

Одобрена  
распоряжением Администрации  
Томской области  
от 12.12.2008 № 730/1-ра

## **Стратегия развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах**

### **ВВЕДЕНИЕ**

В октябре 2008 года Высший экономический Совет Томской области одобрил Стратегию развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах.

Стратегия развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах (далее – Стратегия) разработана для развития системы стратегического планирования Томской области и направлена на создание условий по достижению стратегических целей и задач Томской области в части развития транспортной инфраструктуры. В основу Стратегии положены долгосрочные приоритеты, определенные Стратегией развития Томской области до 2020 года, одобренные постановлением Государственной Думы Томской области от 27 октября 2005 года № 2539.

Стратегия призвана обеспечить эффективную интеграцию Томской области в систему межрегиональных и международных транспортных связей. Наличие современной развитой транспортной инфраструктуры региона обеспечивает формирование и развитие высокотехнологичной экономики и, как следствие, повышение уровня благосостояния и стандартов качества жизни населения Томской области.

Процесс разработки Стратегии предполагал реализацию четырех основных этапов: стратегического анализа, стратегического выбора, формирования ГЧП-механизмов реализации пакета стратегических транспортных проектов, создания системы управления реализацией Стратегии.

В ходе стратегического анализа (первый этап) проведена всесторонняя оценка стратегического потенциала транспортной системы Томской области, изучен стратегический климат, выявлены сильные и слабые конкурентные позиции транспортной системы Томской области.

В рамках второго этапа, посвященного определению стратегического выбора транспортной системы региона, определены стратегические приоритеты, цели и задачи, разработаны сценарии и прогноз развития транспортной системы Томской области.

По результатам реализации первых двух этапов подготовлена проектная основа реализации Стратегии (третий этап): технически и экономически обоснованный пакет стратегических транспортных проектов Томской области, реализуемых на условиях государственно-частного партнерства.

В рамках четвертого этапа предложена система управления стратегическим развитием транспортной системы Томской области, определена эффективность реализации Стратегии и потребности в ресурсном обеспечении реализации Стратегии.

По итогам каждого этапа разработки Стратегии были организованы обсуждения ее положений с представителями власти, бизнеса, населения. Такой подход обеспечил конструктивный диалог и эффективность деятельности по выявлению системных проблем и определению основных направлений развития транспортной системы Томской области в долгосрочной перспективе.

## 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Транспортный комплекс Томской области является важнейшим сектором региональной экономики, обеспечивающим необходимые условия развития базовых отраслей экономики, повышение качества жизни населения.

Доля транспорта и связи в валовом региональном продукте Томской области соответствует аналогичному показателю Российской Федерации и составляет 10,4%<sup>1</sup> (6-е место в Сибирском федеральном округе). При этом по объему оборота организаций транспорта Томская область занимает 32-е место в Российской Федерации и 8-е место в Сибирском федеральном округе.



Рис. 1.1. Схема транспортной сети Томской области

Современное состояние транспортного комплекса Томской области во многом обусловлено следующими **географическими факторами**, оказывающими существенное влияние на динамику развития транспортной инфраструктуры региона:

- значительная площадь территории области;
- удаленность от транспортных путей федерального значения;
- территориальная неравномерность размещения объектов транспортной инфраструктуры и существенные различия в плотности транспортной сети на севере и юге области;
- высокая концентрация природных сырьевых запасов (углеводородного сырья) в слабоосвоенных районах на севере области;
- наличие судоходной реки Обь, проходящей по всей территории области с севера на юг;
- специфика природных условий (заболоченный таежный ландшафт).

Транспортный каркас южной и северной функциональных зон Томской области имеет существенные отличия. Для **юга Томской области** характерно широкое покрытие сетью автодорог, наличие разветвленной сети железных дорог и крупного аэропорта. На **севере Томской области** существует иная модель транспортной системы: сезонный характер транспортного обслуживания и смена трех видов транспорта: водного, воздушного, автомобильного.

<sup>1</sup> Приведена доля транспорта и связи по итогам 31.12.2006.

Таким образом, пространственная модель развития транспортной системы Томской области во многом определяет уровень и динамику развития севера и юга Томской области.



Таблица 1.1.  
Основные характеристика транспортной системы Томской области в 2006 году

Наименование показателя	Единица измерения	Значение	Место в РФ
Эксплуатационная длина железнодорожных путей	км	346	63
Густота железнодорожной сети	на 10000 кв. км	11	71
Автомобильные дороги с твердым покрытием общего пользования	км	4149	60
Густота автомобильной сети	на 1000 кв. км	13	70
Протяженность внутренних водных путей	км	5195	6
Плотность внутренних водных путей	км на 1 кв. км	0,06	0,17 <sup>2</sup>
Эксплуатационная длина трубопроводов	км	5897	-

Источник: *Транспорт России – 2007, Транспорт и связь Томской области 2000 – 2006, Регионы России – 2007.*

В целом уровень развития транспортного комплекса Томской области существенно ниже, чем в большинстве регионов Российской Федерации, и по основным показателям соответствует последним местам в рейтинге регионов.



Таблица 1.2.  
Эффективность работы транспортного комплекса

Наименование показателя	Единица измерения	2000		2006	
		ТО	ТО	РФ	СФО
Доля транспорта и связи в ВРП <sup>3</sup>	%	11,4	10	10,7	13,2
Оборот организаций <sup>4</sup>	млрд. руб.		26,2	3428,7	375,8
Среднегодовая численность работников	тыс. человек	26,8	20,7	4471,2	709,8
Доля занятых от занятых в экономике	%	5,8	4,2	6,7	8,0
Износ основных фондов	%	59,1	44,9	23,5	25,7
Инвестиции в основной капитал	млн. руб.	790,9	1980,0	864069,2	58571,5
Доля инвестиций от всех инвестиций	%	9,3	5,4	18,9	13,3
Число ДТП	на 100 тыс. чел.	67,9	87,8	160,8	155,3

Источник: *Транспорт России – 2007, Транспорт и связь Томской области 2000 – 2006, Регионы России – 2007, О наличии и движении основных фондов в Томской области за 2000 год.*

Уровень развития транспортного каркаса определил место отрасли в экономике региона: по доле транспорта и связи в ВРП, удельному весу населения, занятого на транспорте, степени износа основных фондов и другим показателям Томская область не достигает не только среднероссийского уровня, но и уровня Сибирского федерального округа.

<sup>2</sup> Плотность внутренних водных путей в РФ.

<sup>3</sup> Приведена доля транспорта и связи по состоянию на 01.01.2006 года.

<sup>4</sup> Приведен оборот организация транспорта и связи.

## 2. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

### 2.1. ОЦЕНКА СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА

Оценка стратегического потенциала предполагала анализ факторов конкурентоспособности отрасли, определение видов транспорта, обладающих высоким потенциалом роста, в разрезе следующих конкурентных позиций:

	Ресурсный потенциал	Существующий и перспективный уровень спроса населения и грузообразующих отраслей на услуги транспорта
	Технический и технологический потенциал	Уровень развития транспортной инфраструктуры в регионе
	Транзитный потенциал	Возможности использования транспортно-географического положения Томской области для осуществления транзитных перевозок
	Инвестиционный потенциал	Инвестиционный климат региона и инвестиционная активность в отрасли
	Кадровая обеспеченность	Обеспеченность отрасли трудовыми ресурсами
	Финансовый потенциал	Финансовые результаты деятельности предприятий
	Социальная функция транспортной сети	Уровень доступность транспортных услуг для населения
	Экологический потенциал	Степень воздействия транспорта на состояние региональных экосистем
	Безопасность движения	Потенциал развития системы безопасности движения на транспорте
	Система управления отраслью	Организационно-правовая структура отрасли

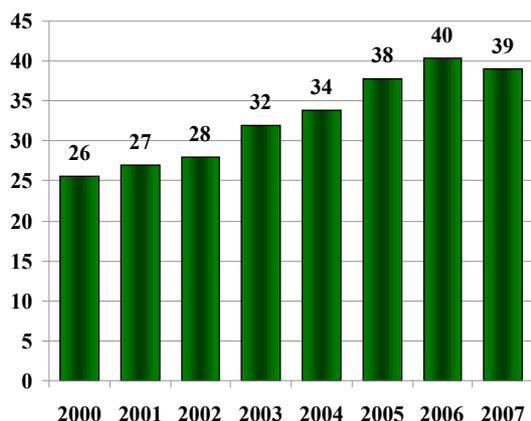
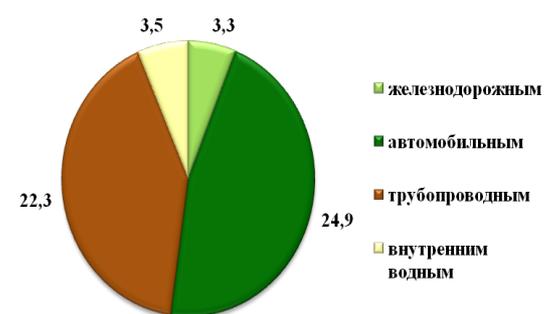
Рис. 2.1. Конкурентные позиции транспортной системы Томской области

Оценка стратегического потенциала позволила выявить ряд позитивных возможностей и системных проблем развития транспортной системы Томской области, ограничивающих экономическое развитие региона.

К **сильным конкурентным позициям** транспортной системы Томской области отнесены:

**1. Рост спроса грузообразующих отраслей на услуги транспортной отрасли.**

С 2000 года в отрасли наблюдается постепенный рост грузооборота за счет усиления роста экономики области и увеличения внутреннего потребления. Лидирующие позиции по перевозке грузов занимает автомобильный и трубопроводный транспорт – 87,4% общего объема грузоотправления.

Рис. 2.2. Грузооборот Томской области, млрд. т-км<sup>5</sup>Рис. 2.3. Структура перевозки грузов по видам транспорта Томской области в 2007 году, млн. т<sup>6</sup>

2. **Развитая речная сеть.** Плотность речных путей Томской области более высокая и более равномерно распределенная по территории области по сравнению с другими транспортными сетями. В настоящее время на берегах судоходных рек Томской области проживает около 85% населения региона, при этом лишь 2% охвачены пассажирским водным транспортом.

По объему перевозимых грузов речным транспортом Томская область, по данным 2006 года, занимает 13-е место в Российской Федерации и 2-е место в Сибирском федеральном округе.

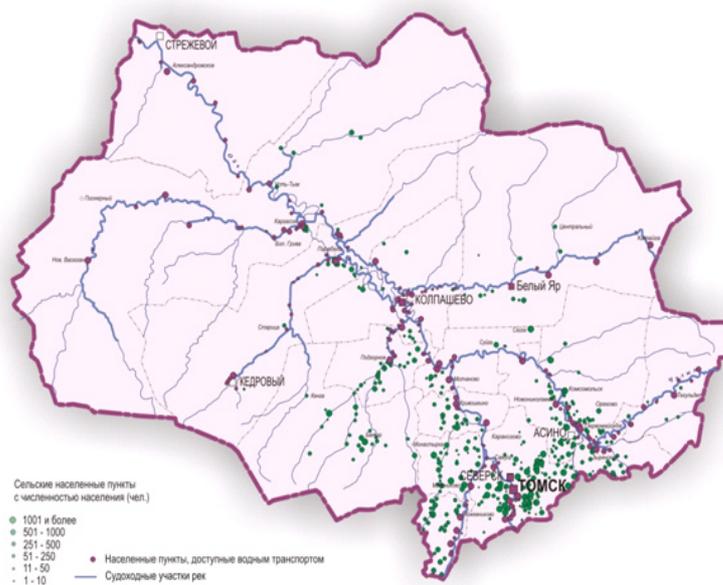


Рис. 2.4. Схема доступности населенных пунктов Томской области внутренним водным транспортом

<sup>5</sup> Транспорт и связь Томской области 2000 – 2006.

<sup>6</sup> Транспорт и связь Томской области 2000 – 2006.

3. **Развитая система подготовки квалифицированных кадров.** В крупном научно-образовательном центре г. Томска расположено несколько специализированных университетов и институтов, колледжей, специализирующихся на подготовке специалистов для транспортного комплекса.

В структуре выпускников Томской области наибольшую долю занимают специалисты с высшим образованием – 53%, при этом доля студентов, трудоустроившихся по специальности на предприятия автомобильного и железнодорожного транспортного комплекса, превышает 70% общего числа выпускников.



Рис. 2.5. Структура выпуска специалистов транспорта по базовым специальностям, 2006 год, %<sup>7</sup>

В числе **слабых конкурентных позиций** – системных проблем транспортной системы Томской области выявлены:

1. **Асимметричная модель транспортной системы, обусловленная природными и историческими предпосылками.** В силу природной дифференциации территории северные районы заметно уступают южной части по уровню развития транспортной инфраструктуры.

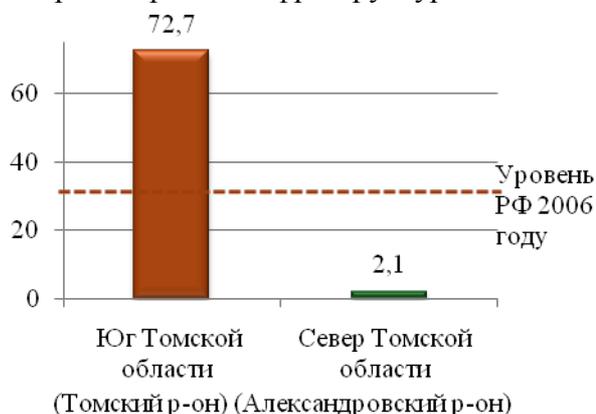


Рис. 2.6. Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в 2006 году, км на 1000 кв. км<sup>8</sup>

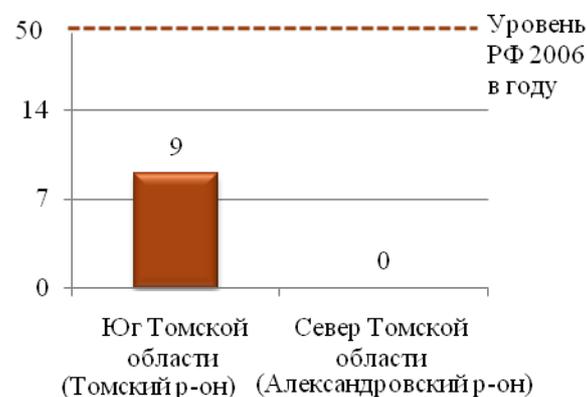


Рис. 2.7. Густота железнодорожных путей общего пользования в 2006 году, км на 10000 кв. км<sup>9</sup>

2. **Высокая степень износа основных фондов и неудовлетворительное финансовое положение транспортных предприятий.** Транспортный комплекс региона характеризуется неудовлетворительными финансовыми показателями и, как следствие, высоким уровнем износа основных фондов транспортного комплекса.

