**Слайд 1**

**Доклад Министра «Об итогах работы транспортного комплекса**

**Республики Татарстан за 2012 год и задачах на 2013 год»**

Уважаемый Роман Владимирович! Уважаемый Рустам Нургалиевич!

Уважаемые члены коллегии!

Результаты деятельности за 2012 год продемонстрированы в фильме, в докладе я озвучу основные задачи Министерства и отрасли на предстоящий год.

**Слайд 2**

2012 год стал итоговым в подготовке транспортной инфраструктуры к проведению 27 Всемирной летней Универсиады. Сейчас, можно сказать, мы на финишной прямой подготовительного процесса. Работы по строительству объектов спортивной инфраструктуры, мероприятия по модернизации транспортно-логистической системы и улично-дорожной сети города Казани вышли на этап сдачи в эксплуатацию.

**Слайд 3**

**Реконструкция Терминала 1 международного аэропорта «Казань»**

На 2 этапе реализации проекта модернизации международного аэропорта «Казань» проводится реконструкция существующего старого Терминала 1 с приведением фасадной части к единому архитектурному решению с новым Терминалом 1А. Окончание строительства запланировано во 2-ом квартале 2013 года (июнь 2013г.). После завершения работ 2 абсолютно новых пассажирских терминала будут обслуживать 2,5 млн. пассажиров в год, это 1 500 пассажиров в час.

**Слайд 4**

Завершены работы по строительству интермодальной ветки, соединяющей аэропорт и центр города. Для удобства пассажиров планируется задействовать пригородные электрички с обустройством перехватывающих парковок в зонах тяготения пассажиров. Для этого в рамках проекта построены платформы на 7 остановочных пунктах: ст. Казань, ст.Вахитово, Березовая Роща, ст. Комбинат, ст. Юбилейная, Столбищи, Аэропорт.

Перед нами стоит задача организовать движение электропоездов по данной ветке на регулярной основе с соблюдением всех стандартов безопасности и высокого уровня обслуживания. Аэропорт и интермодальная ветка – это первое, что видит человек, прилетающий в Казань. Именно здесь складываются первые впечатления о нас и о нашей работе. Поэтому качество обслуживания, как и в аэропорту, так и на ветке Аэроэкспресса должно соответствовать Европейскому уровню.

**Слайд 5**

**Реконструкция плоскостных сооружений международного аэропорта «Казань».**

Близок к завершению очень важный проект - реконструкция искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона. Работы планируем завершить в мае 2013 года. Благодаря высоким прочностным характеристикам взлетно-посадочная полоса будет способна обслуживать самые современные воздушные суда типа А-380, а ее оснащение новым навигационным и светосигнальным оборудованием позволит принимать авиарейсы в сложных метеорологических условиях. В прошлом году пробный облет радио-технического оборудования подтвердил высокий уровень технического оснащения полосы.

**Слайд 6**

**Организации региональных авиаперевозок в ПФО**

Объединенная авиакомпания Республики Татарстан является крупнейшим авиаперевозчиком ПФО, осуществляющим регулярные авиаперевозки, и при этом имеет в парке как ближнемагистральные, так и среднемагистральные воздушные суда.

**Слайд 7**

Флот авиакомпании состоит из 21 воздушного судна. К 2015 году планируется увеличить парк воздушных судов до 45 единиц из них 35 CRJ-200, 10 – Аэробусов. Объединенная авиакомпания имеет технический и кадровый потенциал для формирования базового авиаперевозчика ПФО, а также техническую базу сервисного обслуживания и ремонта отечественных и иностранных воздушных судов.

С ГТЛК подписано соглашение по приобретению в лизинг 15 самолетов Цессна для реализации проекта региональных авиаперевозок в ПФО.

Аэропорты республики предоставляют скидки по аэропортовому обслуживанию авиакомпаниям, выполняющим регулярные пассажирские перевозки в пределах ПФО.

Ускоренными темпами в республике развивается малая авиация. Мы обладаем всей необходимой инфраструктурой для сервисного обслуживания, ремонта отечественных и иностранных воздушных судов малой авиации.

**Слайд 8**

**Приобретение автобусов для транспортного обслуживания Универсиады**

Основная задача-организация транспортного обслуживания гостей и участников Универсиады. Ведется работа по замене подвижного состава, приобретению 344 автобусов. Финансирование осуществляется из федерального и республиканского бюджета.

Из числа закупаемых автобусов 154 оборудованы усиленной тормозной системой для использования в горном кластере, в целях дальнейшей организации транспортного обслуживания Олимпийских зимних игр и Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи.

Данные транспортные средства уже приняли участие в обслуживании тестовых соревнований в Сочи, где получили самые положительные отзывы.

Для транспортного обслуживания Универсиады из автотранспортных предприятий привлекаются 803 водителя автобусов, из которых 140 прошли обучение, по специальной программе, разработанной совместно с профильными учебными заведениями Казани.

**Слайд 9**

**О закупке автобусов, работающих на газомоторном топливе, трамваев и троллейбусов.**

2013 год объявлен годом экологии, мы принимаем участие в реализации федеральной программы по приобретению автобусов, работающих на газомоторном топливе, трамваев и троллейбусов. Реализация программы позволит нам сократить вредные воздействия городского транспорта на окружающую среду.

В программе принимают участие 17 транспортных предприятий республики в 8 муниципальных образованиях.

Согласно предоставленной квоте в Республике Татарстан приобретаются 324 единицы транспортных средств, в том числе 262 автобуса, 22 трамвая и 40 троллейбусов. На эти цели из федерального бюджета выделено 885 млн. рублей.

Транспортным предприятиям нужно произвести поставку транспортных средств в установленные Постановлением Правительства РФ сроки - до 1 июля 2013 года. Со второго полугодия текущего года данная техника должна будет осуществлять транспортное обслуживание населения в муниципальных образованиях республики.

Мы планируем участвовать в программе с этого года по 2016 включительно.

В целях снижения экологической нагрузки на городскую среду, в том числе снижения выбросов городского транспорта и уровня шума в республике планируется реализовать федеральный инновационный проект «Электрический транспорт». Был произведен предварительный анализ и отбор оптимальных маршрутов общественного транспорта г. Казани, на основе которых сформирован проект технического задания. Однако до настоящего времени Минэконом развития РФ не определен источник финансирования.

Хотел бы поблагодарить Вас, уважаемый Рустам Нургалиевич, за то, что принято не простое решение и с 2012 года мы в полном объеме компенсируем расходы транспортным предприятиям, перевозящих льготников по городским маршрутам. Но у крупных Муниципальных образований (Казань, Нижнекамск, Набережные Челны, Альметьевск) не решен вопрос компенсации расходов транспортным предприятиям, перевозящих льготников на пригородных маршрутах. Мы ставим перед собой задачу в этом году, разработать методику расчета компенсации по данным персонифицированного учета поездок и обосновать расчеты конкретными цифрами.

**Слайд 10**

**Легковое такси**

В рамках закона республики о таксомоторных перевозках Министерством проводится работа по выдаче разрешений.. Мы являемся одними из лидеров в России по количеству выданных разрешений *(На 07.01.2012 выдано более 7,5 тыс.)* Большая часть серого рынка легализовано.

Перед нами стоит задача внедрить систему безналичной оплаты таксомоторных перевозках, а именно оснастить все автомобили такси терминалами считывания банковских карт.

Необходимо создать на базе таксомоторных предприятий парк специальных транспортных средств для предоставления услуг легковых такси маломобильным группам населения, а также перевозки семей с 2-3 детьми, не достигшими 12-летнего возраста. Подобного рода легковые такси должны быть оборудованы несколькими детскими сиденьями.

Министерство совместно с заинтересованными лицами продолжит реализовывать функции государственного контроля за осуществлением перевозок пассажиров и багажа легковыми такси на территории Республики Татарстан. Данные проверки будут носить систематический характер.

**Слайд 11**

**Водный пассажирский транспорт**

По итогам деятельности предприятий за прошлый год мы видим снижение объема пассажирских перевозок (2010-731тыс.,2011-626тыс.(-14,4%),2012-467тыс.(-25,5%)). Данная ситуация обусловлена высоким износом речных судов. В некоторых случаях износ флота достигает 100%. В соответствии с принятыми на уровне РФ нормативно-правовыми актами ужесточены требования к безопасности перевозок водным транспортом. Это ложится дополнительным бременем на судоходные компании на содержание в нормативном состоянии флота и приводит к сокращению количества речных судов, эксплуатируемых на пассажирских линиях. Мы не можем рисковать жизнями наших граждан, поэтому первоочередная задача, которая стоит перед нами и предприятиями отрасли – это обновление речных судов. Необходим комплексный подход по решению проблем, включающий в себя создание механизма софинасирования, предоставления льготных кредитов и применения лизинговых механизмов с гибкими условиями погашения платежей. Просим Вас, Рустам Нургалиевич, поддержать нашу инициативу обращения в федеральный центр о рассмотрении возможности субсидирования приобретения судов из Федерального бюджета.

**Слайд 12**

**Железнодорожный транспорт Республики Татарстан**

Пользуясь возможностью, хотел бы поблагодарить ОАО «Российские железные дороги» и лично Президента компании Владимира Ивановича Якунина, за понимание и содействие в решении важных для Татарстана задач. Благодаря Вашей поддержке в республике реализован ряд проектов, которые способствуют созданию условий для оказания широкого спектра качественных услуг гостям и участникам Универсиады, жителям Казани и Республики Татарстан.

Завершено строительство Транспортно-пересадочного узла Казань-2. В рамках подготовки к проведению Чемпионата мира 2018 года Правительством Российской Федерации уделяется большое внимание развитию скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения между городами проведения матчей. Для оказания содействия структурам РЖД в реализации проекта высокоскоростной магистрали в республике сформирована рабочая группа с участием заинтересованных Министерств и ведомств.

**Слайд 13**

Еще один значимый проект – Организация кольцевого железнодорожного движения в черте города. Казань обладает уникальной инфраструктурой, позволяющей организовать социально значимый проект, по сути систему наземного метро. Основные характеристики: протяженность – 48 км., количество остановочных пунктов 16, средняя скорость движения – 40 км/ч, время полного оборота по кольцу – 60 минут.

**Слайд 14**

Преимущества проекта:

1. Позволит создать систему наземного метро.

2. Позволит мотивировать население на использование общественного транспорта взамен личного автомобиля, что существенно разгрузит улично-дорожную сеть Казани и улучшит экологическую обстановку.

3. Обеспечение доступности объекта «футбольный стадион на 45 000 зрителей» для зрителей прибывающих железнодорожным транспортом как пригородного так и дальнего следования.

Нами совместно с ОАО РЖД проводятся работы по формированию плана финансирования проектных работ, которые планируем вынести на защиту в инвестиционный комитет РЖД в ближайшее время. К строительно-монтажным работам планируем приступить уже в сезон 2013 года.

Перед нами стоит задача создания транспортной инфраструктуры и организации движения поездов, обеспечивающих своевременное, безопасное и комфортное передвижение гостей и жителей столицы республики.

**Слайд 15**

**Камский экономический кластер.**

Новое развитие получили взаимоотношения с нашим стратегическим партнером - Куйбышевской железной дорогой. В связи с активным развитием Закамского района республики и расширением его промышленного потенциала необходимо начать поэтапную реализацию проектов в сфере железнодорожного транспорта, вошедших в Программу развития Камского инновационного кластера. Это для нас точка роста. Нам необходимо совместно выйти с инициативой в ОАО РЖД о включении мероприятий по поэтапному развитию железнодорожной инфраструктуры в инвестиционную программу компании.

**Слайд 16**

**Инновации. Шали – Бавлы.**

Одним из масштабных проектов, реализуемых на территории республики, является строительство участка международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай». Ввод в эксплуатацию платной автомагистрали «Шали (М-7) – Бавлы (М-5)» планируется к 2018 году. При строительстве дороги будут применены инновационные и нанотехнологические решения. Это и фибробетоны, базальтопластиковая или стеклопластиковая арматура, стабилизация грунтов, геосинтетические материалы, люминофорные покрытия, структурированная дорожная разметка из термопластика, покрытия противоскольжения. Будут использованы элементы дренажных систем и водоотвода из композиционных материалов и ряд других инновационных решений.

**Слайд 17**

**СММЛЦ**

На пути одного из транспортных коридоров строится Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр (далее – СММЛЦ). Это уникальный пилотный проект в масштабах всей страны. Проект включен в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».

Мы планируем провести в мае 2013 года под эгидой Министерства транспорта Российской Федерации на нашей площадке Международный форум «Роль логистических центров в развитии транспортной системы России».

Задача - привлечь межрегиональные и международные грузопотоки в Свияжский логистический центр, обеспечить его загрузку, стабильную работу, планомерное развитие. В этой связи Министерством будет продолжена работа по привлечению к участию в проекте якорных инвесторов.

В наступившем году перед нами стоит задача создания Управляющей компании СММЛЦ, основная функция которой – обеспечение эффективного функционирования центра и максимальной отдачи от вложенных государственных и частных средств.

**Слайд 18**

**Дорожное строительство. Федеральные автомобильные дороги.**

На реконструкцию участка автомобильной дороги М-7 «Волга» от г. Казани до г. Наб.Челнов будет направлено 3,2 млрд. рублей. Из 210 км реконструировано 79, ведутся работы на 49 км. В 2013 году запланировано начало реконструкции еще на 13 км, срок завершения всех объектов – 2015 год. Разработана и утверждена Росавтодором проектная документация еще на 33,2 км автодороги, получила положительное заключение проектная документация на участок протяженностью 10,3 км, находится на рассмотрении в экспертизе проектная документация на участок протяженностью 13,5 км, в первом полугодии 2013 года завершается разработка проектной документации по мостовому переходу через реку Свияга на км 757. Участок трассы М7 Волга км 761+500 - км 771+246, который совпадает со строительством инновационного города-спутника «Иннополис-Казань», открытие которого намечено в 2014 году.

В целях ускорения работ по реконструкции автомобильной дороги М-7 «Волга», проходящей по территории Республики Татарстан и приведение ее в нормативное состояние с переводом в 1 техническую категорию, просим Вас, уважаемый Роман Владимирович, рассмотреть возможность перераспределения и увеличения объемов финансирования на 2013г - 14 годы.

**Слайд 19**

**Региональные дороги. Строительство подъездных дорог.**

Планируемый объем финансирования работ по региональным автодорогам Республики Татарстан в 2013 году составит 11,4 млрд. рублей, в том числе:

Основной задачей министерства в части дорожного строительства является сохранить объемы строительства, реконструкции и ремонта автодорог и искусственных сооружений на уровне 2012 года.

Одним из приоритетных направлений деятельности Министерства является соединение сельских населенных пунктов подъездами с твердым покрытием.

**Слайд 20**

Начиная с 2011 года благодаря поддержке Федерального дорожного агентства удалось соединить 122 населенных пункта. В 2013 году планируется соединить 65 населенных пункта, в том числе 38 в рамках реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».

Однако в республике на сегодняшний день осталось не соединено с дорогами с твердым покрытием 790 населенных пунктов, протяженностью более 2 тыс. км. По предварительным расчетам, потребность финансирования для приведения в нормативное состояние данных подъездов составляет ориентировочно более 20 млрд. рублей.

Для снижения стоимости строительства дорог без ущерба безопасности дорожного движения в республике разработан и внедрен Стандарт «Проектирование сельских автомобильных дорог в Республике Татарстан», который распространяется на дороги с интенсивностью движения менее 100 автомобилей в сутки. Он предусматривает строительство дорог с облегченным и переходным типом покрытия по нормативам пятой технической категории.

За счет средств НИОКР разработано 18 различных вариантов типовых конструкций дорожной одежды, применительно к автомобильным дорогам с низкой интенсивностью движения с максимальным использованием местных и инновационных материалов методом смешения на месте. Это конструкции из местных укрепленных материалов с применением модификатора и комплексного минерального вяжущего.

**Слайд 21**

Широкое применение в 2011-2012 годах получила стабилизация грунта известью. Стоимость технологии в 2,5 раза меньше стоимости замены переувлажненного грунта на пригодный, с дальностью возки из карьера 5 км. Стабилизировано более 370 тыс. квадратных метров земляного полотна.

Более экономичный аналог щебеночному основанию является устройство слоев основания дорожной одежды, укрепленных цементом. Одним из преимуществ этого метода является сокращение технологических операций по устройству конструктивных слоев дорожной одежды. Технология одновременного устройства из ОПГС подстилающего слоя и слоя основания, укрепленного цементом, методом смешения на месте удешевляет стоимость 1 км дороги в среднем на 15-20%. Всего за 2012 год было построено около 200 тыс. квадратных метров основания.

Еще один метод упрощения устройства щебеночного основания, это применение щебеночно-песчаной смеси (ЩПС). Данная технология содержит меньше операций, чем устройство щебеночного основания по методу заклинки и распределяется одним слоем, не требует заклинки мелкой фракцией, легче уплотняется, что соответственно увеличивает скорость проведения работ. В 2013 году планируется применять этот метод на объектах Аксубаевского, Апастовского, Мамадышского, Пригородного и Сабинского филиалов ОАО «Татавтодор».

Внедрение разработанных типовых конструкций дорожной одежды в рамках стандарта сельской автомобильной дороги позволит за счет тех же бюджетных средств в два раза увеличить объемы строительства и обеспечить сельские населенные пункты дорогами с твердым покрытием.

**Слайд 22**

С целью оптимизации затрат и учитывая положительный опыт Финляндии и Швеции в организации работ по содержанию автомобильных дорог разработан Стандарт организации «Содержание автомобильных дорог регионального значения с малой интенсивностью движения под снежным накатом в Республике Татарстан». По данному стандарту, при выполнении работ по содержанию дорог с низкой интенсивностью движения с уплотненным снежным накатом на покрытии обеспечивается требуемая ровность и шероховатость, при этом скорость движения ограничивается до 60 км/ч. Средства, высвобождающиеся на заготовке соли и песка, можно направить на ремонт асфальтобетонных покрытий для улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дорог. Однако, данный стандарт не согласован ГИБДД МВД так, как он противоречит действующим требованиям к эксплуатационному состоянию дорог, которые распространяются на дороги всех категорий, как с высокой интенсивностью движения так и с низкой.

Необходимо организовать работу по согласованию данного Стандарта, который мог бы узаконить содержание дорог под снежным накатом. Проработать его в Республике как пилотный проект.

**Слайд 23**

**В 2013 году мы планируем продолжить работу по развитию геоинформационной системы:**

- расширять сеть метеостанций для более полного покрытия территории Республики;

- осуществить интеграцию бухгалтерской системы 1С дорожных организаций и ведомственной геоинформационной системы, что позволит оценить себестоимость работ и эффективность расходования бюджетных средств;

В тоже время немаловажное значение имеет работа по проведению мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. Запланированы работы обустройству мест концентрации ДТП, установка металлического барьерного ограждения на опасных участках. Немаловажную часть при обеспечении безопасности составляет устройство искусственного освещения на дорогах. Безопасность во многом зависит от установки технических средств организации дорожного движения. Обычные дорожные знаки сегодня заменяют на светоотражающие, а при формировании барьерных ограждений предпочтение отдается металлическим как менее травмоопасным.

Мы с Вами являемся свидетелями важных событий, которые существенным образом влияют на развитие нашей республики. В 2013 году перед Министерством стоит большой перечень задач. Но основная задача – получить развитую транспортную систему республики. Только тогда можно говорить о стабильном росте экономики, повышении доступности и улучшении качества жизни.

**Слайд 24**

Многое сделано, еще больше предстоит сделать.

Благодарю за внимание!