасности на Казанском метрополитене

В 2010 году между Кабинетом Министров Республики Татарстан и Федеральным агентством железнодорожного транспорта РФ заключено соглашение «О предоставлении в 2010 году субсидий из федерального бюджета бюджету РТ на софинансирование мероприятий по реализации комплексной программы



обеспечения безопасности населения на метрополитене г. Казань», в рамках «Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте», утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 30.07.2010 г. №1285-р. Согласно данному соглашению две станции Казанского метрополитена оснащаются инженерно-техническими средствами пунктов выборочного досмотра пассажиров и багажа при входе на станцию.

Объем финансирования согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 08 декабря 2010 года № 1001 «О предоставлении в 2010 году субсидий из федерального бюджета субъектов Российской Федерации

на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на метрополитене в рамках комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» определен в процентном отношении 95% (75 800 тыс. рублей) - федеральный бюджет и 5% (3 790 тыс. рублей) бюджет Республики Татарстан. Срок освоения данных средств 31 марта 2011 года.

Вышеуказанные мероприятия обеспечивают реализацию первого этапа Комплексной программы, согласно которой наиболее уязвимые объекты транспортной инфраструктуры будут оснащены техническими средствами и устройствами, обеспечивающие уменьшение их уязвимости от актов незаконного вмешательства. В дальнейшем в 2011 году планируется создание основных компонентов комплексной системы, внедрение новых инженерно-технических средств, а также основные мероприятия по повышению уровня профессиональной подготовке специалистов.

В дальнейшем для реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте необходимо внедрение инженерно-технических средств на остальные станции метрополитена, что ориентировочно составит 280 млн. рублей из средств федерального и республиканского бюджетов в соответствии с принципами финансирования данных мероприятий, закрепленных в Постановлении Правительства Российской Федерации от 08 декабря 2010 года №1001. Также необходимо разработать Республиканскую Комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте.