

## Транспорт

Ханты-Мансийский автономный округ - Югра представляет собой обширную территорию площадью 534,8 тысячи квадратных километров с численностью населения на 1 января 2016 года в количестве 1 626,8 тыс. человек, что, несомненно, повышает роль транспортного комплекса в экономическом и социальном развитии региона.

Транспортный комплекс Югры является важнейшим сектором региональной экономики, обеспечивающим необходимые условия развития базовых отраслей экономики, повышение качества жизни членов гражданского общества. Транспорт как вид экономической деятельности непосредственно участвует в формировании валового регионального продукта (ВРП) через создание добавленной стоимости при производстве транспортной продукции. Кроме того, развитие транспортного комплекса посредством снижения транспортных издержек оказывает огромное влияние на создание добавленной стоимости другими отраслями экономики.

Транспортный комплекс Ханты-Мансийского автономного округа – Югры представляет собой совокупность автомобильного, воздушного, железнодорожного, водного транспорта и включает в себя: сеть автомобильных дорог различного значения – федерального, регионального или межмуниципального, местного и частные автомобильные дороги; железные дороги и водные пути; железнодорожные станции и вокзалы; автовокзалы; аэропорты и вертолетные площадки; речпорты и пристани; различные организации, осуществляющие деятельность по транспортировке пассажиров и грузов и функционированию транспортного комплекса.

Развитие транспортной отрасли в Югре в точности соответствует тому, в каком направлении развивалась экономика территории. Открытие газовых, а чуть позже и нефтяных месторождений, способствовало тому, что создание транспортной инфраструктуры было подчинено идее добычи газа и нефти. Экономический рост автономного округа сдерживается отсутствием транспортной доступности для хозяйственного освоения новых территорий и возможности обеспечения необходимой подвижности населения и мобильности трудовых ресурсов, формирующих развитый региональный рынок. Всеми видами транспорта обеспечены пять населенных пунктов, превышающих численность 1000 человек.

На территории автономного округа функционируют 10 аэропортов, 2 самолетно - посадочные площадки и более 120 вертолетных площадок, осуществляющих прием и отправку пассажиров и грузов как по внутриокружным, так и по магистральным маршрутам. Три аэропорта в городах Сургут, Нижневартовск и Ханты-Мансийск имеют статус международных и обеспечивают более 80% всех пассажирских и грузовых авиаперевозок в автономном округе. Доля воздушного транспорта составляет более 4 процентов в общем пассажирообороте.

*Воздушный транспорт* играет важную социально-экономическую роль в Ханты-Мансийском автономном округе - Югре. Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших факторов, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики.

Крупными предприятиями Югры в сфере аэропортовой деятельности являются: ОАО «Аэропорт Сургут» (г. Сургут) и ОАО «Нижневартовскавиа» (г. Нижневартовск); средним: ОАО «Югравиа» (г. Ханты-Мансийск); малыми: ООО

«Международный Аэропорт Когалым» (г. Когалым), ООО «Аэропорт «Советский» (г. Советский), ОАО «Аэропорт Белоярский» (г.Белоярский); к микропредприятиям относятся ОАО «Аэропорт Урай» (г.Урай), ОАО «Аэропорт-Нягань» (г. Нягань) и ЗАО «Кондавиа» (п.г.т.Кондинское).

В настоящее время в Югре работает около 20 авиакомпаний, среди которых наиболее значительными по объемам работ, выполняемых в регионе, являются ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (пассажирские авиаперевозки, авиационные работы), ОАО «Нижневартовскавиа» (местные пассажирские авиаперевозки, авиационные работы) и ООО АП «Газпром авиа» (авиационные работы).

Гражданская авиация регулярно выполняет рейсы более чем по 50 межрегиональным и 10 зарубежным направлениям. Ежегодный объем обслуживаемых пассажиров в аэропортах автономного округа составляет более 1 млн. человек, а грузовых перевозок - около 20 тыс. тонн.

Основной задачей воздушного транспорта автономного округа является повышение доступности авиаперевозок для населения (развитие авиационной подвижности).

Главными судоходными водными артериями являются Обь и Иртыш, связывающие населенные пункты автономного округа с крупными сибирскими городами (Омск, Тобольск, Салехард, Томск, Новосибирск). По внутренним водным путям, протяженность которых составляет 5608 км, 3736 км, из которых это боковые и малые реки, ежегодно перевозится более 300 тыс. пассажиров.

В навигационный период (5,5 месяцев) *водный транспорт* на территории Югры является одним из основных видов транспортной деятельности, обеспечивающих пассажирские перевозки и доставку грузов различного характера.

В 2015 году на водных путях автономного округа функционировало 24 регулярных линии. Протяженность межмуниципальных и внутрирайонных маршрутов составляет от 50 до 600 км. Перевозка пассажиров осуществляется 28 скоростными и водоизмещающими пассажирскими судами.

По речным путям ежегодно перевозятся миллионы тонн грузов. Водный транспорт Обь-Иртышского бассейна является существенным дополнением железнодорожного транспорта. С его помощью с мая по октябрь осуществляют доставку промышленной продукции, товаров и горюче-смазочных материалов речные суда: сухогрузные, нефтеналивные баржи и танкеры, грузоподъемностью до 3000 тонн.

Таблица 1. Объем грузовых перевозок внутренним водным транспортом в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре

Показатель	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Отправление грузов внутренним водным транспортом общего пользования, тыс. тонн		1218,2	2667,1	3820,4	4191,4	1818,3	2412	3944,9	3257,9	3032,6	3360,8	1820,3
Перевозки (отправление) пассажиров, млн. чел.	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3

Помимо промышленных, обеспечивается доставка народнохозяйственных грузов в отдаленные населенные пункты автономного округа по Программе северного завоза, объемы которого ежегодно составляют более 80 тысяч тонн.

На территории Югры расположено четыре порта: Нижневартовский, Сургутский, Сергинский и Нефтеюганский. Для пассажиров в крупных городах — Сургуте, Ханты-Мансийске, Нижневартовске — оборудованы причалы. В небольших населенных пунктах на время навигации устанавливаются дебаркадеры (плавучие пристани) и понтоны.

В Югре по трем линейным отделам Управления Госморречнадзора зарегистрировано 393 судовладельца, из них наиболее крупными (более 30 единиц судов) являются: Сургутский линейный отдел: ОАО «Подводсибстрой»; ОАО «Сургутский речной порт»; ООО «Газпром трансгаз Сургут»; ЗАО «МТА – Сервис»; Ханты-Мансийский линейный отдел: ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром»; ОАО «Игримречтранс»; ОАО «Обь-Иртышское речное пароходство»; ОАО «Северречфлот»; ОАО «Сергинский речной порт»; Нижневартовский линейный отдел: ОАО «Мегионская РЭБ флота»; ООО «Судоходная компания «Аганречтранс». Основной деятельностью вышеперечисленных предприятий (кроме ОАО «Северречфлот») является перевалка и перевозка разного рода промышленных грузов.

Первостепенной задачей в функционировании водного транспорта является поддержание в судоходном состоянии фарватеров малых и боковых рек.

Важное место в транспортной системе занимают *железные дороги*. Общая длина сети железных дорог общего пользования на территории Ханты-Мансийского автономного округа - Югры составляет 1106 км. Округ отстает от среднероссийских показателей - на 1000 кв. км территории приходится 2,0 км железных дорог (в России - 5,0 км).

Железнодорожная сеть Ханты-Мансийского автономного округа – Югры складывается из трех не интегрированных между собой участков:

- Тюмень - Тобольск - Пыть-Ях - Сургут - Когалым - Новый Уренгой, с ответвлением на Нижневартовск (протяженность по территории - 650 км);
- Екатеринбург - Серов - Ивдель - Советский - Нягань - Приобье, с ответвлением на Агириш (протяженность по территории - 339 км);
- Екатеринбург - Егоршино - Тавда - Усть-Аха (протяженность по территории - 117 км).

Железнодорожный транспорт обеспечивает транспортно-экономическую интеграцию Ханты-Мансийского автономного округа – Югры с промышленными районами России.

С железнодорожных станций, расположенных на территории автономного округа ежегодно отправляется более 2 млн. пассажиров, в том числе поездами пригородного сообщения – около 300 тыс. пассажиров и свыше 13 млн. тонн грузов

Таблица 2. Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре, тыс. человек

Показатель	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Отправлено пассажиров – всего	2445	2653	2670	2690	2991	2564	2665	2585	2532	2420	2359	2471,5
в том числе:												
в дальнем	2225	2379	2500	2525	2645	2361	2345	2308	2268	2109	1965	2122,2

следовании												
в пригородном сообщении	245	274	170	165	346	203	320	277	264	311	394	349,3

Таблица 3. Объем грузовых перевозок железнодорожным транспортом в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре, млн. тонн

Показатель	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования	9,1	9,4	9,8	9,8	10,1	9,5	9,9	10,5	11,7	13,4	13,8	14,1

Железные дороги на территории округа преимущественно однопутные и не электрифицированные.

Задачами железнодорожного транспорта являются повышение качества, доступности пассажирских перевозок, увеличение скорости доставки грузов и пассажиров.

Перевозку пассажиров *автомобильным транспортом* выполняют 16 организаций автомобильного пассажирского транспорта и более 100 индивидуальных предпринимателей. Организации автомобильного пассажирского транспорта обеспечивают перевозки по 258 социально значимым маршрутам, в том числе по 145 городским и внутрирайонным и 113 межмуниципальным и пригородным маршрутам.

Основное количество пассажирских перевозок в автономном округе, а именно более 60%, приходится на долю пассажирских автотранспортных предприятий общего пользования.

По территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры проходят автомобильные дороги, формирующие автодорожные маршруты и коридоры, являющиеся важнейшей частью национальной транспортной системы. Ими являются:

- автомобильная дорога «Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард» (с перспективой развития в Казахстан и вхождения в транспортную сеть Азии);

- перспективный северный широтный коридор «Пермь - Ивдель - Ханты-Мансийск - Томск», входящий в состав маршрута федерального значения «Северо - Запад – Сибирь» (Санкт-Петербург – Котлас – Сыктывкар – Пермь – Ханты-Мансийск – Томск);

К особенностям сети автомобильных дорог Ханты-Мансийского автономного округа - Югры относятся:

- преобладание в общей дорожной сети частных автомобильных дорог (их доля в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре в 4,5 раза выше аналогичного показателя по России). Именно региональные и федеральные дороги формируют как структуру сети, так и принимают основные нагрузки от автомобильного транспорта;

- высокая доля автомобилей большой грузоподъемности в составе автопарка Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, превышающая в 1,4 раза аналогичный средний показатель по России;

- большой грузооборот (в тонно-километрах), приходящийся в среднем на 1 км автомобильных дорог, так же значительно превосходящий аналогичный показатель по стране.

- большое значение в обеспечении транспортного сообщения в округе имеют зимние автомобильные дороги и ледовые переправы, общая протяженность которых составляет 2884 км.

Распределение дорог по статусу на федеральные, региональные и местные отличается от общероссийских показателей.

Таблица 4. Протяженность автомобильных дорог на начало 2015 г., км

	Протяженность дорог			Из общей протяженности – дороги с твердым покрытием					
	всего	в том числе <sup>1</sup>		всего	общего пользования				необщего пользования <sup>2</sup>
		общего пользования	необщего пользования		всего <sup>2</sup>	федеральные <sup>2</sup>	региональные или межмуниципальные	местные	
Россия	1612139	1451249	160890	1133687	1023849	51523	473896	498429	10983
УФО	128728	95451	33277	89907	70616	3291	35918,6	31406,6	19291
Югра	27074	6692	20382	17138	5520	345	2708	2467	11618

Автомобильные дороги регионального или межмуниципального и федерального значения общего пользования, составляя 17,8 % от общей протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием, являются структурообразующими в общей сети автомобильных дорог и воспринимают основную нагрузку от автомобильного транспорта (Россия – 46,3 %, Уральский федеральный округ – 43,6 %). Федеральные, региональные или межмуниципальные автомобильные дороги автономного округа обеспечивают входение автотранспорта с частных и местных автомобильных дорог в транспортную систему страны, а также транспортную доступность секторов экономики и населения к железнодорожным станциям, речпортам и аэропортам. Это определяет их системообразующую, опорную роль в сети автомобильных дорог Югры. Отмеченное подтверждается и структурой сети региональных и межмуниципальных автомобильных дорог в автономном округе, определившей необходимость строительства их в параметрах и капитальности дорог более высоких категорий, относительно аналогичных дорог в России и Уральском федеральном округе.

Таблица 5. Доля дорог по категориям регионального или межмуниципального значения общего пользования в общей их протяженности, в процентах (на 01.01.2016)

	Категории дорог				
	I	II	III	IV	V
Региональные и межмуниципальные автомобильные					

<sup>1</sup> Росстат <http://www.gks.ru/>

<sup>2</sup> Информационно-аналитический материал по дорожному хозяйству за I и II квартал 2015, «Радор»

дороги общего пользования:					
в Российской Федерации	0,30	2,53	19,67	62,41	15,09
в Уральском федеральном округе	0,54	4,68	24,22	64,48	6,08
в Югре	0,80	11,29	67,36	17,16	3,39

Автономный округ характеризуется низким показателем плотности автомобильных дорог с твердым покрытием.

Таблица 6. Плотность автомобильных дорог в Югре на конец года, километров путей на 1000 км<sup>2</sup> территории

Показатели	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Автомобильные дороги с твердым покрытием	19,2	19,7	21,6	23,6	24,3	24,2	26,9	27,1	33,01	32,61	32,01	32,8
в том числе:												
общего пользования	4,2	4,1	5,2	5,6	5,8	6,1	6,2	6,0	10,11	10,11	10,31	10,6
частные	15,0	15,6	16,3	18,0	18,5	18,1	20,7	21,1	22,9	22,6	21,7	22,2

\*Материалы к стратегии: Транспорт в Тюменской области (2011-2015)

В Югре многие сельские населенные пункты отнесены к труднодоступным и отдаленным территориям. Общей особенностью удаленных труднодоступных малочисленных сельских поселений муниципальных районов является их значительная, до 100 и более километров, удаленность от районных центров. Большое количество поверхностных вод, чрезвычайно слабый дренаж и сильная заболоченность территории существенно осложняет строительство постоянных дорог, требует значительных капитальных вложений.

В этих условиях автомобильное сообщение здесь осуществляется только в период с декабря по март по ежегодно устраиваемым временным дорогам – «зимникам». Следует отметить, что зимой частые снегопады, заносы нередко нарушают регулярность перевозок и требуют поддержания дороги в проезжем состоянии.

Формирование опорной сети дорог, расширение внутренних и внешних транспортно-экономических связей, обеспечение безопасности, повышение качества являются основными задачами развития дорожного хозяйства автономного округа.

Что касается *трубопроводного транспорта*, то его становление и развитие осуществлялось в соответствии с необходимостью транспортировки углеводородов из добывающих районов к перерабатывающим мощностям, расположенным в основном в европейской части России, а также для выполнения экспортных поставок. К настоящему времени трубопроводная сеть уже сформирована и по сути нуждается только в поддержании ее работоспособности. Строительство новых трубопроводов связано только с поиском новых маршрутов транспорта углеводородов, способных диверсифицировать направления экспорта.

Ключевыми проблемами развития транспортного комплекса, влияющими на социально-экономическое развитие Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, являются:

- слабые транспортные связи между районами и внутри районов округа, между центром округа и его территориями;

- относительно большие капитальные затраты на строительство дорог и дорожной инфраструктуры;
- слабая развитость транспортной инфраструктуры;
- большой износ основных фондов транспортной инфраструктуры;
- большие удельные издержки на транспортировку пассажиров и грузов.

*Сильными сторонами развития транспортного комплекса округа являются:*

- 1) плотная речная сеть, способствующая массовому использованию относительно дешевого водного транспорта;
- 2) высокий транзитный потенциал территории округа, возможность получения дополнительных доходов от транзитных перевозок;
- 3) близость транспортных путей федерального значения, в частности железных дорог;
- 4) инвестиционная привлекательность экономики Югры, регион пока входит в число регионов, остающихся привлекательными для инвесторов, несмотря на кризис и санкции.

*Слабыми сторонами являются:*

- 5) большие расстояния между населенными пунктами, низкая плотность населения, поэтому строительство дорог долго окупается.
- 6) отсутствие связности транспортной системы, транспортная сеть локализована вокруг нескольких крупных городских агломераций;
- 7) дороговизна прокладки дорог в условиях болотистой местности и холодного климата, затраты на строительство 1 км дорог в условиях Югры превышают аналогичные в других регионах в несколько раз.
- 8) большие удельные затраты на содержание транспортной инфраструктуры: расчистка зимой от снега, ремонт после паводков и т.д.
- 9) большая зависимость транспорта от нефтегазодобывающей отрасли, т.к. значительная часть дорожной сети является частной и недоступной для общего пользования.

Таблица 7. - Анализ возможностей снижения издержек в производственном секторе экономики Югры за счет перспективного развития транспортного комплекса

Вид транспорта	Вид издержек	Возможности для снижения издержек	Оценка степени снижения издержек
Автомобильный транспорт	Затраты на топливо	Перевод на газомоторное топливо	В 2 раза
		Перевод на электрическую тягу	В 3 раза и более
		Применение компьютерных систем движения в колонне	На 10-15%
		Применение тахографов в комплексе с навигационными системами	На 10-15%
	Затраты в связи с простым или порожним движением	Развитие информационных систем обмена заказами	На 30-40%
Автомобильный транспорт	Затраты в связи с простым или порожним движением	Применение навигационных систем GPS или Глонасс	На 10-15%
	Затраты на оплату труда	Внедрение автопилота	В 2 раза
	Затраты на налоги	Переход на малотоннажные автомобили	На 50%

	Ущерб от аварий	Установка систем контроля за дорогой	На 10-15%
Железнодорожный транспорт	Затраты на топливо	Перевод на электрическую тягу	В 1,5 раза и более
		Перевод на газомоторное топливо	На 30-40%
		Удлинение составов	На 10-15%
	Потери от несоблюдения сроков доставки	Увеличение скорости движения	В 1,5 раза и более
Авиационный транспорт	Затраты на топливо	Оптимизация авиационного парка и маршрутов	На 10-15%
	Затраты на оплату услуг аэропортов	Использование менее загруженных вспомогательных аэропортов	На 50%
	Затраты на налоги	Использование лизинговых схем	На 10-15%
Водный транспорт	Затраты на топливо	Оптимизация парка судов и маршрутов	На 10-15%
		Перевод на газомоторное топливо	В 1,5-2 раза
Трубопроводный транспорт	Затраты на перекачку	Применение труб с покрытием, снижающим силу трения	На 10-15%
	Потери	Внедрение информационных систем контроля	На 10-15%

Таблица 8. Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы развития транспортной системы Югры

Сильные стороны	Слабые стороны
S1. Развитая речная сеть S2. Близость транспортных путей федерального значения S3. Инвестиционная привлекательность экономики Югры S4. Высокий транзитный потенциал территории округа	W1. Большие расстояния между населенными пунктами, низкая плотность населения W2. Отсутствие связности транспортной системы W3. Дороговизна прокладки дорог в условиях болотистой местности и холодного климата W4. Большие удельные затраты на содержание транспортной инфраструктуры W5. Большая зависимость транспорта от нефтегазодобывающей отрасли
Возможности	Угрозы
O1. Реализация крупных инфраструктурных инвестиционных проектов O2. Становление национальных сетей в сфере логистики, укрепление межрегиональных связей O3. Открытие и разработка новых месторождений O4. Появление альтернативных видов транспорта O5. Снижение потребления энергоресурсов на транспорте вследствие развития бережливого производства и «зеленой» энергетики O6. Появление новых технологий строительства дорог	T1. Вероятность сокращения федеральных инвестиционных программ в транспортном комплексе T2. Усиление конкуренции с соседними регионами T3. Стагнация добычи нефти T4. Возрастание дефицита бюджета Югры T5. Расширение санкций

С учетом требований Транспортной стратегии РФ и региональных особенностей Югры основная стратегическая цель развития транспортной системы Югры заключается в удовлетворении потребностей социально ориентированного развития экономики и населения региона в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Эта основная цель разбита на шесть проблемно-ориентированных целей транспортной стратегии, соответствующих основным направлениям развития транспортной системы, сформулированных на основе диагностики проблем развития транспортной системы региона и направленных на их решение.

Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Югры в составе единого транспортного пространства России, обеспечение связности объектов на территории округа и за ее пределами.



Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики Югры и страны.

Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Югры в соответствии с социальными стандартами.

Цель 4. Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Югры.

Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы Югры, обеспечение структурной перестраиваемости объектов транспортной системы в процессе устойчивого развития территории.

Цель 6. Снижение негативного воздействия региональной транспортной системы на окружающую среду.

Для реализации цели 1 «Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Югры в составе единого транспортного пространства России, обеспечение связности объектов на территории округа и за ее пределами» предусматривается решение следующих задач:

а) сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта, за счет:

- формирования опорной сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в нормативном состоянии;
- строительство автомобильных дорог, связывающих крупные населенные пункты с уже имеющейся сетью дорог;
- создания условий развития автомобильных дорог местного значения;
- развития лесных и временных дорог;
- строительства и реконструкции автомобильных дорог по маршрутам, обеспечивающих связи с сопредельными регионами;

б) ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность, в том числе;

- устранения «узких» мест на автомобильных дорогах;
- реализации генеральной схемы развития Сургутского железнодорожного узла;
- строительства вторых путей на железных дорогах и их электрификация;

в) увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, в том числе создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения, за счет:

- создания инфраструктуры межрегионального скоростного и высокоскоростного сообщения на железнодорожном транспорте;
- создания автомагистралей и скоростных дорог;
- электрификации участков железных дорог;
- устройства автоблокировки на участках железных дорог;

г) опережающее развитие транспортных систем городских агломераций Сургута, Нижневартовска, Ханты-Мансийска в том числе:

- обеспечение приоритета развития инфраструктуры транспорта общего пользования;
- разработка комплексных транспортных схем;
- строительство пересадочных узлов, интегрированных с транспортными коммуникациями различных видов пассажирского транспорта;
- обеспечение приоритета проезда транспорта общего пользования;

д) создание региональной подсистемы единой системы и информационной среды мультимодального технологического взаимодействия различных видов транспорта за счет:

- создания и развития интеллектуальных транспортных систем агломераций городов Сургут и Нижневартовск;

- интеллектуальных транспортных систем муниципальных образований;

- создания и развития интеллектуальной транспортной системы Югры.

Для реализации цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики Югры и страны» предусматривается решение следующих задач:

а) обновление и наращивание парков грузового подвижного состава за счет мотивирования транспортных предприятий к обновлению (снижению возраста) подвижного состава;

б) создание рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг, в том числе:

- формирование транспортно-логистических центров;

- содействие процессам интеграции и образованию крупных транспортных компаний, способных конкурировать на рынке транспортных услуг;

- увеличение емкости высококлассных складских помещений и эффективности региональной товаропроводящей сети;

- эффективное размещение складов, контейнерных терминалов и площадок в регионе;

- стимулирование строительства подъездных путей к складам;

- снижение себестоимости грузовых перевозок автотранспортом;

- достижение синергетического эффекта с другими программами развития Югры;

в) расширение использования технологий контейнерных перевозок и перевозок другими укрупненными грузовыми единицами (в том числе для целей малого и среднего бизнеса), в том числе:

- развитие технологий контейнерных перевозок во внутренних перевозках контейнеропригодных грузов;

- развитие технологий контейнерных перевозок в перевозках контейнеропригодных грузов в странах Таможенного союза;

- развитие контейнерных и контрейлерных внешнеторговых перевозок контейнеропригодных грузов;

- развитие инфраструктуры мультимодальных логистических центров для контейнерных перевозок (в том числе для малого и среднего бизнеса);

г) развитие системы сопутствующих услуг, в том числе развитие сетей станций технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств, пунктов питания, кемпингов и гостиниц, а также стоянок и других объектов придорожного сервиса.

Для реализации цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Югры в соответствии с социальными стандартами» предусматривается решение следующих задач:

а) разработка и реализация транспортных стандартов, в том числе:

- установление требований к интервалам движения;

- установление требований к скоростям сообщения;

- установление требований к подвижному составу;

- создание доступной транспортной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения;

б) планирование развития пассажирских транспортных систем и подвижного состава на основе прогноза социально-экономического развития, в том числе:

- массовое обновление парка автобусов общего пользования на подвижной состав, работающий на газомоторном топливе;

- массовое обновление парка пассажирского подвижного состава на железнодорожном транспорте с заменой морально устаревших вагонов и электропоездов на современные;

в) развитие систем городского, пригородного пассажирского транспорта и транспорта местного значения (муниципального), в том числе:

- проведение комплекса мероприятий, направленных на повышение скорости движения транспорта общего пользования и снижение среднего времени транспортной доступности в городских агломерациях (время поездок маятниковой миграции населения на транспорте);

- организация смешанных пригородно-городских пассажирских перевозок в агломерациях Сургута и Нижневартовска;

- развитие технологий и организационных мер, направленных на повышение регулярности движения транспорта общего пользования в городских агломерациях, а также транспорта местного значения;

- развитие автомобильных дорог с твердым покрытием, обеспечивающих населенные пункты постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования;

г) развитие мультимодальных пассажирских перевозок в муниципальном, региональном, межрегиональном и международном сообщении, в том числе:

- развитие мультимодальной системы в агломерациях Сургута, Нижневартовска и Ханты-Мансийска;

- развитие мультимодальной скоростной системы Югры;

д) развитие скоростных железнодорожных пассажирских перевозок, в том числе:

- организации скоростного железнодорожного сообщения со смежными регионами;

- связывание железных дорог региона в единую сеть.

Для реализации цели 4 «Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Югры» предусматривается решение следующих задач:

а) формирование в Югре центра обработки и распределения товарных потоков;

б) развитие ускоренных контейнерных поездов;

в) развитие участков международных и межрегиональных транспортных коридоров, проходящих по территории Югры;

г) формирование новых направлений товаропотоков к северным морским портам;

д) повышение уровня контейнеризации грузов.

Для реализации цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы Югры, обеспечение структурной перестраиваемости объектов транспортной системы в процессе устойчивого развития территории» предусматривается решение следующих задач:

- а) повышение уровня безопасности транспортной системы, в том числе:
- реконструкция непригодных для ремонта искусственных сооружений;
  - изменение организации дорожного движения в очагах аварийности;
  - строительство пешеходных переходов в разных уровнях;
  - сокращение пересечений железных и автомобильных дорог в одном уровне;
  - реконструкция участков автомобильных дорог в соответствие с нормативными требованиями в очагах аварийности;
  - повышение охвата сети станций мобильной связи;
- б) обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, в том числе:
- оснащение железнодорожных вокзалов, автовокзалов, речвокзалов, транспортно-пересадочных узлов, аэропортов и посадочных площадок современными специальными средствами и оборудованием контроля и обеспечения безопасности;
  - оборудование электронными средствами обеспечения безопасности транспортных средств на городском электрическом и автомобильном транспорте общего пользования;
  - создание интеллектуальной системы управления автомобильным транспортом аварийных служб;
- в) развитие систем надзора, контроля и обеспечения общественной безопасности в сфере транспорта, в том числе:
- формирование системы досконального изучения причин, локализации и степени рисков нарушения безопасности;
  - создание системы фото- и видео- фиксации нарушений ПДД;
  - оптимизация режима работы автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД);
  - внедрение весового контроля на автомобильных дорогах регионального значения;
  - организация оперативного автоматизированного мониторинга ДТП и реагирования на них, в том числе с использованием санитарной авиации.
- Для реализации цели 6 «Снижение негативного воздействия региональной транспортной системы на окружающую среду» предусматривается решение следующих задач:
- а) модернизация транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленная на снижение их негативного воздействия на окружающую среду, в том числе:
- оснащение автотранспортных средств ГЛОНАСС с подключением к РНИС;
  - оптимизация режима работы автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД);
- б) повышение доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду, в том числе:
- повышение доли автобусов, работающих на газомоторном топливе;
  - развитие инфраструктуры для экологически чистых видов транспорта.

в) повышение энергоэффективности транспорта до уровня показателей передовых стран:

- включение показателей энергоэффективности в критерии конкурсов на осуществление услуг муниципальных и межмуниципальных грузовых и пассажирских перевозок;

- рационализация маршрутов движения путем создания систем информирования водителей и пассажиров;

- оснащение объектов транспортной инфраструктуры оборудованием, соответствующим международным стандартам по экологичности и энергоэффективности;

г) обеспечение экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса, предупреждение и сокращение их образования:

- создание современной инфраструктуры экологически безопасного сбора, хранения, удаления, обезвреживания и размещения отходов от деятельности транспортного комплекса;

- внедрение наилучших технологий переработки и утилизации отходов транспортного комплекса;

- применение технологий дифференцированного сбора отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании объектов транспортной инфраструктуры;

д) внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте:

- создание комплексной системы экологического мониторинга и анализа данных о влиянии транспортного комплекса на окружающую среду;

- оснащение экоаналитических лабораторий и постов экологического контроля;

- организация производственного экологического контроля на предприятиях транспортного комплекса, проведение экологических аудитов, внедрение методов определения и оценки экологических рисков в государственных и муниципальных предприятиях транспортного комплекса;

- внедрение в государственных транспортных предприятиях систем экологического менеджмента, регламентированных международными стандартами;

- использование экологичных и безопасных средств по борьбе с зимней скользкостью на автодорогах;

- создание зон с ограниченным въездом автотранспорта или зон с платной парковкой, в т.ч. ограничение грузового и пассажирского транзита в агломерациях городов.

- использование современных технологий на этапе контроля проектирования, ремонта, строительства и реконструкции объектов региональной транспортной инфраструктуры.

На основе прогнозных значений стратегии развитие транспорта России и целей развития транспортного комплекса Югры разработаны показатели эффективной и результативной транспортной системы Югры

Приоритетными направлениями развития транспортного комплекса в долгосрочной перспективе являются:

- 1) реализация транзитного потенциала автономного округа за счет

строительства и расширения магистральных транспортных коридоров:

- строительство железнодорожных путей по направлениям: Полуночная – Салехард, Салым – Ханты-Мансийск – Приобье, Нижневартовск – Усть-Улимск;
- строительство автомобильной дороги Березово – Игрим - Приобье;
- строительство автомобильной дороги Тюмень – Урай – Советский – Нягань – Белоярский – Надым;
- создание транспортного коридора по восточному склону Приполярного и Полярного Урала - железнодорожной магистрали «Полуночное – Обская», автодороги «Агириш – Салехард»;

2) обеспечение мобильности населения автономного округа путем строительства новых и расширения пропускной способности существующих автомобильных дорог внутри и между агломерациями автономного округа, в том числе за счет повышения категорий существующих автомобильных дорог, относящихся к промышленным и межпромышленным;

3) оптимизация схемы транспортной доступности населенных пунктов, относящихся к труднодоступным и малонаселенным местностям, за счет развития малой авиации, внутреннего водного транспорта и других видов транспорта;

4) развитие альтернативных источников энергии, в частности перевод транспортных средств на газомоторное топливо и электрическую тягу;

5) внедрение информационных технологий, в том числе систем спутниковой навигации, Интернета, систем мониторинга движения и автопилота;

6) снижение инвестиционных затрат и повышение долговечности дорог за счет внедрения новых материалов и инновационных технологий;

7) развитие альтернативных видов транспорта, в первую очередь электромобилей.

Транспортная сеть Югры должна соответствовать приоритетам экономического развития России.

В первую очередь, это развитие и строительство транспортных коридоров федерального и международного уровней через Приобье, которые соединят Обский речной бассейн, железнодорожные и автомобильные магистрали и трубопроводный транспорт.

Железнодорожной магистралью, которая должна дублировать Трансиб и выполнять транзитные функции между АТР и ЕС должен стать Северосиб, который пройдет по среднетаежным территориям Ближнего Севера по линии Пермь – Ивдель – Югорск - Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск - Белый Яр – Лесосибирск - Усть-Илимск и далее до Тихого океана. В настоящее время Северосиб построен фрагментами: Пермь – Ивдель - Югорск (требует реконструкции и расширения), Сургут - Нижневартовск. Это в основном таежная территория Ближнего Севера, уже давно обжитая, здесь издавна живут не вахтовики, а укоренившееся население, построены не только заводы, но и вузы, ссузы, больницы и все, что необходимо для жизни современного человека.

В этом же направлении сооружается автомобильная магистраль Пермь – Советский – Ханты-Мансийск – Нижневартовск – Томск. Пока не построен участок автодороги по территории Томской области.

Сооружения Северосиба приведет к появлению у округа транспортной экономической специализации. Грузы из Южной Кореи, Китая, Японии, Юго-Восточной Азии в Северную Европу пойдут через округ, и первым крупным

транспортным узлом в Югре станет Нижневартовск, находящийся примерно на полпути из Восточной Азии в Европу. Здесь самое удобное место для аванпорта, где грузы будут складироваться, обрабатываться, со временем могут быть построены заводы по сборке, переработке грузов, чтобы дальше уже шла готовая продукция. Вторым крупнейшим транспортным узлом станет Сургут, а третьим (также аванпортом Югры, но с запада) — новый крупнейший транспортный узел и город, который соединит Югорск и Советский.

Кроме российских и международных задач, широтный коридор будет способствовать развитию экономики округа. Столица Югры Ханты-Мансийск испытывает трудности развития, в связи с отсутствием железнодорожного транспорта. Для решения этой проблемы предлагается сооружение железной дороги по маршруту Салым – Ханты-Мансийск – Приобье. Но эта дорога не будет обслуживать пассажиропотоки округа, так как связь между столицей и крупнейшим городом Югры Сургутом будет очень медленной из-за большого расстояния. Сооружение же железной дороги по маршруту Пыть-Ях – Ханты-Мансийск – Нягань приведет к усилению интегрированности столицы округа в транспортную инфраструктуру округа. Быстрая и массовая связь между крупными городами (Сургут, Нижневартовск, Пыть-Ях, Нефтеюганск) и столицей приведет к усилению туристских потоков в регионе. Станет рентабельным проведение массовых событийных и спортивных мероприятий в столице, появятся новые туристские маршруты, в том числе комбинированные (железнодорожный и водный транспорт) и кольцевые.

На пересечении с широтной транспортной магистралью необходимо развивать меридиональные транспортные коридоры.

В первую очередь это строительство западного транспортного коридора Ивдель – Агириш – Салехард – порт Сабетта вдоль восточного склона Уральских гор. Эта трасса уже запланирована, и ее реализация позволит скоординированно развивать единую транспортную систему региона, включая Северный морской путь, речные коммуникации Оби и Енисея, а также будущие железнодорожные выходы Северо-Сибирской магистрали. Планируемая железная дорога соединится с сооружаемым Полярсибом по маршруту Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево. Она свяжет газодобывающие районы Ямало-Ненецкого автономного округа с районами месторождений Полярного Урала и промышленными центрами Северного и Среднего Урала.

Железнодорожный транспортный коридор будет отчасти дублироваться по завозу ряда грузов автомобильной дорогой Агириш – Обская – Салехард и трассой Тюмень – Урай – Советский – Нягань – Белоярский – Надым.

Для обеспечения функционирования данного транспортного коридора и развития западных территорий округа необходимо строительство местных автомобильных дорог по маршрутам: Приобье – Игрим – Берёзово и Игрим – Саранпауль.

Второй меридиональный транспортный коридор начинается от Уренгоя до Сургута с разветвлением к юго-западу: Тобольск – Тюмень – Ишим – Омск – Кокчетав – Астана.

Третий меридиональный транспортный коридор необходимо сформировать по маршруту Сургут – Нижневартовск – Белый Яр – Томск – Новосибирск – Барнаул – Семипалатинск – Алма-Ата.

Одна из важнейших причин строительства всей описанной транспортной

решетки — геополитическая.

И США, и КНР более заинтересованы привлечь Россию на свою сторону в споре друг с другом. Единственный способ России развивать самостоятельную экономику - это строить на территории Азиатской России (с учетом азиатских стран СНГ — Северной Азии) транспортную решетку из пересекающихся широтных и меридиональных транспортных коридоров, которые придадут стране и региону необходимую устойчивость и сформируют передовую отрасль международной и национальной специализации.

Наиболее перспективным путем развития комплекса гражданской авиации Югры является широко применяемый на Западе принцип построения «центрально-радиальных» схем авиа маршрутов (схема «спица-колесо»), при использовании которого все отправки пассажиров по магистральным направлениям производятся из узловых аэропортов, связанных со всеми другими аэропортами сетью местных воздушных линий. В результате реализации указанной схемы существующая сеть авиалиний существенным образом меняется.

Внедрение концепции «центрально-радиальных» схем авиа маршрутов позволит оптимизировать сеть аэропортов Югры по географии, количеству и видам перевозок на основе концентрации объемов работ для каждого конкретного аэропорта. В структуре аэропортового комплекса Югры будут выделяться:

- «Узловые» аэропорты регионального значения, осуществляющие «собираательные» функции для местных аэропортов, авиаплощадок и вертодромов для отправок по магистральным направлениям (Ханты-Мансийск, Сургут, Нижневартовск).

- Аэропорт регионального значения - Когалым.

- «Узловые» аэропорты местного значения, осуществляющие «собираательные» функции для находящихся в зоне их тяготения авиаплощадок и вертодромов (Белоярский, Березово, Нягань, Советский, Урай, Игрим).

- «Узловые» вертодромы - Октябрьское, Кондинский, осуществляющие «собираательные» функции и подвоз пассажиров вертолетами к «узловым» аэропортам.



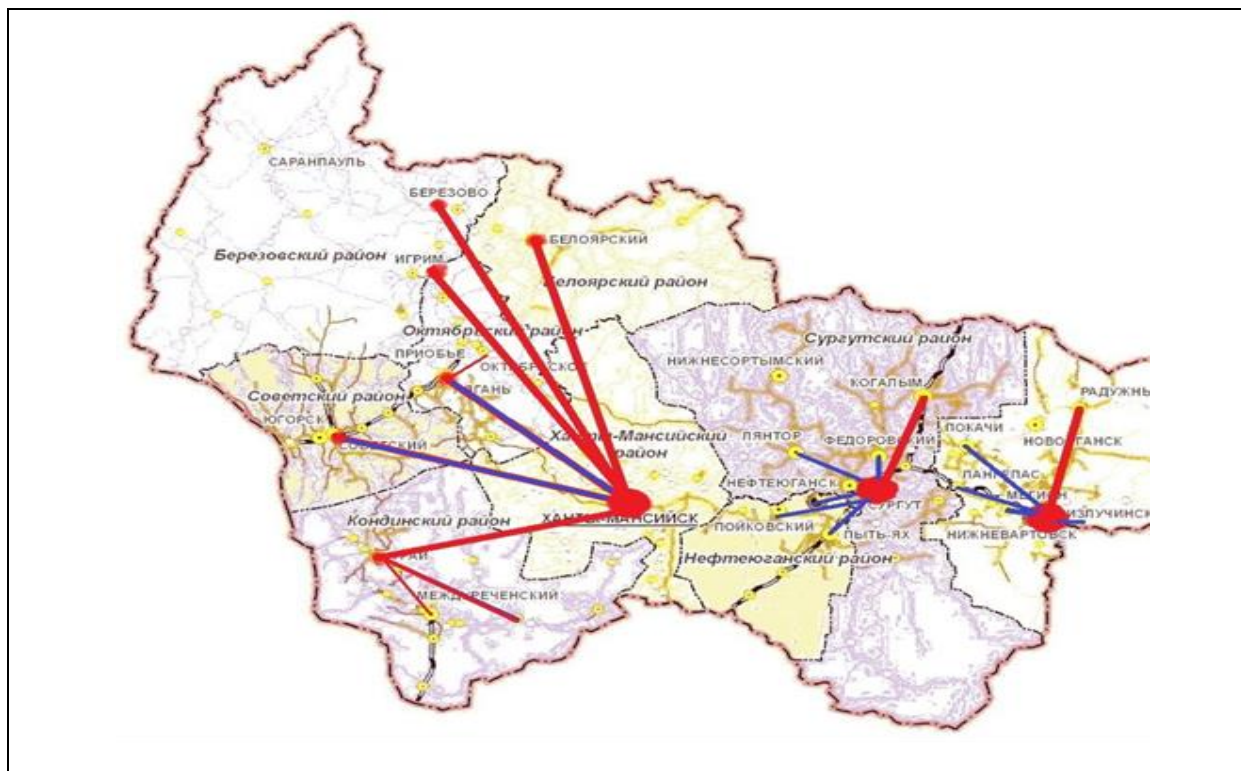


Рис.1. Схема центрально-радиальных авиамаршрутов. Узловые аэропорты, собирательные аэропорты и вертодромы.

Развитие воздушного транспорта необходимо проводить с учетом перспективы развития трансконтинентальных перелетов. Из Северной Америки, США и Канады через Северный полюс давно планируется проложить трансконтинентальный воздушный мост в Среднюю Азию, Ближний Восток и Южную Азию. Воздушный коридор с запада ограничен Обской губой, в центре — Енисей, с востока — примерно середина Красноярского края. Чуть к востоку от Белого Яра коридор распадается на два. Более западный — через Барнаул на Среднюю Азию, Средний и Ближний Восток, и восточный — через Красноярск на Индию, Шри Ланка. Технология надежных полетов требует иметь в середине пути два близко расположенных современных аэропорта для технических посадок: в аэропорту самолет проходит технический осмотр, заправляется топливом, продуктами и снова отправляется в полет. Вполне возможно, что такими аэропортами могут стать Surgut и Нижневартовск.

Приоритеты развития транспортного комплекса значительно различаются в зависимости от территориальных зон Югры. Таких зон можно выделить четыре:

1. Нефтепромышленный юго-восток, куда следует относить Surgutский и Нефтеюганский районы, а также Нижневартовскую агломерацию;
2. Слабопромышленные центр и юго-запад, куда входят Ханты-Мансийский, Октябрьский, Советский и Кондинский районы;
3. Перспективный, но неосвоенный северо-запад, куда входят Березовский и Белоярский районы;
4. Неосвоенный северо-восток, куда относятся удаленные территории Нижневартовского района;

Также приоритеты различаются в зависимости от сроков на краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные.

Таблица 9. Матрица приоритетов развития транспортного комплекса Югры

Функциональные зоны территории Югры	Краткосрочные приоритеты 2017-2019 гг.	Среднесрочные приоритеты	Долгосрочные приоритеты 2026-2030 гг.
1	2	3	4
Нефтепромышленный юго-восток	Реконструкция железных дорог, расширение и электрификация. Модернизация железнодорожной инфраструктуры и вокзалов. Реконструкция автомобильных дорог и автотранспортной инфраструктуры. Развитие придорожной инфраструктуры. Развитие инфраструктуры для видов транспорта, использующих альтернативные источники энергии.	Реконструкция аэропортов. Реконструкция причалов и пристаней. Формирование транспортно-логистического центра в г. Сургут. Развитие альтернативных видов транспорта.	Модернизация транспортного узла г. Сургут. Строительство железной дороги, соединяющей Югру с севером Томской области и Красноярского края. Формирование транспортно-логистического центра в г. Нижневартовск.
Слабопромышленный центр+юго-запад	Реконструкция автомобильных дорог и автотранспортной инфраструктуры. Развитие придорожной инфраструктуры. Расширение сети автомобильных дорог, обеспечение транспортной доступности. Строительство лесных дорог.	Реконструкция причалов и пристаней. Строительство железной дороги, соединяющей столицу округа с «большой землей». Развитие инфраструктуры для видов транспорта, использующих альтернативные источники энергии.	Реконструкция аэропортов. Замыкание железных дорог Югры в единую сеть. Формирование транспортно-логистических центров в г. Ханты-Мансийск и пгт. Приобье. Развитие альтернативных видов транспорта.
Перспективный северо-запад	Строительство автомобильных дорог, соединяющих крупные населенные пункты с уже имеющейся сетью дорог. Развитие внутреннего водного транспорта.	Расширение сети автомобильных дорог, обеспечение транспортной доступности. Строительство автомобильных дорог, соединяющих Югру с ЯНАО. Развитие малой авиации, в том числе частной.	Строительство железной дороги вдоль Приполярного Урала. Строительство автомобильных дорог, соединяющих Югру с Пермским краем. Формирование транспортно-логистического центра в районе пгт. Игрим.
Неосвоенный северо-восток	Развитие внутреннего водного транспорта.	Развитие малой авиации, в том числе частной.	Строительство автомобильных дорог, соединяющих крупные населенные пункты с уже имеющейся сетью дорог.

Благодаря большим размерам и географическому положению округ обладает большим транзитным потенциалом. Уже сейчас через территорию Югры проходит железнодорожный транзитный коридор Север-Юг, который служит для снабжения грузами экономики Ямало-Ненецкого автономного округа. У данного коридора есть перспективы для развития, которые связаны со строительством морского порта Сабетта на Обской губе. Мощность данного морского порта будет составлять 30 млн. т. грузов в год, в основном это будет сжиженный природный газ (СПГ). Можно прогнозировать появление транзитных грузопотоков до 10 млн. т из Казахстана при условии, что данный маршрут доставки СПГ будет обходиться дешевле ныне используемых.

Второй транзитный коридор, который в настоящее время еще не полностью завершен, это северный автодорожный коридор Запад-Восток, из Европейской части РФ через Пермский край, Свердловскую область, территорию Югры, с выходом на Томск и далее Новосибирск, и ответвлением на север Красноярского края. На данный момент незавершенным остается только участок по территории Томской области. Данный коридор обладает значительно большим транзитным

потенциалом. По оценке Альметовой З.В.<sup>3</sup> уровень загрузки отдельных федеральных автодорог в границах Уральского региона транзитными сообщениями составляет 30-35%. По данным статистики объем перевозки грузов автомобильным транспортом в Уральском ФО составляет 1265 млн. т<sup>4</sup>, соответственно из них транзитные перевозки - 379,5 млн. т. в год. Если в умеренном варианте только 1% от транзитных перевозок удастся переключить на северный автодорожный коридор, это даст 3,8 млн. т. в год, при оптимистическом варианте прогноза доля перевозок через территорию Югры может достичь 10% от общеуральской, что составит минимум 37,95 млн. т. в год.

Но даже в незавершенном виде северный автодорожный коридор уже выполняет свои транзитные функции, обеспечивая снабжение вновь осваиваемых месторождений севера Томской области и вывоз готовой продукции – нефти и попутного газа.

Третий транзитный коридор, который пока только в перспективе – это железнодорожный коридор Север-Юг вдоль Приполярного Урала. Данный коридор обладает небольшим транзитным потенциалом, поскольку главное его назначение – это обеспечение транспортной доступности месторождений горнорудного сырья Приполярного Урала. В то же время, при соединении его на Севере с Салехардом, он может начать выполнять и транзитные функции.

Задача обеспечения транспортной связности территории округа. На данный момент округ представляет из себя пространственно-раздробленную территорию, в которой можно выделить промышленно-освоенную зону вокруг Сургута и Нижневартовска на востоке округа, которая имеет высокую связность как за счет железнодорожного, так и за счет автомобильного транспорта. Затем можно выделить центральную и юго-западную зоны, связаны между собой и с восточной агломерацией в основном автомобильным и частично водным и воздушным транспортом. Для увеличения связности этих зон между собой и с восточной зоной нужно соединить их железной дорогой. И особняком стоит северо-западная зона, которая не имеет постоянных автомобильных дорог и слабо связана с остальной частью округа, т.к. единственным надежным видом транспорта является воздушный. Чтобы эта зона не выпадала из общего пространства округа необходимы постоянные автомобильные дороги.

Задача включения территории округа в перспективные транспортные коридоры «север-юг» и «запад-восток». Пока фактически функционирует только один коридор – «север-юг», который связывает юг Тюменской области с Ямало-Ненецким автономным округом, но в перспективе мог бы связать Республику Казахстан с портами Северного морского пути. Коридор «запад-восток» призван связать Урал с Восточной Сибирью, и в перспективе скандинавские страны с Китаем по кратчайшему пути. Для этого необходимо продолжение этого коридора через Томскую область, для чего необходимо добиваться включения этого проекта в федеральные программы по развитию транспортной инфраструктуры.

Задача формирования новых и развития уже сформировавшихся городских агломераций. К уже сформировавшимся агломерациям можно отнести Сургутскую и Нижневартовскую. К новым относятся Ханты-Мансийская, Няганская и

<sup>3</sup> Альметова З.В. Развитие транзитного потенциала уральского региона. Современные проблемы транспортного комплекса России. – 2012. – № 2.

<sup>4</sup> Транспорт в Тюменской области (2010 – 2014): Стат.сб. / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Тюменской области. - Т., 2015. –285с.

возможно в перспективе Югорская. Для формирования новых агломераций необходимо развитие пригородных дорог.

*Долгосрочный прогноз грузопотока* основан на прогнозе объемов грузов по их видам с учетом тенденций, сложившихся в основных отраслях экономики Югры. Прогноз сделан в трех вариантах, пессимистическом, при сохранении существующих негативных тенденций в развитии нефтегазодобывающей отрасли и отсутствии крупных инфраструктурных проектов по развитию других отраслей экономики, умеренном, при условии частичной реализации инфраструктурных проектов и оптимистическом, при условии преодоления негативной тенденции развития нефтегазодобывающей отрасли и с учетом реализации масштабных инвестиционных проектов регионального и федерального значения, в том числе строительства автомобильной дороги «Тюмень - Урай - Советский - Нягань - Белоярский - Надым»; строительства мостов через Обь в Сургутском и Октябрьском районах; строительства автомобильных дорог «Приобье - Игрим - Берёзово и Игрим - Саранпауль», «Агириш - Обская - Салехард»; строительства железной дороги «Полуночное - Обская - Салехард»; строительства Северного широтного хода «Обская - Салехард - Надым - Пангоды - Новый Уренгой - Коротчаево»; строительства порта Сабетта и развитие Северного морского пути; реализации комплексного инвестиционного проекта по промышленному освоению Приполярного Урала (10).

Таблица 10. Долгосрочный прогноз объемов грузов по видам, млн. т.

Вид груза	Базовое значение (2014 г.)	Прогноз 2030		
		пессимистический	умеренный	оптимистический
Грузы Югры				
Нефть	248,00 <sup>5</sup>	195,00	211,50	228,00
Газ попутный	45,24 <sup>1</sup>	35,57	38,58	41,59
Нефтепродукты	1,55	2,02	2,02	2,02
Строительные материалы для строительства зданий, жилья	13,24 <sup>1</sup>	18,80	29,80	18,80
Строительные материалы для обустройства месторождений (в том числе промысловых дорог)	73,04 <sup>6</sup>	48,69	54,78	60,86
Строительные материалы для ремонта и строительства региональных и муниципальных дорог	2,33 <sup>2</sup>	3,50	4,38	5,84
Древесина	1,60 <sup>1</sup>	1,60	3,20	7,00
Продукты питания и потребительские товары	3,22	3,58	3,58	3,58
Промышленные товары	6,45	7,16	7,16	7,16
Нефтегазовое оборудование	3,65	2,43	2,74	3,04
Прочие грузы	47,84	71,76	71,76	71,76
Транзитные грузы (без учета транзита газа из ЯНАО)				
Завоз на обустройство месторождений ЯНАО	3,69	1,49	1,49	1,49

<sup>5</sup> Приложение 2 к распоряжению Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 22 марта 2013 года № 101-рп.

<sup>6</sup> Отчет о научно-исследовательской работе по теме: Создание распределенной модели данных об отраслях экономики Ханты-Мансийского автономного округа - Югры и разработка на ее основе проекта Стратегии социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа - Югры до 2020 года и на период 2030 года. Четвертый этап (отчет в 4 книгах). Книга 2. Стратегия социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа - Югры до 2020 года и на период 2030 года. Часть 6. Транспортный комплекс и транспортная инфраструктура.

Транзит (перевалка) грузов для ЯНАО	27,98 <sup>7</sup>	34,98	35,38	34,98
Транзит сжиженного газа и нефтепродуктов в порт Сабетта	0,00	0,00	3,00 <sup>8</sup>	10,00 <sup>9</sup>
Завоз на обустройство месторождений севера Томской области	1,49 <sup>2</sup>	7,47	7,47	7,47
Транзитные грузы по северному «широтному коридору»	0,00	0,00	3,79 <sup>10</sup>	37,95 <sup>11</sup>
Новые виды грузов в связи с освоением Приполярного Урала				
Стройматериалы	0,00	0,00	3,00 <sup>12</sup>	14,00 <sup>13</sup>
Горнорудное сырье	0,00	0,00	2,00 <sup>5</sup>	18,40 <sup>6</sup>
Бурый уголь	0,00	0,00	6,00 <sup>5</sup>	10,00 <sup>6</sup>
Горнопромышленное оборудование	0,00	0,00	0,10	0,50
Всего	479,32	434,47	491,74	584,86

В пессимистическом варианте предполагается сокращение объемов транспортируемых грузов в первую очередь вызванное сокращением добычи нефти, и связанное с этим сокращение объемов попутного нефтяного газа, стройматериалов и оборудования для обустройства месторождений. В оптимистическом варианте предусмотрено незначительное сокращение добычи нефти, частично скомпенсированное разработкой новых месторождений и применением новых технологий. Кроме того, в оптимистическом варианте предусмотрен рост объемов грузов за счет освоения Приполярного Урала и налаживания транзитных перевозок в направлениях Запад-Восток и Север-Юг. В умеренном варианте оценки объемов новых более осторожные.

Таблица 11. Структура перевозки грузов по направлениям, млн. т.

Направления перевозки	Базовое значение (2014 г.)	Прогноз 2030		
		Пессимистический	умеренный	Оптимистический
Внутриокружные перевозки	17,91	26,47	29,21	37,34
В Югру	118,26	108,83	126,29	122,81
Из Югры	309,99	255,29	283,60	325,41
Транзит Юг-Север/Север-Юг	31,66	36,48	39,88	46,88
Транзит Запад-Восток/Восток-Запад	1,49	7,47	12,76	52,42
Всего	479,32	434,54	491,74	584,86

В пессимистическом варианте структура перевозок по направлениям меняется незначительно, уменьшается доля перевозок за пределы Югры и возрастают внутриокружные перевозки. В оптимистическом варианте объем транзитных перевозок возрастает в 3 раза по сравнению с пессимистическим. Также при этом резко возрастает объем внутриокружных перевозок (более чем в 2 раза) и практически не увеличивается ввоз на территорию Югры. В умеренном варианте оценки объемов транзитных перевозок также более осторожные.

<sup>7</sup> Транспорт в Тюменской области (2010 – 2014): Стат.сб. / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Тюменской области. - Т., 2015. –285с.

<sup>8</sup> До 10% от проектного объема грузооборота порта Сабетта (30 млн. т. в год)

<sup>9</sup> До 33% от проектного объема грузооборота порта Сабетта (30 млн. т. в год)

<sup>10</sup> До 1% от существующего объема транзитных перевозок через территорию Уральского федерального округа (379,5 млн. т. в год)

<sup>11</sup> До 10% от существующего объема транзитных перевозок через территорию Уральского федерального округа (379,5 млн. т. в год)

<sup>12</sup> По оценке ЮГУ

<sup>13</sup> По оценке Югорской промышленной корпорации

Таблица 12. Структура перевозки грузов по видам транспорта, млн. т.

Виды транспорта	Базовое значение (2014 г.)	Прогноз 2030		
		пессимистический	умеренный	оптимистический
Отправлено грузов ж/д транспортом	13,80 <sup>14</sup>	16,50	25,54	63,18
Прибытие грузов ж/д транспортом	15,00 <sup>10</sup>	17,30	23,96	61,60
Автомобильный транспорт	223,9*	209,33	234,98	235,62
Внутренний водный транспорт	3,36 <sup>10</sup>	4,98	4,98	4,98
Трубопроводный транспорт	236,26	185,77	201,49	218,99
Прочие виды транспорта	0,10	0,20	0,30	0,50
Всего	479,32 <sup>10</sup>	434,07	491,25	584,86

\*Материалы к стратегии: Транспорт в Тюменской области (2011-2015)

В пессимистическом варианте структура перевозок по видам транспорта практически не меняется. В оптимистическом варианте резко, практически в 4 раза возрастают объемы перевозок железнодорожным транспортом, так как именно железнодорожный транспорт будет обеспечивать вывоз твердых полезных ископаемых, добытых на Приполярном Урале, а также участвовать в транзитных перевозках как в широтном, так и в меридиональном направлении. В умеренном варианте роль железнодорожного транспорта ограничена, т.к. объемы грузов могут оказаться недостаточными.

#### *Долгосрочный прогноз пассажиропотока*

Что касается прогноза пассажирских перевозок, то их объем в большей степени зависит от роста населения Югры, чем от реализации инфраструктурных проектов. С учетом того, что к 2030 году население Югры вырастет до 1791 тыс. человек, пропорционально возрастут объемы перевозок.

Таблица 13. Структура пассажирских перевозок по направлениям, млн. человек

Направления перевозки	Базовое значение (2014 г.)	Прогноз 2030
Внутри населенных пунктов	92,80	93,50
Внутриокружные межмуниципальные перевозки	1,57	1,63
В Югру	2,55	3,89
Из Югры	2,48	3,78
Транзит Юг-Север/Север-Юг	1,10	1,70
Транзит Запад-Восток/Восток-Запад	0,00	0,70
Перевезено (отправлено) пассажиров – всего	100,50	104,50

В связи с ростом населения увеличатся все направления перевозки, но в связи с ростом автомобилизации населения не такими же темпами, как рост населения округа. В связи с развитием широтного транспортного коридора появится новое направление пассажирских перевозок – транзитное с Запада на Восток и обратно.

<sup>14</sup> Транспорт в Тюменской области (2010 – 2014): Стат.сб. / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Тюменской области. - Т., 2015. –285с.

Таблица 14. Структура пассажирских перевозок по видам транспорта, млн. человек

Виды транспорта	Базовое значение (2014 г.)	Прогноз 2030
Железнодорожный	2,40	4,07
Автомобильный (автобусы, маршрутные такси)	89,10	93,84
Внутренний водный	0,40	0,30
Прочие (воздушный, ведомственный и т.д.)	8,60	6,29
Перевезено (отправлено) пассажиров – всего	100,50	104,50

Преобладающее значение в структуре пассажирских перевозок сохранит автомобильный транспорт, за счет достижения связности железных дорог Югры немного возрастет доля перевозок железнодорожным транспортом. Доля других видов транспорта в пассажирских перевозках будет сокращаться благодаря развитию сети автомобильных дорог.

Таблица 15. Перечень показателей реализации Стратегии – 2030 в сфере транспортного комплекса

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Базовый показатель на начало реализации стратегии	Этапы реализации		
				2016-2019 гг.	2020-2024 гг.	2025-2030 гг.
1	2	3	4	5	6	7
1.	Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования – всего	км/1000 кв. км	10,6	11,0	11,7	12,2
2.	Плотность сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения	км/1000 кв. км	5,13	5,39	5,97	6,65
3.	Доля сельских населенных пунктов автономного округа, обеспеченных постоянной связью с сетью автомобильных дорог с твердым покрытием в общем количестве сельских населенных пунктов в отчетном году	%	32,1	32,7	38,9	40,7
4.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, %	%	81,48	83,38	85,22	86,03
5.	Доля коммерческих транспортных средств, оборудованных системами мониторинга и спутниковой навигации	%	30	50	70	100
6.	Количество объектов придорожного сервиса в расчете на 100 км автодорог регионального и межмуниципального значения	ед.	3,0	3,3	3,5	3,7
7.	Число дорожно-транспортных происшествий	ед. на 1000 чел. населения	150,1	129,3	107,4	89,1
8.	Перевезено (отправлено) пассажиров – всего	млн. чел.	100,5	99,3	102,1	104,5
9.	Перевезено (отправлено) грузов – всего	млн. тонн	479,32	479,8	485,2	491,25
10.	Доля транзитных перевозок в общем объеме перевозок	%	15	17	20	25
11.	Доля транспортных средств, работающих на газомоторном топливе	%	9,5	12	15	20
12.	Доля вокзалов, автостанций, аэропортов, оборудованных Wi-Fi	%	50	70	100	100
13.	Доля автомобильных и железных дорог	%	5	10	20	30

	федерального и регионального значения, имеющих устойчивое покрытие станциями сотовой связи.					
--	---	--	--	--	--	--

1. Яндекс расписания. – URL: <http://rasp.yandex.ru/>



## ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица 1. Целевые показатели эффективности и результативности транспортного комплекса

№ показателя	Наименование показателей результатов	Базовый показатель на начало реализации Стратегии	Значения показателя по годам															Целевое значение показателя на момент завершения Стратегии
			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	Объем пассажирских перевозок автомобильным, воздушным, водным транспортом в межмуниципальном и пригородном сообщении и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, млн. чел.	96,8	97,898	98,37	98,842	99,314	99,786	100,258	100,73	101,20	101,67	102,15	102,62	103,09	103,56	104,03	104,50	104,50
2	Объем перевозки грузов, млн. т	479,32	479,4	479,5	479,6	479,8	480,0	481,0	482,0	483,0	484,0	484,8	485,2	486,1	487,0	487,9	489,3	491,25
3	Износ парка транспортных средств, %	68	72	73	76	77	71	71	70	68	68	67	67	65	65	65	65	65
4	Количество зарегистрированной транспортной техники, ед.	78 609	78 887	79 165	79 443	79 721	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80000
5	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, км	2743,1	2 772,6	2 838,4	2 839,1	2884,5	2 940,4	2 941,0	3 000,4	3 072,3	3 194,3	3 199,1	3 241,2	3 384,2	3 384,2	3 433,4	3 557,5	3 557,5
6	Плотность сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения на 1000 кв. км территории, км/1000 кв. км	5,13	5,18	5,31	5,31	5,39	5,50	5,50	5,61	5,74	5,97	5,98	6,06	6,33	6,33	6,42	6,65	6,65
7	Количество сельских населенных пунктов автономного округа, обеспеченных постоянной связью с сетью автомобильных дорог с твердым покрытием в отчетном году, ед.	52	52	53	53	54	54	56	61	61	63	64	64	64	65	65	66	66
8	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, км	2 235,1	2 264,7	2 300,2	2 312,9	2 405,0	2 433,5	2 506,4	2 575,2	2 704,7	2 722,4	2 753,9	2 888,1	2 903,8	2 928,9	3 033,7	3 060,4	3 060,4

9	Количество опытно-экспериментальных участков с применением композитных материалов при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения автономного округа, ед.	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
10	Количество предприятий дорожной отрасли, применяющих при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения автономного округа композитные материалы и инновационные технологии, ед.	2	2	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
11	Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций	8	8	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
12	Общая эксплуатационная длина железнодорожной сети, км	1084,1	1084,1	1084,1	1084,1	1084,1	1291,1	1291,1	1291,1	1291,1	1291,1	1543,1	1543,1	1543,1	1543,1	1543,1	2050,1	2050,1
13	Строительство и реконструкция вокзалов		2	1								2	1				1	
14	Подготовка пилотов-любителей, авиационно-технического персонала, чел.	7	8	10	11	13	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
15	Строительство и реконструкция посадочных площадок					7	10								7	7		
16	Строительство и реконструкция речвокзалов		2									2						

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица 2. Динамика и прогноз перевозки грузов и пассажиров по видам транспорта в Югре

Транспорт	Виды перевозок	Годы														
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2019	2025	2030
ж/д	Грузы, млн. т	9,1	9,4	9,8	9,8	10,1	9,5	9,9	10,5	11,7	13,4	13,8	14,1	14	16	16,5
	Пассажиры, в млн.	2,445	2,653	2,670	2,690	2,991	2,564	2,665	2,585	2,532	2,420	2,359	2,3	2,5	3,01	4,07
автомобильный	Пассажиры, в млн.		233,7	189,6	190,4	185,4	151,4	119,8	74,9	99,7	85,4	89,1	88,7	91,4	92,1	93,84
водный	Грузы, млн. т		1,2182	2,6671	3,8204	4,1914	1,8183	2,412	3,9449	3,2579	3,0326	3,3608	1,8203	3,7	4,1	4,98

	Пассажиры, в млн.	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,35	0,3	0,3
воздушный	Пассажиры, в млн.		2,3	2,9	3,3	3,6	3,7	4,9	6,0	7,8	8	8,6	8,4	8	7	6,29
	Грузы, тыс. т	11,321	11,004	10,627	13,429	11,738	8,578	10,274	11,119	12,712	13,245	11,483	9,032			