<sup>7</sup> Регионы России – 2007.

<sup>8</sup> Районы Томской области (2000 - 2006 гг.) – 2007.

<sup>9</sup> Районы Томской области (2000 - 2006 гг.) – 2007.

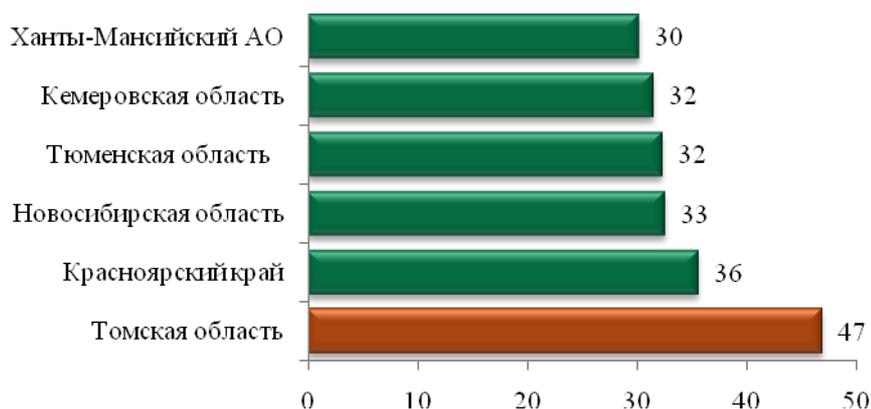


Рис. 2.9. Износ основных фондов на транспорте в 2007 году<sup>10</sup>

3. **Удаленность от транспортных путей федерального значения. Низкий транзитный потенциал.** Томская область относится к крупнейшим сибирским регионам, которые находятся вне зоны Транссиба и дублирующих его федеральных трасс «Обь» – «Енисей» – «Байкал» – «Амур». Магистрализация Сибири вне границ области ограничивает в настоящий момент развитие территории, придавая ей большую периферийность.

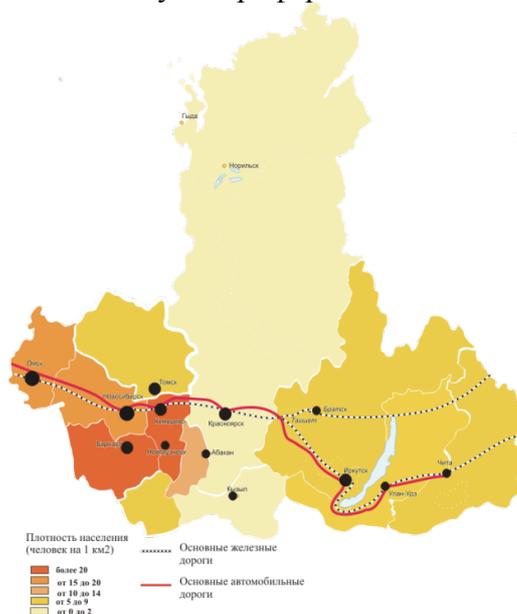


Рис. 2.8. Основные транспортные магистрали на территории Сибирского федерального округа

4. **Низкая инвестиционная активность.** Томская область занимает одно из последних мест по объему инвестиций в основной капитал транспортного комплекса в Сибирском федеральном округе, что существенно ограничивает развитие транспортного комплекса региона.

<sup>10</sup> Регионы России – 2007; Транспорт и связь Томской области 2000 – 2006.

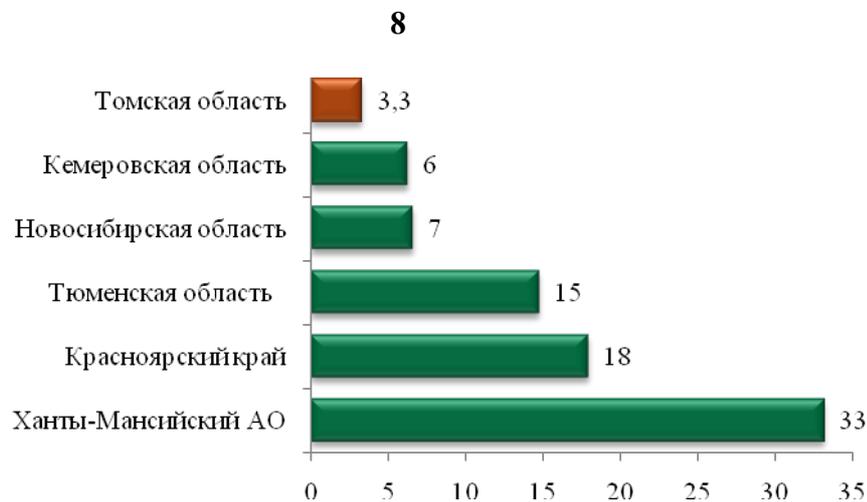


Рис. 2.10. Инвестиции в основной капитал транспортного комплекса Томской области, млрд. рублей<sup>11</sup>

**5. Отсутствие постоянной круглогодичной транспортной связи между всеми населенными пунктами области.** Транспортная доступность районов области различна: из 580 жилых сельских населенных пунктов Томской области 139 сельских населенных пунктов не имеют устойчивого транспортного сообщения.



Рис. 2.11. Транспортная доступность населенных пунктов Томской области в 2007 году, %<sup>12</sup>

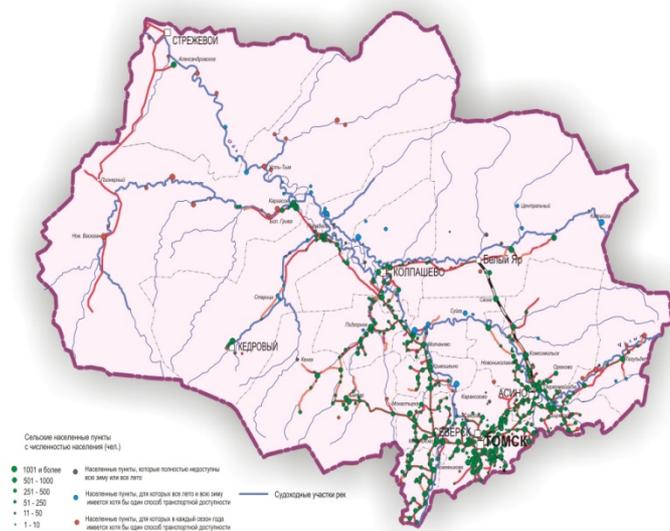


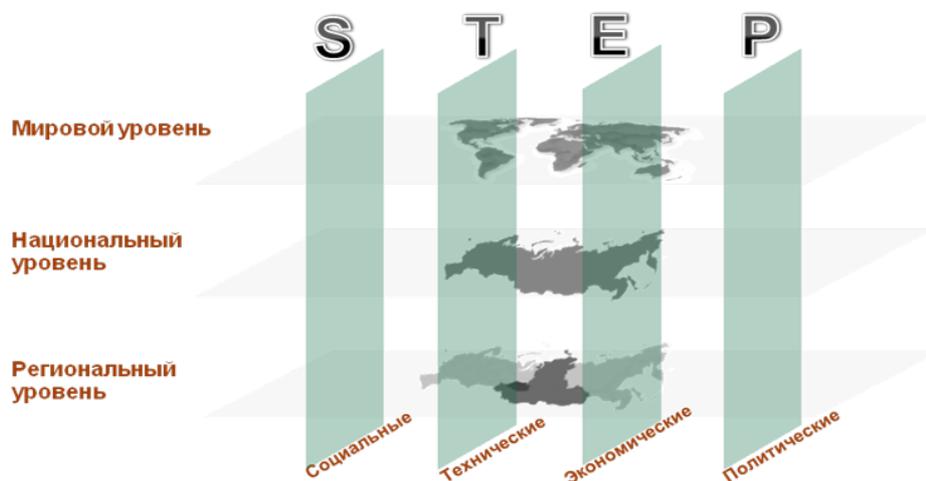
Рис. 2.12. Транспортная доступность населенных пунктов Томской области

<sup>11</sup> Регионы России – 2007.

<sup>12</sup> Сельские населенные пункты Томской области по состоянию на начало 2008 года.

## 2.2. ОЦЕНКА СТРАТЕГИЧЕСКОГО КЛИМАТА

Анализ внешней среды позволил оценить уровень развития транспортной системы Томской области относительно мирового, национального и регионального уровней на основе STEP-анализа.



### Мировой уровень

Мировые тенденции последних лет свидетельствуют о наращивании международных связей, как экономических, так и социальных, что ведет к опережающему развитию основного каркаса мировой транспортной системы (морских портов, международных аэропортов, авто- и железнодорожных транспортных коридоров, логистических узлов). Этому также способствуют интеграционные процессы в политической сфере, рост скорости обращения населения, товаров и услуг вследствие усиления специализации отдельных стран и городов на выполнении тех или иных транспортных функций и технического прогресса.

Россия пытается участвовать в данных процессах, однако объективно отстает от мировой транспортной системы по темпам роста и густоте сетей.

По уровню текущего развития в мировой системе координат транспортной системы Томская область сопоставима с государствами последней четверти мирового списка.

1. **По плотности автомобильных дорог** Томская область сравнима со странами последнего десятка мирового списка – беднейшими странами Африки – Мали и Нигером.



Рис. 2.13. Плотность автомобильных дорог в 2006 году, км на 1000 кв. км<sup>13</sup>

2. **Густота железных дорог** Томской области сопоставима с уровнем африканских стран, в которых присутствуют изолированные железнодорожные ветки, ведущие из ресурсных районов к портам на океаническом побережье.

<sup>13</sup> Транспорт России – 2007.

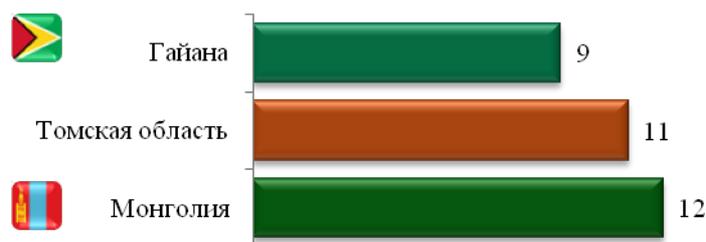


Рис. 2.14. Густота железнодорожной сети в 2006 году, км на 10000 кв. км<sup>14</sup>

3. Томская область по **обеспеченности водными путями** сопоставима с государствами с максимальной обеспеченностью речной сетью.

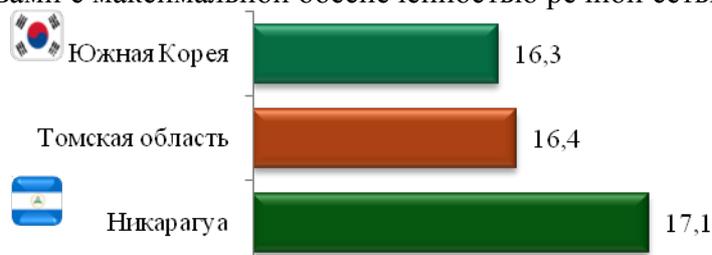


Рис. 2.15. Густота внутренних водных путей в 2006 году, км на 1000 кв. км<sup>15</sup>

Сравнительный анализ Томской области со странами мира свидетельствует о низком уровне развития автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, соответствующем слаборазвитым странам мира. Густота внутренних водных путей единственный показатель, выгодно отличающий Томскую область на мировом фоне, который, однако, не адекватен их качественным характеристикам, интенсивность использования водных путей в регионе достаточно низкая.

### Национальный уровень

Общероссийские тенденции во многом соответствуют мировым, однако в целом имеют свою специфику. В настоящее время наблюдается рост дифференциации в территориальной подвижности населения: в городских агломерациях и регионах тяготения к ним наблюдается рост трудовой маятниковой миграции и, соответственно, увеличение спроса на транспортные услуги. На **социальном уровне** наблюдается снижение пассажироотправления транспортном общего пользования при параллельном росте автомобилизации населения. Сокращение перевозок наблюдается по всем видам общественного пассажирского транспорта.

<sup>14</sup> Транспорт России – 2007.

<sup>15</sup> Транспорт России – 2007.

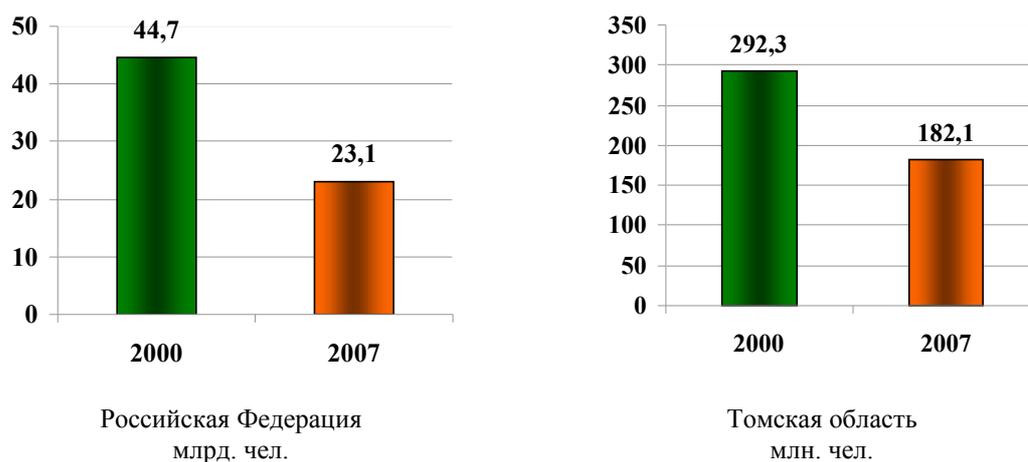


Рис. 2.16. Отправление пассажиров транспортом общего пользования<sup>16</sup>

**Технологический уровень** отрасли характеризуется позитивными изменениями в области модернизации опорного транспортного каркаса России. Однако проводимые преобразования во многом сдерживаются высоким уровнем износа основных фондов и старением транспортного парка отрасли.

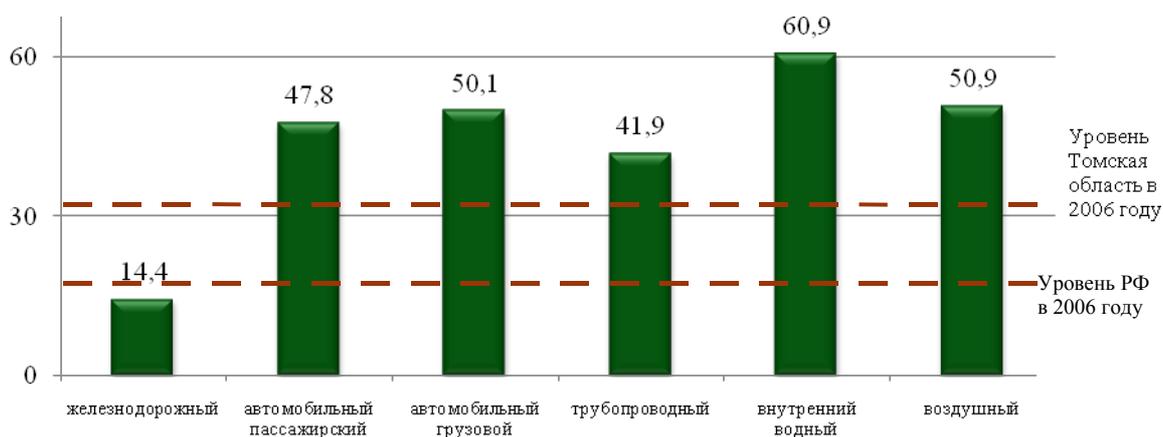


Рис. 2.17. Степень износа основных фондов организаций транспорта Российской Федерации, %<sup>17</sup>

**Экономические факторы.** Развитие транспорта непосредственно связано с развитием грузообразующих отраслей экономики. Параллельно росту грузооборота в Российской Федерации, в том числе и в Томской области, наблюдается позитивная динамика инвестиций в основной капитал отрасли, однако существующие темпы роста инвестиций недостаточны для создания современной транспортной инфраструктуры.

<sup>16</sup> Транспорт России – 2007; Транспорт и связь Томской области 2000 – 2007.

<sup>17</sup> Транспорт России – 2007; Транспорт и связь Томской области 2000 – 2006.

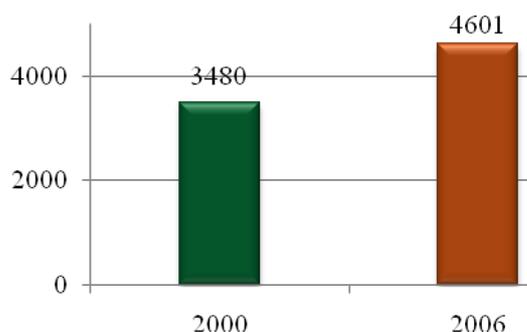


Рис. 2.18. Грузооборот по видам транспорта общего пользования в Российской Федерации, млрд. т-км<sup>18</sup>

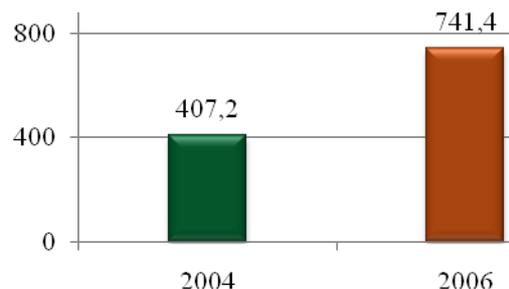


Рис. 2.19. Инвестиции в основной капитал (в фактических ценах) в транспортную отрасль Российской Федерации, млрд. руб.<sup>19</sup>

Ведущим **политическим фактором**, во многом определяющим вектор развития транспортного комплекса, является государственная федеральная политика в этой сфере. С 2000-х годов на федеральном и региональном уровнях реализуется программно-целевой метод отраслевой политики – федеральные и региональные целевые программы, направленные на обеспечение эффективности использования всех видов ресурсов. При этом наблюдается существенное увеличение объемов финансирования в сферу транспорта из федерального бюджета, что способствует реализации стратегически важных, капиталоемких инфраструктурных проектов.

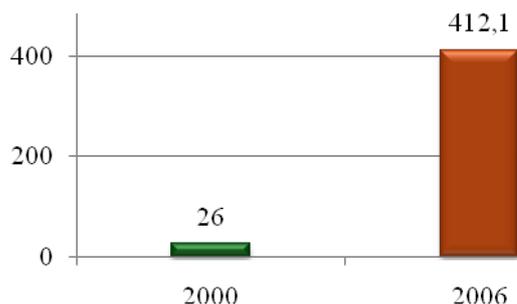


Рис. 2.20. Расходы консолидированных бюджетов Российской Федерации на развитие транспорта, млрд. руб.<sup>20</sup>

В целом в транспортном комплексе России на фоне объективного роста спроса со стороны населения и экономики на транспортные услуги отмечаются противоречивые тенденции: несбалансированное развитие различных видов транспорта и первоочередное развитие транспорта, ориентированного на доставку сырья к границам государства (трубопроводный и железнодорожный транспорт). Положительной тенденцией является рост активности государства в сфере ликвидации инфраструктурных ограничений, сдерживающих реализацию крупных инвестиционных проектов.

Таким образом, несмотря на значительные системные проблемы, наметившиеся тенденции в отрасли свидетельствуют о позитивных преобразованиях в транспортном комплексе России и усилении в государственной политике приоритетов по развитию транспорта.

### Региональный уровень

Для сибирских регионов во многом характерны общероссийские тенденции развития транспортной системы. При этом преимущественно регионы Сибирского федерального округа обладают менее густой сетью инфраструктурных объектов, чем Россия в целом, однако демонстрируют более высокие темпы роста грузоформирующих отраслей, увеличивающих спрос экономики на услуги транспорта. Вместе с тем, объемы

<sup>18</sup> *Транспорт России – 2007.*

<sup>19</sup> *Транспорт России – 2007.*

<sup>20</sup> *Финансы России – 2006.*

строительства новых инфраструктурных объектов не превышают среднероссийских показателей, что не только обуславливает увеличение несоответствия спроса и предложения, но и приводит к дефициту пропускных мощностей на рынке.

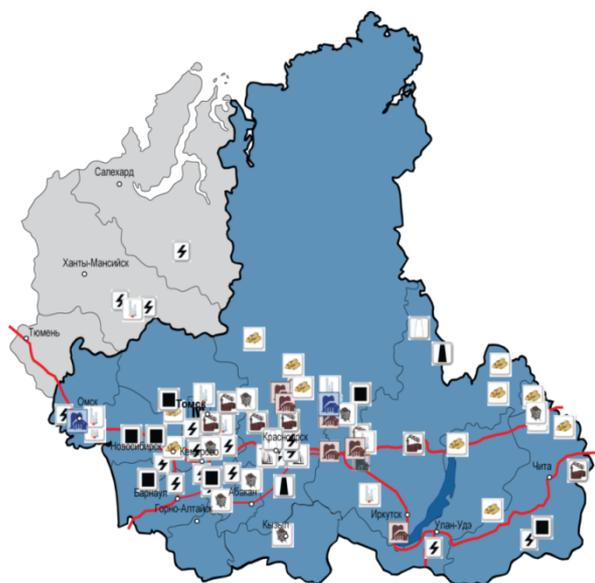


Рис. 2.21. Инвестиционная активность в промышленности по регионам СФО и УФО



Рис. 2.22. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием регионов РФ, км на 1000 кв. км<sup>21</sup>

В этой ситуации наблюдается рост активности региональных органов государственной власти и бизнес-структур в сфере модернизации и развития транспортной системы регионов с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

В отличие от грузового транспорта, для пассажирского характерно сокращение подвижности населения ввиду неблагоприятных демографических тенденций и роста диспропорций в уровне жизни населения областных центров и периферийных зон.

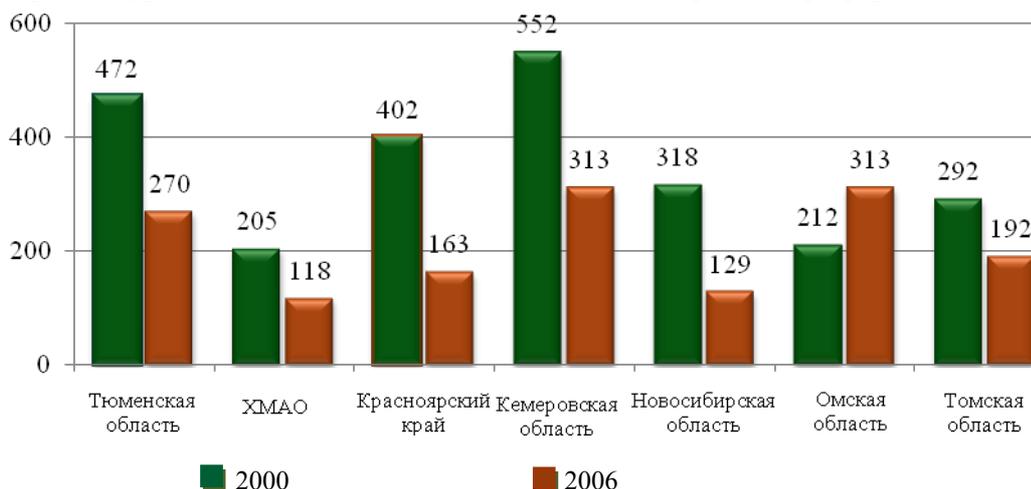


Рис. 2.23. Отправление пассажиров транспортом общего пользования, млн. чел.

В условиях разреженного населения и неравномерной экономической активности для регионов Сибири характерны процессы концентрации транспортно-логистических функций в крупных городах: Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Хабаровск, Владивосток, Тюмень, Сургут.

<sup>21</sup> - Транспорт России – 2007;

## 2.3. SWOT – АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Анализ стратегических альтернатив развития транспортной системы Томской области проводился на базе результатов оценки стратегического потенциала и стратегического климата транспортной системы Томской области.



Стратегический выбор развития транспортной системы Томской области осуществлялся исходя из наличия двух **базовых стратегических альтернатив**:

1. Ориентация на вновь открывающиеся возможности, позволяющие максимизировать сильные стороны и компенсировать слабые конкурентные позиции транспортной системы Томской области.
2. Ориентация на **сильные конкурентные позиции** (конкурентные преимущества) при минимизации негативного влияния внешних факторов.

**Первая стратегическая альтернатива** направлена на максимальное использование новых возможностей, открывающихся во внешней среде, постепенно восполняя ими низкий конкурентный потенциал и усиливая сильные стороны эффектом лидерства в новых областях и сферах.

**Вторая стратегическая альтернатива** не способствует динамичному росту конкурентоспособности транспортной системы Томской области, поскольку существующие преимущества транспортной системы региона серьезно ограничены, а ряд внешних угроз имеет глобальную природу и находится вне зоны влияния региональных органов государственной власти.

Общий подход к формированию стратегических приоритетов и системы целеполагания основан на первой стратегической альтернативе.

### 3. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ВЫБОР ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

#### 3.1. ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Система приоритетов и направлений развития транспортной системы Томской области формировалась исходя из следующих принципов:

1. **Сохранение существующего функционального зонирования территории области.**

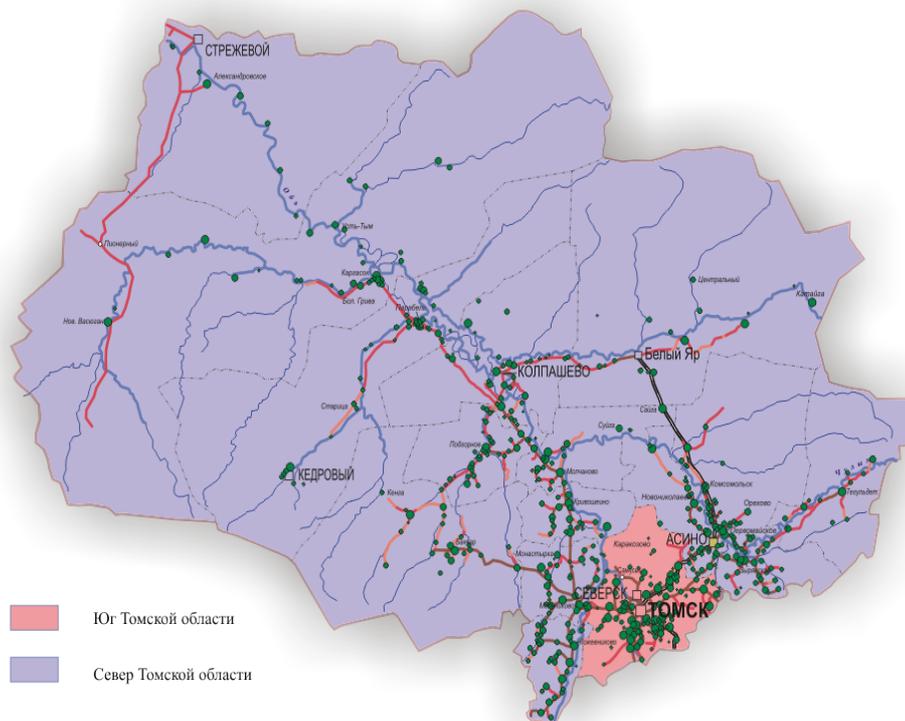


Рис. 3.1. Функциональное зонирование Томской области

2. **Обеспечение потребностей экономики.** Существующее функциональное зонирование и экономическая специализация районов Томской области определили приоритеты и направления развития транспортного комплекса в перспективе.

Экономическое развитие территории на **севере** Томской области требует создания каркаса сухопутных путей для обеспечения круглогодичного сообщения с ресурсообеспеченными районами области.

Развитие инновационной экономики и обрабатывающей промышленности на **юге** Томской области предполагает строительство высокотехнологической инфраструктуры (транспортно-логистический комплекс, международный и грузовой терминалы в аэропорту Богашево в г. Томске, организацию автомобильного скоростного движения

Томск – Новосибирск, строительство дорожной инфраструктуры в зоне АЭС) для формирования Томской агломерации.

При этом стратегический выбор предполагает определение **одного или двух приоритетных видов транспорта** в среднесрочном и долгосрочном периодах реализации Стратегии в рамках существующей системы территориального зонирования, а также их дифференциацию по периодам реализации Стратегии в разрезе выделенных поясов.

**В среднесрочной перспективе** (2008-2013 годы), ввиду ограниченности ресурсов, стратегический выбор ориентирован на развитие видов транспорта, обеспечивающих круглогодичное функционирование транспортной системы Томской области и способствующих развитию экономического потенциала региона.

**В долгосрочной перспективе** (2014-2025 годы) выбор должен обеспечить сбалансированное развитие транспортного каркаса, поступательную динамику развития всех видов транспорта и рост транзитного потенциала Томской области.



Таблица 3.1.

Матрица приоритетов развития транспортной системы Томской области

	СРЕДНЕСРОЧНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ (2008-2013)	ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ (2014-2025)
СЕВЕР ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Развитие дорожного хозяйства</li> <li>• Обеспечение транспортной доступности периферийных поселений на основе внутреннего водного и воздушного транспорта</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Развитие объектов железнодорожной инфраструктуры</li> <li>• Строительство транспортных узлов</li> </ul>
ЮГ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Модернизация объектов железнодорожной инфраструктуры</li> <li>• Развитие аэропорта Богашево г. Томска</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Модернизация транспортного узла в г. Томске</li> <li>• Формирование рынка логистических услуг</li> </ul>

### СРЕДНЕСРОЧНАЯ ПЕРСПЕКТИВА (2008-2013 ГОДЫ)

#### Север Томской области: стратегические приоритеты

##### Приоритет № 1. Развитие дорожного хозяйства.

Сеть автомобильных дорог **севера** Томской области имеет невысокую плотность и включает 4 крупных и десятки небольших изолированных участков автодорог преимущественно низких технических категорий. Развитие **северных** территорий предполагает создание опорного каркаса автодорог, объединенных системой мостовых переходов через крупные реки с сетью автодорог федерального значения. При этом меридиональные проекты в дорожном хозяйстве приобретают статус стратегического приоритета в развитии транспортной системы региона в среднесрочной перспективе.

##### Приоритет № 2. Обеспечение транспортной доступности периферийных поселений, на основе внутреннего водного и воздушного транспорта.

Выбор данного приоритета обусловлен стратегическими целями Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года и текущими полномочиями органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

Транспортная доступность периферийных районов Томской области должна обеспечиваться за счет развития автомобильного, внутреннего водного транспорта и малой авиации.

#### Юг Томской области: стратегические приоритеты

##### Приоритет № 1. Модернизация объектов железнодорожной инфраструктуры.

Планируемая реализация крупных инвестиционных проектов на приграничных территориях **юга** Томской области невозможна без модернизации существующих

объектов железнодорожной инфраструктуры, поскольку текущий уровень пропускной способности железной дороги ограничивает рост грузопотока.

Рост мобильности населения и скорости доставки высокотехнологичных грузов требует организации высокоскоростного движения на железных дорогах в направлении ведущих городских центров юга Западной Сибири.

**Приоритет № 2. Развитие аэропорта Богашево в г. Томске.**

Развитию территории формируемой агломерации муниципальных образований «Города Томск», «ЗАТО Северск», «Томский район» (далее - Томская агломерация) как общесибирского центра инновационной экономики на базе технико-внедренческой зоны будет способствовать укрепление позиций аэропорта Богашево в г. Томске как международного аэропорта. Открытие международного пункта пропуска через границу и развитие бизнес-авиации обеспечат Томской области рост деловой активности и развитие межрегиональных и международных связей.

**ДОЛГОСРОЧНАЯ ПЕРСПЕКТИВА (2014 – 2025 ГОДЫ)**

**Север Томской области: стратегические приоритеты**

**Приоритет № 1. Развитие объектов железнодорожной инфраструктуры.**

Приоритеты долгосрочной перспективы предполагают преодоление влияния факторов, сдерживающих в настоящее время развитие **северных районов** Томской области, путем создания опорного каркаса железных дорог для перевозки крупногабаритных грузов и запуска проектов индустриального освоения северных районов.

**Приоритет № 2. Строительство транспортных узлов.**

Создание опорной автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, значительно усилившее транспортно-географическое положение Колпашево и Белого Яра, определяет целесообразность формирования в этих поселениях транспортных узлов как мест сочетания базовых видов транспорта и новых точек роста на территории Томской области.

**Юг Томской области: стратегические приоритеты**

**Приоритет № 1. Развитие транспортного узла в Томске (модернизация).**

Развитие **юга** Томской области должно быть направлено на трансформацию города Томск в высокотехнологичный транспортный узел.

Появление транзитных автомобильных и железнодорожных магистралей, открытие международного терминала, а также усиление связанности с крупными региональными центрами на базе построенных и модернизированных в среднесрочной перспективе автомобильных и железных дорог превратит Томскую агломерацию в долгосрочном периоде в крупный транспортный узел.

**Приоритет № 2. Формирование рынка логистических услуг.**

Формирование на **юге** Томской области крупного транспортного узла обуславливает целесообразность развития в Томске рынка логистических услуг путем создания мультимодального транспортно-логистического комплекса в районе станции Копылово и открытия грузового терминала в аэропорту Богашево в г. Томске.

### 3.2. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Согласно Стратегии развития Томской области до 2020 года формирование и развитие высокотехнологичной экономики требует наличия в регионе современной инфраструктуры. Долгосрочный экономический рост зависит от уровня развития транспортной системы и глубины инфраструктурных ограничений.

В этой связи целью развития транспортной системы Томской области в среднесрочной перспективе является:



Среднесрочная  
цель

**РАЗВИТИЕ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ,  
ОРИЕНТИРОВАННОЙ НА ЛИКВИДАЦИЮ  
СУЩЕСТВУЮЩИХ ОГРАНИЧЕНИЙ СОЦИАЛЬНО-  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ**

- Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 кв. км
- Число поселений, обслуживаемых железнодорожным и/или автомобильным транспортом, ед.

Реализация данной цели предполагает решение следующих задач:

- |           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Задача 1. | <p>Развитие опорного каркаса автомобильных дорог в Томской области</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Ввод новых автомобильных дорог с твердым покрытием, км</i></li> </ul>                                                                                                              |
| Задача 2. | <p>Устранение узких мест железнодорожной сети на юге Томской области</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Увеличение пропускной способности железной дороги «Томск – Тайга», км</i></li> <li>• <i>Ввод железнодорожных мощностей в однопутном исчислении в городе Томск, км</i></li> </ul> |
| Задача 3. | <p>Увеличение пропускной способности судоходных участков рек в пределах Томской области</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Выполнение дноуглубительных работ на судоходных участках рек в пределах Томской области, %</i></li> </ul>                                                     |
| Задача 4. | <p>Формирование на базе аэропорта Богашево в г. Томске узлового аэропорта с международным пунктом пропуска</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Интенсивность движения воздушных судов на международных авиалиниях, вылеты</i></li> </ul>                                                  |
| Задача 5. | <p>Обеспечение безопасности эксплуатации трубопроводного транспорта</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Износ основных фондов трубопроводного транспорта, %</i></li> </ul>                                                                                                                |
| Задача 6. | <p>Повышение эффективности системы грузо- и товародвижения путем создания логистического комплекса в Томской области</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Ввод складских помещений класса А, кв. м</i></li> </ul>                                                                          |
| Задача 7. | <p>Повышение эффективности деятельности городского электрического транспорта</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Доля пассажиров, отправленных городским электрическим транспортом, в общем пассажироотправлении по г. Томску</i></li> </ul>                                              |

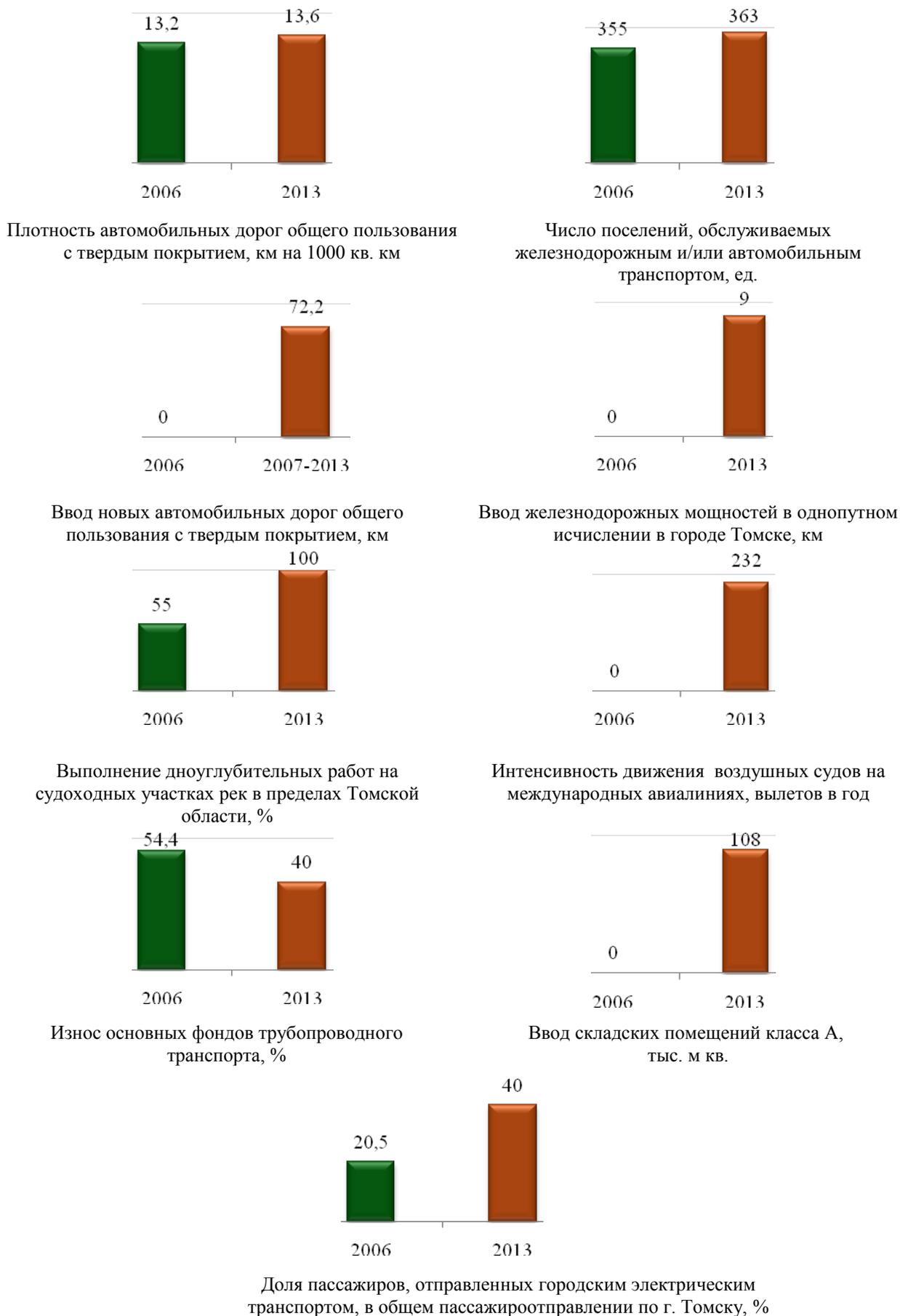


Рис. 3.2. Индикаторы среднесрочной цели

Определение **долгосрочной цели** развития транспортной системы Томской области основано на принципах последовательности, результативности и предположении, что в среднесрочном периоде будет сформирована база, создающая условия для решения задач более высокого уровня.



Долгосрочная  
цель

**ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ — ПОЛНОЦЕННЫЙ СУБЪЕКТ  
МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ СВЯЗЕЙ**

- Доля транзитных грузов в грузопотоке железнодорожного транспорта, %
- Интенсивность движения рейсов бизнес-авиации, вылеты
- Коэффициент плотности автомобильных дорог (коэффициент Энгеля)

Реализация данной цели предполагает решение следующих задач:

Задача 1. Завершение формирования единой автодорожной сети, круглогодично доступной для населения

- Число населенных пунктов, доступных автомобильным транспортом, ед.

Задача 2. Интегрирование железнодорожной сети Томской области в опорный транспортный каркас России

- Протяженность магистральных железнодорожных путей, км

Задача 3. Вовлечение внутреннего водного транспорта в реализацию проектов по развитию железнодорожного и автомобильного транспорта

- Объем грузоотправления внутреннего водного транспорта, млн. тонн

Задача 4. Дифференциация услуг воздушного транспорта Томской области в результате открытия в аэропорту Богашево в г. Томске грузового терминала

- Грузопоток воздушного транспорта, тыс. тонн

Задача 5. Расширение сети трубопроводного транспорта, способствующего динамичному развитию регионального нефтегазового комплекса

- Протяженность трубопроводов, тыс. км

Задача 6. Формирование рынка логистических услуг в Томской области

- Доля транзитных грузов в обороте логистического комплекса, %

Задача 7. Развитие экологических видов городского транспорта

- Эксплуатационная длина путей троллейбусных линий, км
- Эксплуатационная длина путей трамвайных линий, км

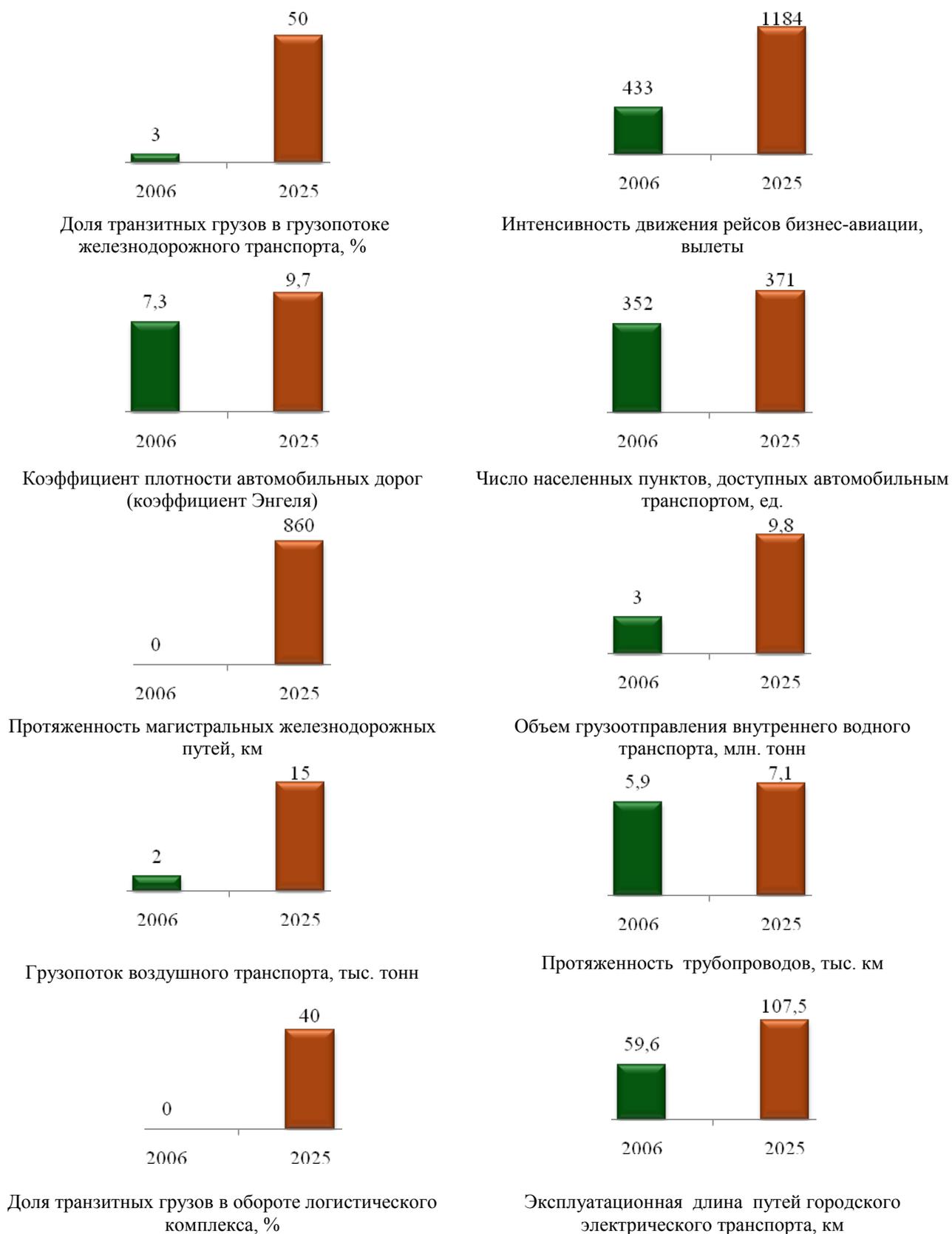


Рис. 3.3. Индикаторы долгосрочной цели

#### 4. СЦЕНАРИИ И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Прогноз развития транспортной системы Томской области до 2025 года разработан на основании двух вариантов сценарных условий – интенсивного и умеренного.

	УМЕРЕННЫЙ	ИНТЕНСИВНЫЙ
Характеристика сценариев	<ul style="list-style-type: none"> <li>• преобладание инерционных процессов в отрасли;</li> <li>• консервация технологического уровня отрасли;</li> <li>• сохранение диспропорций развития региональной транспортной системы;</li> <li>• низкая вероятность реализации важных для области проектов ввиду изменения федерального вектора развития транспортного комплекса, «слабого» интереса к региону со стороны крупных корпораций и инфраструктурных монополий</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• высокая динамика структурных преобразований в отрасли;</li> <li>• улучшение инвестиционного климата;</li> <li>• повышение технологического уровня развития отрасли;</li> <li>• развитие транспортной инфраструктуры, адекватной стратегическим целям социально-экономического развития области, а также приоритетам развития отраслей региональной экономики;</li> <li>• интенсивная реализация крупных инфраструктурных проектов в полном объеме;</li> <li>• модернизация регионального законодательства в области государственно-частного партнерства</li> </ul>

Проектная основа Стратегии развития транспортной системы Томской области была определена на основании инвестиционных планов бизнес-структур.

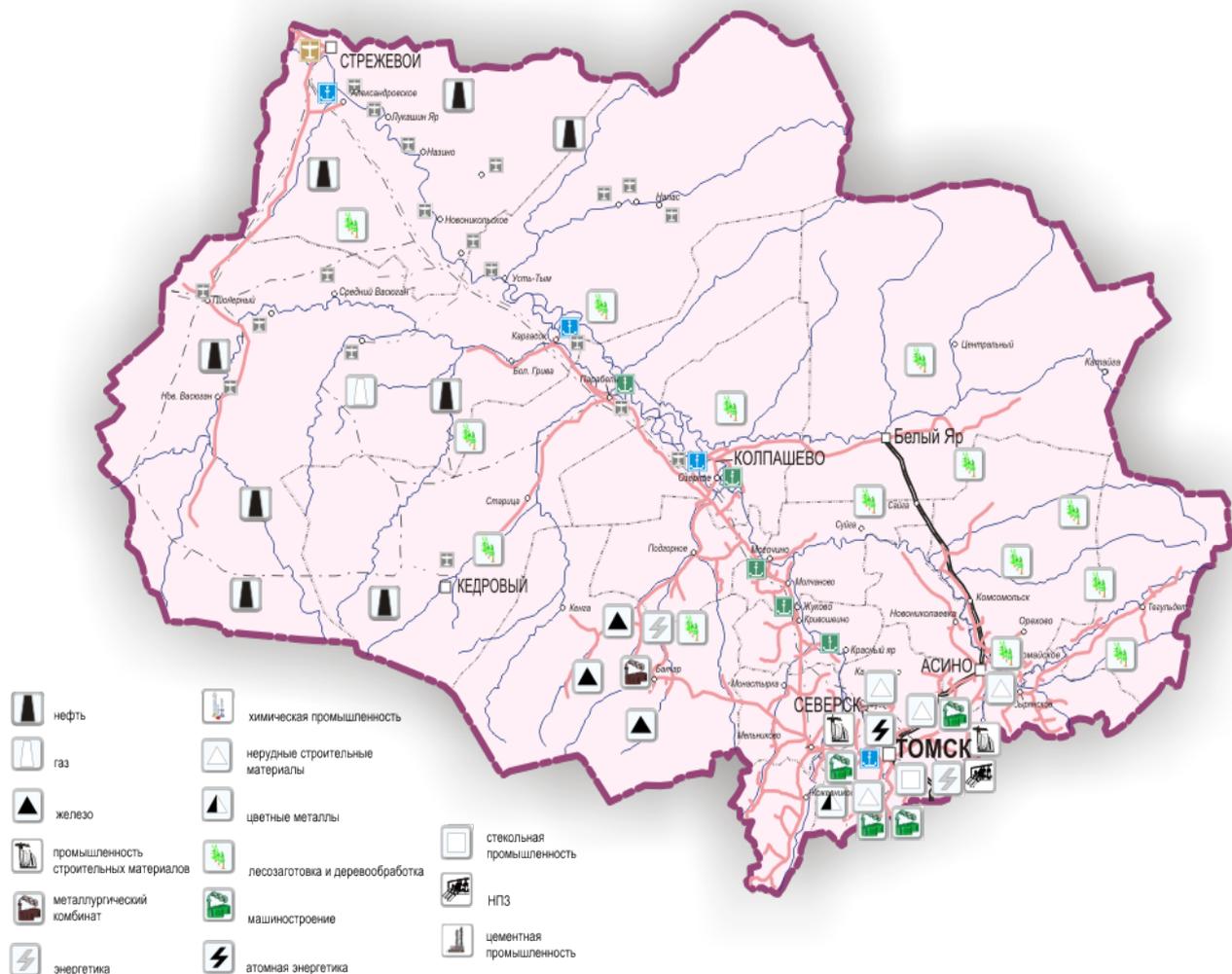


Рис. 4.1. Инвестиционные проекты Томской области

В рамках разработки сценариев развития транспортной системы Томской области сформированы четыре пакета инвестиционных проектов:

1. **Пакет стратегических проектов**, направленных на решение стратегических задач, имеющих важное социально-экономическое значение для Томской области и Российской Федерации в целом, в том числе строительство крупных инфраструктурных проектов в железнодорожном и автомобильном транспорте, обеспечивающих рост транспортного потенциала Томской области.
2. **Пакет проектов внутрирегионального развития**, направленных на укрепление региональных связей внутри Томской области и обеспечение транспортной доступности удаленных населенных пунктов. Пакет представлен инфраструктурными проектами с невысокой капитализацией, большинство из которых сконцентрировано на юге Томской области.
3. **Пакет проектов агломерационного развития**, способствующих развитию Томской агломерации, технико-внедренческой зоны и увеличению маятниковой миграции внутри региона.
4. **Пакет долгосрочных проектов**, планируемых к реализации после периода упреждения Стратегии, после 2025 года.

Различия сценариев определяются числом проектов, реализуемых в прогнозном периоде, объемом инвестиций и ожидаемым социально-экономическим эффектом.

Реализация пакета стратегических проектов направлена на комплексное развитие территории Томской области.

#### 4.1. УМЕРЕННЫЙ СЦЕНАРИЙ

##### Общие положения

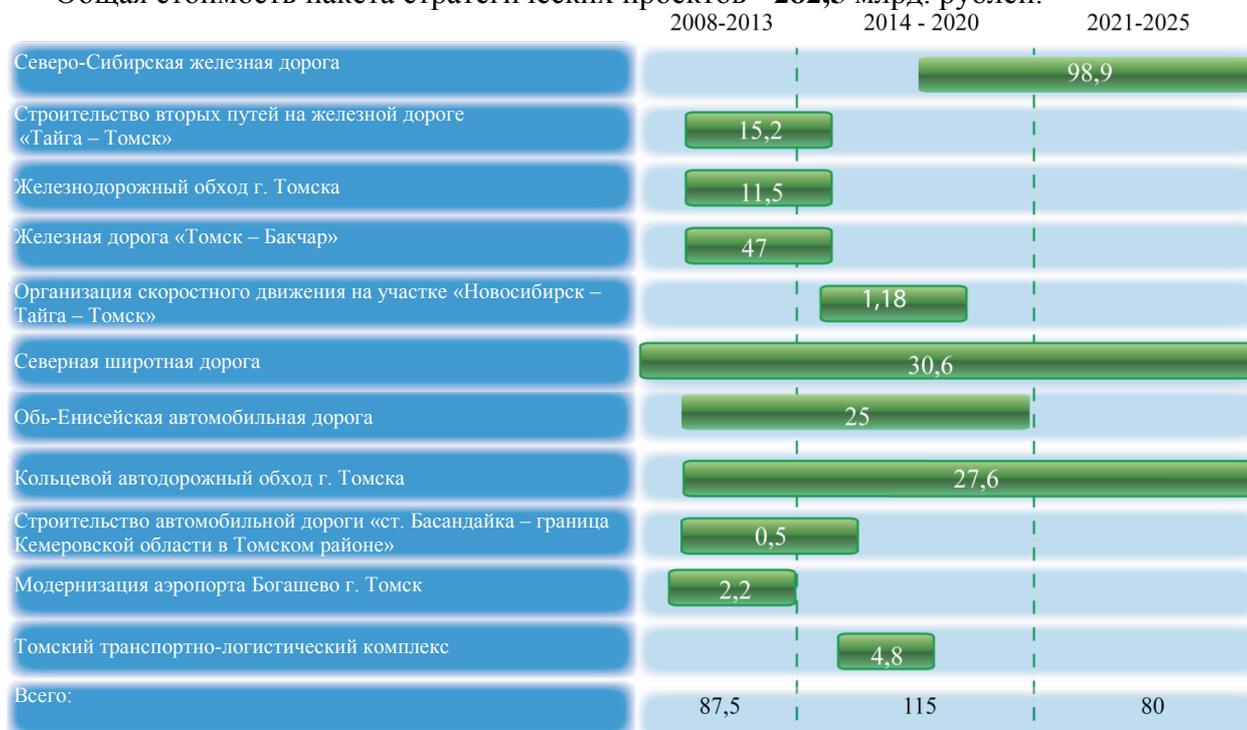
Альтернативность сценариев развития транспортной системы Томской области в существенной степени определяется составом и характеристиками стратегических для развития области проектов, направленных на снижение инфраструктурных ограничений социально-экономического развития области.

В основе прогноза основных показателей развития транспортной системы Томской области лежат гипотезы о динамике экономического роста, уровне спроса на транспортные услуги со стороны субъектов экономики и населения, а также инвестиционные планы развития промышленности и транспорта.

##### Умеренный сценарий

В пакет **стратегических проектов** умеренного сценария входят пять инфраструктурных объектов на железнодорожном транспорте, четыре – в дорожном хозяйстве, а также проекты по модернизации аэропорта Богашево в г. Томске и созданию Томского транспортно-логистического комплекса.

Общая стоимость пакета стратегических проектов – **282,5** млрд. рублей.



**Технико-экономические параметры** каждого стратегического проекта позволяют спрогнозировать ресурсное обеспечение, необходимое для реализации проекта, а также рассчитать социально-экономическую эффективность проекта. Кроме того, на основе технико-экономических параметров определяются оптимальные для реализации проекта ГЧП-инструменты.

В целях укрепления существующего транспортного каркаса на юге Томской области реализация большинства **проектов на железнодорожном транспорте** запланирована на период 2011 – 2014 годов.

При этом для большинства проектов на железнодорожном транспорте характерны длительные сроки окупаемости на фоне высокой социальной и экономической значимости этих проектов, что определяет целесообразность их реализации в период 2008-2025 годов.



Таблица 4.1.  
Технико-экономические параметры железнодорожных проектов

Основные параметры	Северо-Сибирская железная дорога	Железная дорога «Томск - Бакчар»	Вторые главные пути на участке «Тайга – Томск II»	Железнодорожный обход г. Томска	Скоростное движение на участке «Новосибирск – Томск II»
Строительная длина, км	860	230	79	29,1	305
Категория железной дороги	2	2	1	2	1
Вид тяги	Электрифицированная	Тепловозная (с возможностью электрификации)	Электрифицированная	Электрифицированная	Электрифицированная
Годы строительства	2017-2025	2011-2014	2011-2014	2011-2014	2015-2017
Объем грузооборота, млн. тонн в год	30-40	15-20	30-40	8 – 10	-
Сроки окупаемости	35	26	26	45	70
Численность населения, проживающая в транспортной доступности от дороги, тыс. чел.	60	650	600	600	600
Объем инвестиций, млрд. рублей	116,8	47	15,2	11,5	1,18

**Проекты в дорожном хозяйстве**, в отличие от объектов железнодорожной инфраструктуры, направлены на развитие транспортных связей между севером и югом Томской области, развитие Томской агломерации, а также на укрепление межрегиональных связей с соседними регионами.

Проекты строительства межрегиональных автомобильных дорог относятся к числу капиталоемких проектов с длительными сроками окупаемости, однако стратегическое значение указанных проектов, в том числе в части повышения транспортной доступности населенных пунктов области, определяет необходимость их реализации.



Таблица 4.2.  
Технико-экономические параметры автомобильных проектов

Основные параметры	Северная широтная дорога	Обь-Енисейская автомобильная дорога	Кольцевой автодорожный обход г. Томска	Строительство автомобильной дороги ст. Басандайка – граница Кемеровской области в Томском районе
Строительная длина, км	842 (240 км – строительство, 1702,7 п.м – строительство мостов, 314 км – реконструкция)	416 (165,5 км – строительство, 3065 п. м строительство мостов, 139,5 км – реконструкция)	78	12
Категория норм проектирования	1-3	2-4	1-6	3-4
Вид покрытия	асфальтобетон	щебень, асфальтобетон	асфальтобетон	щебень, гравий
Годы строительства	2008-2025	2011-2020	2010-2025	2012-2015
Планируемая интенсивность движения, маш./сутки	7000-10000	7000-10000	Св. 14000	3000
Сроки окупаемости	25	22	20	6
Численность населения, проживающего в транспортной доступности от дороги, тыс. чел.	750	23	650	5
Объем инвестиций, млрд. рублей	30,6	25	27,6	0,5

**Умеренный сценарий** предполагает следующие изменения в транспортном каркасе Томской области:

- формирование устойчивой круглогодичной автодорожной и железнодорожной связи с севером Томской области;
- установление транспортного сообщения с Красноярским краем, Ханты-Мансийским автономным округом;
- обеспечение связанности муниципальных районов области автомобильным транспортом;
- увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1000 км (до 5,1 тыс. км в 2025 году);
- увеличение плотности автомобильных дорог Томской области по сравнению с 2006 годом в 1,2 раза (до 16,4 км/1000 кв. км в 2025 году);
- расширение железнодорожной сети: протяженность железных дорог в однопутном исчислении в 4,5 раза превысит аналогичный показатель 2006 года (1,5 тыс. км в 2025 году); густота железнодорожной сети Томской области практически достигнет среднероссийского уровня (50 км на 10000 кв. км) и составит 49 км на 10000 кв. км.

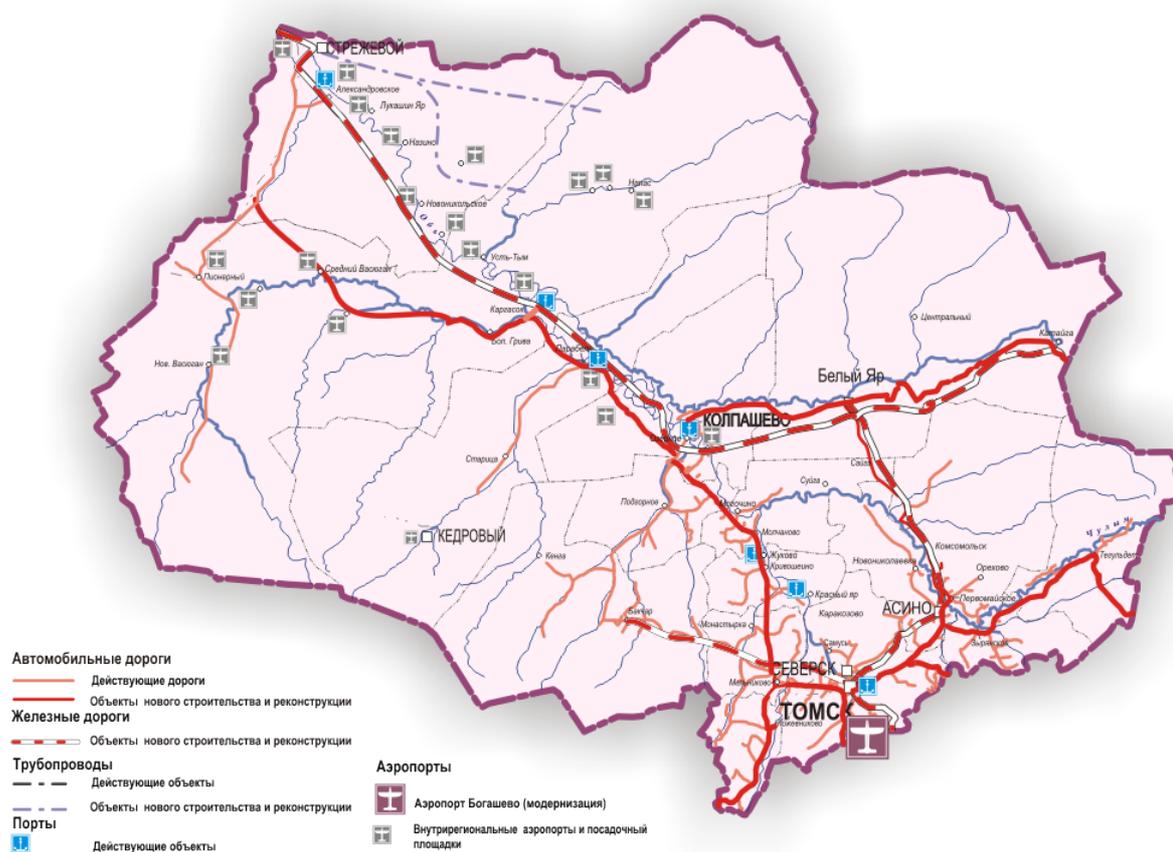


Рис. 4.2. Транспортный каркас Томской области в 2025 году, умеренный сценарий



Таблица 4.3.

Технико-технологическая эффективность развития транспортной системы Томской области по умеренному сценарию в 2008 - 2025 годах

Отрасли	Протяженность транспортных путей, км			Плотность дорог			Интенсивность движения воздушных судов		
	2006	2025	2025 к 2006	2006	2025	2025 к 2006	2006	2025	2025 к 2006
Автомобильный транспорт	4149	5143	1,2	13,2 <sup>22</sup>	16,4	1,2	-	-	-
Железнодорожный транспорт	346	1544	4,5	11 <sup>23</sup>	49	4,5	-	-	-
Воздушный транспорт	-	-	-	-	-	-	2703	5887	2,2
Внутренний водный транспорт	5195	5195	1,0	16 <sup>24</sup>	16	1,0	-	-	-
Трубопроводный транспорт	5,9	6,2	1,1	-	-	-	-	-	-
Городской электрический транспорт	59,5	59,5	1,0	-	-	-	-	-	-

Развитие транспортной системы Томской области в умеренном сценарии сопровождается следующими базовыми изменениями:

- рост в 2,4 раза объема перевезенных грузов по сравнению с 2006 годом преимущественно за счет транспортировки грузов по железнодорожному транспорту;
- положительная динамика инвестиционной активности: инвестиции в основной капитал транспортного комплекса составят 16,7<sup>25</sup> млрд. рублей, что в 2,2 раза выше аналогичного показателя 2006 года.



Таблица 4.4.

Экономическая эффективность развития транспортной системы Томской области по умеренному сценарию в 2008 -2025 годах

Отрасли	Число инвестиционных проектов	Объем инвестиций, млн. рублей			Перевезено грузов, млн. тонн		
		2006	2025	2025 к 2006	2006	2025	2025 к 2006
Автомобильный транспорт	4/13 <sup>26</sup>	578	4981	3,8	24,3	50,6	2,1
Железнодорожный транспорт	5	23,9	8692	159	3,4	26,1	7,7
Воздушный транспорт	1	38	270	2,4	0,002	0,015	7,5
Внутренний водный транспорт	1	105,0	1497,9	6,2	3	6,7	2,2
Трубопроводный транспорт	0	1272	2261	0,8	25 <sup>27</sup> /41	46	1,2
Городской электрический транспорт	0	0,5	39	34,1	-	-	-

Кроме того, социальная эффективность реализации Стратегии в умеренном сценарии характеризуется следующими параметрами:

- увеличение транспортной подвижности населения: объем перевезенных пассажиров возрастет в 1,1 раза до 215 млн. человек;
- увеличение численности занятых в отрасли по сравнению с 2006 годом в 1,7 раза до 36 тыс. человек.

<sup>22</sup> км на 1000 кв. км.

<sup>23</sup> км на 10000 кв. км.

<sup>24</sup> км на 1000 кв. км.

<sup>25</sup> В ценах соответствующих лет.

<sup>26</sup> 4/13 – проекты стратегического пакета проектов/прочие проекты.

<sup>27</sup> Без учета грузоотправления газа по газопроводам и транзита нефти по территории Томской области.



Таблица 4.5.

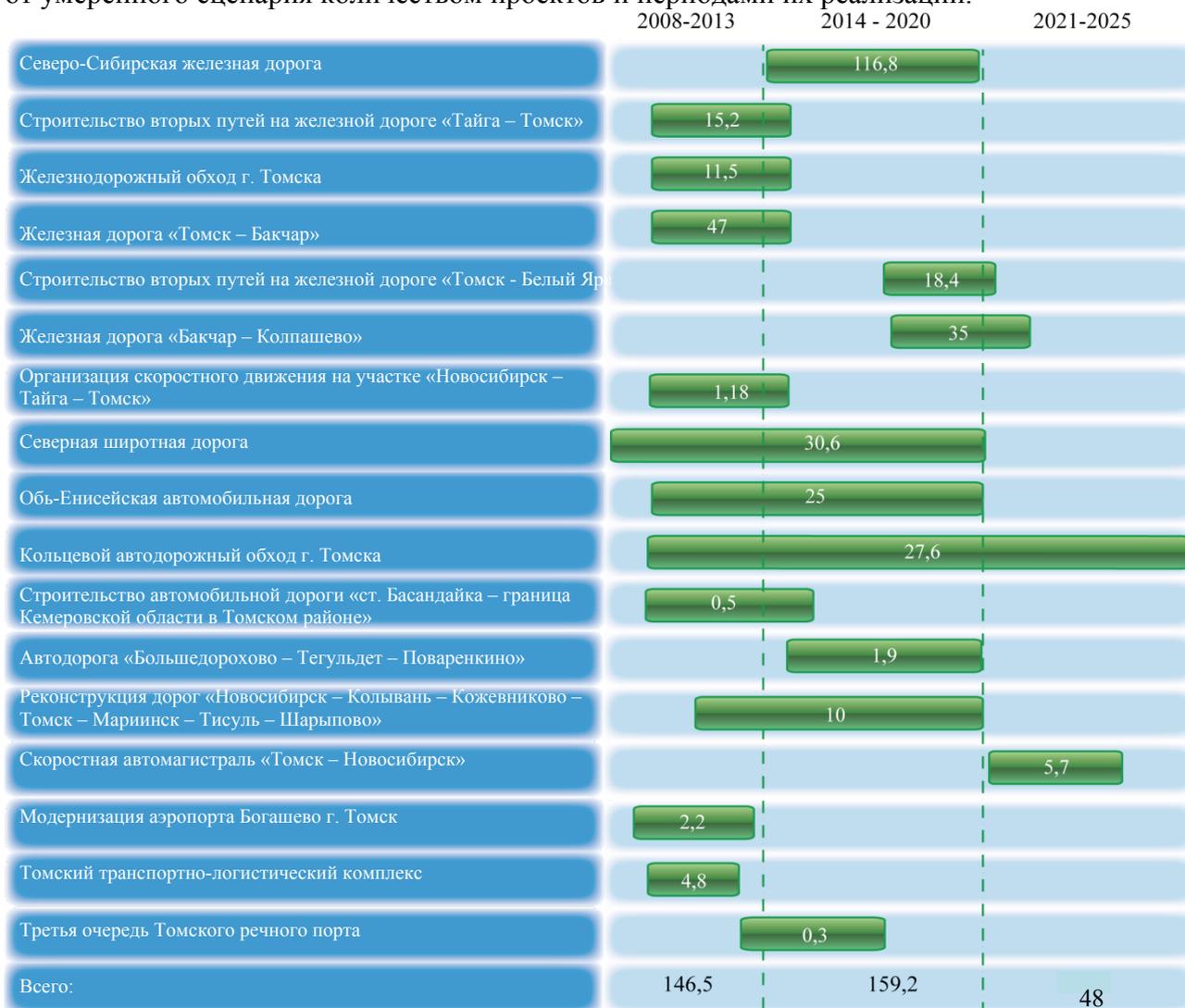
Социальная эффективность развития транспортной системы Томской области по умеренному сценарию в 2008 - 2025 годах

Отрасли	Перевезено пассажиров, млн. чел.			Численность занятых, тыс. чел.			Транспортная доступность 2025
	2006	2025	2025 к 2006	2006	2025	2025 к 2006	
Автомобильный транспорт	166,5	186,5	1,1	6,2	9,3	1,5	Все муниципальные районы области
Железнодорожный транспорт	1,4	1,56	1,1	1,8	6,6	3,7	12 муниципальных районов области
Воздушный транспорт	0,2	0,7	3,5	1,6	3,9	2,4	5 муниципальных районов области
Внутренний водный транспорт	0,1	0,1	1,0	2,2	3,3	1,5	Все муниципальные районы области
Трубопроводный транспорт	-	-		4,4	5	1,1	-
Городской электрический транспорт	23,3	25,9	1,1	0,7	0,8	1,1	-

В целом умеренный сценарий предполагает сдержанные темпы расширения транспортной сети, сопровождающиеся консервацией технологического уровня отрасли, что в целом соответствует ретроспективному тренду развития транспортной системы Томской области.

#### 4.2. ИНТЕНСИВНЫЙ СЦЕНАРИЙ

Состав пакета стратегических проектов **интенсивного сценария** отличается от умеренного сценария количеством проектов и периодами их реализации.



В пакет стратегических проектов интенсивного сценария наряду с проектами умеренного сценария включены:

- два проекта железнодорожного транспорта («Строительство вторых путей на железной дороге «Томск - Белый Яр», железная дорога «Бакчар - Колпашево»);
- три проекта дорожного хозяйства;
- проект «Строительство третьей очереди Томского речного порта».

Общая стоимость пакета стратегических проектов интенсивного сценария составляет **353,7** млрд. рублей.

**Технико-экономические параметры** пакета стратегических проектов железнодорожного транспорта в интенсивном сценарии представлены следующими основными характеристиками.



Таблица 4.6.

Технико-экономические параметры железнодорожных проектов

Основные параметры	Северо-Сибирская железная дорога	Железная дорога «Томск - Бакчар»	Вторые главные пути на участке «Тайга – Томск II»	Железнодорожный обход г. Томска	Скоростное движение на участке «Новосибирск – Томск II»	Железная дорога «Бакчар – Колпашево»	Вторые главные пути на участке «Томск – Белый Яр»
Строительная длина, км	860	230	79	29,1	305	175	275
Категория железной дороги	2	2	1	2	1	3	2
Вид тяги	Электрифицированная	Тепловозная с возможностью электрификации	Электрифицированная	Электрифицированная	Электрифицированная	Тепловозная	Тепловозная
Годы строительства	2014-2019	2011-2014	2011-2014	2011-2014	2012-2015	2018-2022	2018-2021
Объем грузооборота, млн. тонн в год	30-40	15-20	30-40	8 – 10	-	15-20	8-10
Сроки окупаемости	28	26	26	45	70	75	25
Численность населения, проживающего в транспортной доступности от дороги, тыс. чел.	60	650	600	600	600	40	650
Объем инвестиций, млрд. рублей	116,8	47	15,2	11,5	1,18	35,0	18,4

В целом стратегические проекты железнодорожного транспорта интенсивного сценария направлены на расширение опорной транспортной сети Томской области и обеспечение связи между Транссибом и Северо-Сибирской магистралью и отличаются от умеренного значительно менее продолжительными сроками окупаемости и оптимальными периодами реализации.



Таблица 4.7.  
Технико-экономические параметры автомобильных проектов

Основные параметры	Северная широтная дорога	Обь-Енисейская автомобильная дорога	Кольцевой автодорожный обход г. Томска	Строительство автомобильной дороги ст. Басандайка – граница Кемеровской области в Томском районе	Автодорога Большедорохово – Тегульдэт – Поваренкино	Реконструкция маршрута «Новосибирск – Шарыпово» (в гр. Томской области) <sup>28</sup>	Скоростная автомобильная магистраль Томск – Новосибирск
Строительная длина, км	842 (240 км – строительство, 1702,7 п. м – строительство мостов, 314 км – реконструкция)	416 (165,5 км – строительство, 3065 п. м – строительство мостов, 139,5 км – реконструкция)	78	12	50 (20 км – строительство, 30 км – реконструкция)	268,8	57
Категория норм проектирования	1-3	2-4	1-б	3-4	3	1-3	1
Вид покрытия	асфальто-бетон	щебень, асфальто-бетон	асфальто-бетон	щебень, гравий	асфальто-бетон	асфальтобетон	асфальто-бетон
Годы строительства	2008-2020	2011-2020	2010-2025	2012-2015	2016-2020	2011-2020	2021-2025
Планируемая интенсивность движения, маш./сутки	7000-10000	7000-10000	Св. 14000	3000	2000	7000-10000	10000
Сроки окупаемости	23	22	20	6	13	12	13
Численность населения, проживающего в транспортной доступности от дороги, тыс. чел.	750	23	650	5	20	650	600
Объем инвестиций, млрд. рублей	30,6	25	27,6	0,5	1,9	10	5,7

Интенсивный сценарий характеризуется активным **дорожным строительством** на протяжении всего периода реализации Стратегии. Проекты дорожного строительства и реконструкции направлены на повышение доступности автомобильным транспортом населенных пунктов Томской области, увеличение связанности Томской области с регионами – соседями, повышение транзитного потенциала региона.

Пространственная модель транспортной системы Томской области по интенсивному сценарию к 2025 году претерпит следующие изменения:

- все города и крупные населенные пункты Томской области будут обеспечены автомобильным транспортным сообщением, 13 муниципальных районов - железнодорожным сообщением;
- будут восстановлены статусы аэропортов местных воздушных линий;
- Томская область будет обеспечена несколькими автодорожными и железнодорожными выходами в Новосибирскую, Кемеровскую области и Ханты-Мансийский автономный округ, а также связана со всеми регионами – соседями;
- развитая сеть автомобильных дорог обеспечит усиление агломерационных процессов в регионе.

<sup>28</sup> Реконструкция автомобильно-дорожного маршрута «Новосибирск – Колывань – Кожевниково – Томск – Мариинск – Тисуль – Шарыпово» (в границах Томской области).



Рис. 4.3. Транспортный каркас Томской области в 2025 году, интенсивный сценарий

При этом **интенсивный сценарий** развития транспортного комплекса по сравнению с умеренным сценарием предполагает более высокую положительную динамику базовых показателей:

- протяженность автомобильных дорог общего пользования увеличится по сравнению с 2006 годом на 1,3 тыс. км и достигнет 5,5 тыс. км, что выше умеренного сценария на 7%;
- средняя плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Томской области составит 17,6 км/1000 кв. км, что в 1,3 раза выше аналогичного показателя 2006 года, однако ниже среднего уровня Сибирского федерального округа;
- вследствие реализации крупных инвестиционных проектов на территории Томской области в рамках интенсивного сценария протяженность железных дорог увеличится в 5,8 раза до 2 тыс. км;
- густота железнодорожной сети к 2019 году превысит среднероссийский уровень (50 км на 10000 кв. км) и составит 56 км на 10000 кв. км, к 2025 году достигнет 63 км на 10000 кв. км.



Таблица 4.8.

Технико-технологическая эффективность развития транспортной системы Томской области по интенсивному сценарию в 2008 - 2025 годах

Отрасли	Протяженность транспортных путей, км			Плотность дорог			Интенсивность движения воздушных судов		
	2006	2025	2025 к 2006	2006	2025	2025 к 2006	2006	2025	2025 к 2006
Автомобильный транспорт	4149	5530	1,3	13,2 <sup>29</sup>	17,6	1,3	-	-	-
Железнодорожный транспорт	346	1994	5,8	11 <sup>30</sup>	63	5,7	-	-	-
Воздушный транспорт	-	-	-	-	-	-	2703	6395	2,4
Внутренний водный транспорт	5195	5195	1,0	16 <sup>31</sup>	16	1,0	-	-	-
Трубопроводный транспорт	5,9	7,3	1,2	-	-	-	-	-	-
Городской электрический транспорт	59,5	107,5	1,8	-	-	-	-	-	-

В **интенсивном сценарии** прогнозируются следующие существенные изменения:

- увеличение объемов грузоотправления в 3,3 раза (180 млн. тонн) вследствие высоких темпов роста промышленного производства;
- позитивная динамика инвестиций в основной капитал транспортного комплекса, которые в 2025 году составят 32 млрд. рублей, что в 4,3 раза выше аналогичного показателя 2006 года.



Таблица 4.9.

Экономическая эффективность развития транспортной системы Томской области по интенсивному сценарию в 2008 - 2025 годах

Отрасли	Число инвестиционных проектов	Объем инвестиций, млн. рублей			Перевезено грузов, млн. тонн		
		2006	2025	2025 к 2006	2006	2025	2025 к 2006
Автомобильный транспорт	7/16	578	14911	11,3	24,3	66,6	2,7
Железнодорожный транспорт	7	23,9	4499	82,3	3,4	30,4	8,9
Воздушный транспорт	2/1	38	343	3,9	0,002	0,015	7,5
Внутренний водный транспорт	2	105,0	3503,3	14,6	3	9,8	3,3
Трубопроводный транспорт	1	1272	2141	0,7	25 <sup>32</sup> /41	74,9	1,8
Городской электрический транспорт	0/2	0,5	163	142,5	-	-	-

В результате создания технико-внедренческой зоны развития инновационного сектора экономики и увеличения экономической активности в Томской области число отправленных пассажиров возрастет в 1,4 раза – до 277 млн. человек. Реализация Стратегии в интенсивном сценарии будет сопровождаться существенным, в 2,3 раза, ростом численности занятых – до 47 тысяч человек.



Таблица 4.10.

Социальная эффективность развития транспортной системы Томской области

<sup>29</sup> км на 1000 кв. км.

<sup>30</sup> км на 10000 кв. км.

<sup>31</sup> км на 1000 кв. км.

<sup>32</sup> Без учета грузоотправления газа по газопроводам и транзита нефти по территории Томской области.

Отрасли	Перевезено пассажиров, млн. чел.			Численность занятых, тыс. чел.			Транспортная доступность 2025 к 2006
	2006	2025	2025 к 2006	2006	2025	2025 к 2006	
Автомобильный транспорт	166,5	205,2	1,2	6,2	11,2	1,8	Все муниципальные районы области
Железнодорожный транспорт	1,4	1,7	1,2	1,8	8,5	4,7	12 муниципальных районов области
Воздушный транспорт	0,2	0,8	4,0	1,6	5,5	3,4	5 муниципальных районов области
Внутренний водный транспорт	0,1	0,1	1,0	2,2	4,7	2,1	Все муниципальные районы области
Трубопроводный транспорт	-	-		4,4	5,7	1,3	-
Городской электрический транспорт	23,3	68,8	3	0,7	2,1	3,0	-

В целом совокупный эффект реализации интенсивного сценария предполагает ускоренную диверсификацию транспортной отрасли, улучшение инвестиционного климата, проведение активных структурных преобразований, а также создание устойчивых транспортных связей внутри региона и с регионами – соседями Томской области.



Таблица 4.11.

Сравнение умеренного и интенсивного сценариев развития транспортной системы Томской области

	Единица измерения	Умеренный вариант			Интенсивный вариант	
		2006	2025	2025 к 2006 году	2025	2025 к 2006 году
Перевезено грузов	млн. тонн	54,2	130	2,4	180	3,3
Перевезено пассажиров	млн. чел.	191,5	215	1,1	277	1,4
Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием	км	4149	5143	1,2	5530	1,3
Коэффициент плотности автомобильных дорог (коэффициент Энгеля)		7,3	9,0	1,2	9,7	1,3
Протяженность железнодорожных дорог в однопутном исчислении	км	346	1544	4,5	1994	5,8
Густота железных дорог	км на 10000 кв. км	11	49	4,5	63	5,8
Интенсивность движения воздушных судов	вылеты	2703	5887	2,2	6395	2,4
Инвестиции в основной капитал	млрд. рублей	3,3	16,7	2,1	32	4
Численность занятых на транспорте <sup>33</sup>	тыс. человек	20,7	36	1,7	47	2,3

<sup>33</sup> В том числе занятые во вспомогательной и дополнительной транспортной деятельности.

В рамках обоих сценариев прогнозируется положительная динамика показателей развития транспортной отрасли, однако интенсивный сценарий предполагает более высокие темпы роста экономических и технико-технологических показателей. Более благоприятные условия интенсивного сценария ориентированы на сокращение сроков и стоимости строительства отдельных инфраструктурных объектов.

### 4.3. ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Реализация пакета инфраструктурных проектов Стратегии направлена на комплексное развитие территории Томской области, нивелирование территориальной неравномерности размещения объектов транспортной инфраструктуры и сокращение различия в плотности транспортной сети на севере и юге области.



Таблица 4.12.

Реализация инфраструктурных проектов в муниципальных образованиях Томской области

Муниципальное образование (район)	Стратегический	Пакеты проектов		
		Внутрирегиональный	Агломерационный	Дальнесрочный
Александровский	★ ◆ ●	● ●		●
Асиновский	★	● ●		
Бакчарский	★	●		★
Верхнекетский	★ ●	● ●		
Зырянский	●			
Каргасокский	★ ◆ ●	● ●		★ ● ●
Кожевниковский	●			
Колпашевский	★ ★ ◆ ● ●	● ●		★ ★ ●
Кривошеинский	★ ◆ ●			
Молчановский	★ ◆			
Парабельский	★ ◆ ●	● ● ●		★ ● ●
Первомайский	★	●		
Тегульдетский	●			
Томский	★ ★ ★ ★ ★ ★ ● ● ● ◆ ● ● ● ● ● ●	★ ● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	
Чаинский	★ ★ ◆ ●			★
Шегарский	★ ◆ ●			
Пудинское	★ ●			
ЗАТО Северск			◆ ● ● ● ●	
г. Стрежевой	★	● ●		
г. Томск	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★		◆ ◆ ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●	★ ◆

- ★ - проекты на железнодорожном транспорте
- - проекты на автомобильном транспорте
- - проекты на воздушном транспорте
- ★ - проекты на внутреннем водном транспорте
- ◆ - проекты на трубопроводном транспорте
- ◆ - проекты городского электрического транспорта

География наиболее капиталоемкого пакета стратегических проектов распространяется на все муниципальные образования Томской области. Большая часть стратегических проектов сосредоточена в г. Томске, Томском, Колпашевском, Парабельском, Чаинском, Каргасокском и Александровском районах. Реализация базовых проектов по строительству Северной широтной дороги и Северо-Сибирской железной дороги даст импульс социально-экономическому развитию Александровского, Парабельского, Чаинского, Верхнекетского, Колпашевского, Каргасокского и Молчановского районов.

На укрепление региональных связей внутри Томской области направлен пакет **внутрирегиональных проектов**, большинство из которых сконцентрировано в Парабельском, Томском, Колпашевском, Каргасокском, Верхнекетском, Александровском и Асиновском районах. В результате реализации пакета внутрирегиональных и стратегических проектов все центры муниципальных образований Томской области будут обеспечены круглогодичным транспортным сообщением.

**Агломерационные проекты**, локализованные в Томской агломерации, преимущественно направлены на развитие автомобильного и городского электрического транспорта.

**Проекты дальнесрочного пакета** планируются к реализации за периодом упреждения Стратегии, после 2025 года, в Александровском, Бакчарском, Кургасокском, Колпашевском, Парабельском, Чаинском районах, г. Томске и направлены на усиление межрегиональных связей Томской области и дальнейшую интеграцию в транспортную систему России.

## 5. ГЧП-МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПАКЕТА СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ

Основными инструментами реализации Стратегии развития транспортной системы Томской области являются институты развития, в том числе механизмы государственно-частного партнерства. В рамках стратегического развития транспортной системы Томской области проведен анализ возможностей и ограничений использования различных форм государственно-частного партнерства, выбор и обоснование оптимальных инструментов, обеспечивающих максимальную эффективность использования ресурсов как региональных органов государственной власти, так и частных компаний, заинтересованных в реализации региональных проектов.

В ходе анализа возможностей и ограничений использования существующих форм поддержки инвесторов в контексте реализации пакета стратегических проектов были выделены наиболее перспективные для применения инструменты государственно-частного партнерства, в частности:

- федеральные целевые программы;
- Инвестиционный фонд Российской Федерации;
- особые экономические зоны;
- Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)»;
- концессионные соглашения.

При этом использование других ГЧП-инструментов целесообразно в частных случаях для отдельных видов транспорта и специфических стратегических проектов. Так, государственная корпорация автодорожного строительства станет одним из эффективных инструментов финансирования автомобильных дорог; инвестиционная программа ОАО «РЖД», налоговые льготы инвесторам и субсидирование процентных ставок – перспективными для развития железнодорожного транспорта.

Таким образом, комбинация возможных механизмов поддержки инвесторов, форм непосредственного государственно-частного партнерства и институтов развития в рамках реализации Стратегии обеспечит улучшение финансово-экономических показателей стратегических инфраструктурных проектов, рост их привлекательности для частных инвесторов и, следовательно, повышение эффективности использования региональных ресурсов в рамках достижения стратегических целей развития транспортной системы Томской области.

<b>Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство</b>					
Автомобильная дорога «Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск» (Северная широтная дорога)					
Кольцевой автомобильный обход г. Томска					
Автомобильная дорога «Могильный Мыс – Колпашево – Белый Яр – Степановка – Лесосибирск» (Обь-Енисейская широтная автодорога с мостом через р. Обь у г. Колпашево)					
Реконструкция автомобильно-дорожного маршрута «Новосибирск – Кольвань – Кожевниково – Томск – Марининск – Тисуль – Шарыпово»					
Автодорога «Большедорохово – Тегульдет – Поваренкино»					
Скоростная автомобильная магистраль «Томск – Новосибирск»					
Строительство автомобильной дороги «ст. Басандайка – граница Кемеровской обл. в Томском районе»					
Строительство автомобильной дороги «с. Яр – граница Кемеровской обл.» (в направлении с. Усть-Сосновка)					
<b>Железнодорожный транспорт</b>					
Северо-Сибирская железная дорога					
Железная дорога «Тайга – Томск»					
Железнодорожный обход г. Томска					
Железная дорога «Томск-Бакчар»					
Железная дорога «Томск-Белый Яр»					
Железная дорога «Бакчар – Колпашево»					
Организация скоростного движения на участке «Новосибирск – Тайга – Томск»					
<b>Воздушный транспорт</b>					
Аэропорт Богашево в г. Томске					
<b>Трубопроводный транспорт</b>					
Газопровод «Алтай»					
<b>Внутренний водный транспорт</b>					
Третья очередь речного порта г. Томск					
<b>Городской транспорт</b>					
Строительство трамвайных путей					
Строительство троллейбусных линий					
<b>Логистика</b>					
Томский транспортно-логистический комплекс в районе ст. Копылово					

	Инвестиционный фонд РФ
	Концессионные соглашения
	ФЦП
	Банк Развития
	Особые экономические зоны
	Возможно использование данного инструмента
	Возможно, но с ограничениями
	Невозможно

Рис. 5.1. Матрица возможностей и рисков применения основных инструментов ГЧП по видам транспорта

<b>Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство</b>							
Автомобильная дорога «Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск» (Северная широтная дорога)							
Кольцевой автомобильный обход г. Томска							
Автомобильная дорога «Могильный Мыс – Колпашево – Белый Яр – Степановка – Лесосибирск» (Обь-Енисейская широтная автодорога с мостом через р. Обь у г. Колпашево)							
Реконструкция автомобильно-дорожного маршрута «Новосибирск – Кольвань – Кожевниково – Томск – Мариинск – Тисуль – Шарыпово»							
Автодорога «Большедорохово – Тегульдет – Поваренкино»							
Скоростная автомобильная магистраль «Томск-Новосибирск»							
Строительство автомобильной дороги «ст. Басандайка – граница Кемеровской обл. в Томском районе»							
Строительство автомобильной дороги «с. Яр–граница Кемеровской обл.» (в направлении с. Усть-Сосновка)							
<b>Железнодорожный транспорт</b>							
Северо-Сибирская железная дорога							
Железная дорога «Тайга – Томск»							
Железнодорожный обход г. Томска							
Железная дорога «Томск-Бакчар»							
Железная дорога «Томск-Белый Яр»							
Железная дорога «Бакчар – Колпашево»							
Организация скоростного движения на участке «Новосибирск – Тайга – Томск»							
<b>Воздушный транспорт</b>							
Аэропорт Богашево в г. Томске							
<b>Трубопроводный транспорт</b>							
Газопровод «Алтай»							
<b>Внутренний водный транспорт</b>							
Третья очередь речного порта г. Томск							
<b>Городской транспорт</b>							
Строительство трамвайных путей							
Строительство троллейбусных линий							
<b>Логистика</b>							
Томский транспортно-логистический комплекс в районе ст. Копылово							

	Областная целевая программа
	Налоговые льготы инвесторам
	Субсидирование процентных ставок по кредитам
	Инвестиционная программа ОАО «РЖД»
	Инвестиционная программа ОАО «АК «Транснефть»
	Инвестиционная программа ОАО «Газпром»
	Государственная корпорация автодорожного строительства
	Возможно использование данного инструмента
	Возможно, но с ограничениями
	Невозможно

Рис. 5.2. Матрица возможностей и рисков применения дополнительных инструментов ГЧП по видам транспорта

## 6. ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Ожидаемые результаты реализации Стратегии развития транспортной системы Томской области проявляются в динамике эффективности различных аспектов функционирования отрасли, в том числе:

- экономической;
- социальной;
- технико-технологической.



Таблица 6.1.

Эффекты от реализации Стратегии развития транспортной системы Томской области в 2008 - 2025 годах

Индикаторы	Единица измерения	2006	2025 год Умеренный сценарий	2025 год Интенсивный сценарий
<b>Экономические эффекты</b>				
Налоговые отчисления от транспортного комплекса	млрд. рублей	3,3	30,5	41,6
Объем грузоотправления	млн. тонн	54,2 <sup>34</sup> /71,7	130	180
Объем инвестиций в основной капитал	млрд. рублей	3,3	16,7	32
<b>Социальные эффекты</b>				
Объем пассажироотправления	млн. человек	192	215	277
Число населенных пунктов, доступных автомобильным транспортом	ед.	352	367	371
Число населенных пунктов, доступных железнодорожным транспортом	ед.	20	57	65
Численность занятых в сфере транспорта	тыс. человек	20,7	36	47
Среднемесячная заработная плата в отрасли	тыс. рублей	17,3	80,4	108
<b>Технико-технологические эффекты</b>				
Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием	км	4149	5143	5530
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием	км на 1000 кв. км	13,2	16,4	17,6
Протяженность железных дорог в однопутном исчислении	км	346	1544	1994
Густота железных дорог в однопутном исчислении	км на 10000 кв. км	11	49	63
Интенсивность движения воздушных судов	вылеты	2703	5887	6395

<sup>34</sup> Без учета грузоотправления газа по газопроводам и транзита нефти по территории Томской области.



Таблица 6.1.

Эффекты от реализации Стратегии развития транспортной системы Томской области в 2008 - 2025 годах

Индикаторы	Единица измерения	2006	2025 год Умеренный сценарий	2025 год Интенсивный сценарий
Интенсивность движения воздушных судов на международных линиях	вылеты	0	0	355
Протяженность маршрутов городского электрического транспорта <sup>35</sup>	км	60	60	107,5

Число населенных пунктов, доступных автомобильным транспортом, по интенсивному варианту возрастет в 1,1 раза. Транспортная доступность населенных пунктов железнодорожным транспортом увеличится в 2,3 раза, в 2025 году число населенных пунктов, доступных данным видом транспорта, составит 65 единиц. В целом Стратегия решает проблему транспортной изоляции труднодоступных населенных пунктов Томской области за счет развития сети автомобильных и железных дорог, а также оптимизации работы малой авиации и внутреннего водного транспорта.

Реализация Стратегии обеспечит переход отрасли на качественно новый технический и технологический уровень, характеристики транспортной сети Томской области обеспечат эффективную и надежную работу транспортной системы региона. Протяженность автомобильных дорог общего пользования увеличится в 1,3 раза и составит 5,5 тыс. км. Протяженность железных дорог увеличится в 5,6 раза и составит 1994 км железных дорог.

Таким образом, активное развитие транспортного комплекса в период 2008-2025 годов обеспечит комплексное развитие муниципальных образований Томской области, в том числе труднодоступных районов севера области, за счет строительства магистральных автомобильных и железных дорог. Технико-внедренческая зона обусловит увеличение спроса на мелкопартионные перевозки грузов со значительным преобладанием доли автомобильного транспорта в их объеме. Необходимость в ускоренном развитии логистических услуг будет обеспечена за счет создания транспортно-логистического центра в районе ст. Копылово и грузового терминала в аэропорту Богашево г. Томск. Увеличение транспортных связей Томской области обеспечит увеличение транзитного потенциала и укрепление экономических связей с регионами Уральского, Сибирского, Дальневосточного округов.

<sup>35</sup> Двухпутные линии.

## 7. РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

### 7.1. ФИНАНСОВЫЕ РЕСУРСЫ

Необходимым условием достижения долгосрочной цели Стратегии развития транспортной системы Томской области в 2008 – 2025 годах является удовлетворение потребностей в обеспечении финансовыми, трудовыми, материально-техническими и другими видами ресурсов.

Общий объем финансирования реализации Стратегии оценивается<sup>3637</sup>:

- по умеренному сценарию – 387,1 млрд. рублей;
- по интенсивному сценарию – 687,6 млрд. рублей.

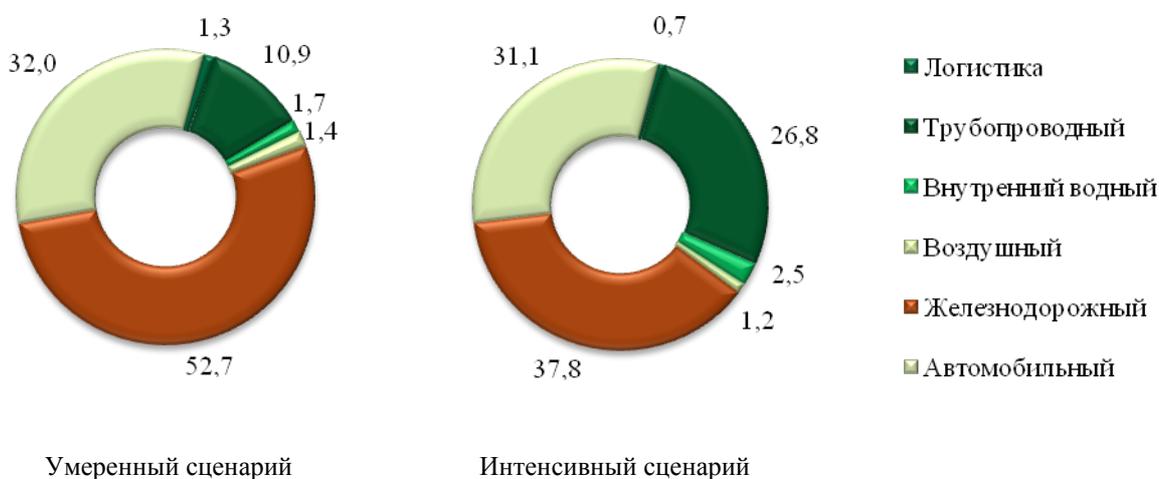


Рис. 7.1. Структура финансирования Стратегии по видам транспорта, %

Согласно текущему составу пакета стратегических проектов наибольший объем финансирования будет направлен на развитие железнодорожного и автомобильного транспорта – более 70%.

Основными источниками финансирования Стратегии станут средства федерального бюджета и внебюджетные источники. При этом объем внебюджетных источников определен исходя из матрицы возможностей и рисков применения ГЧП-инструментов.

<sup>36</sup> В ценах 2008 года.

<sup>37</sup> Финансовые ресурсы, необходимые для реализации Стратегии, включают в себя: инвестиции в основной капитал согласно пакету стратегических, внутрирегиональных и агломерационных проектов. В финансовые ресурсы также входят расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, расходы на прочие нужды, включающие расходы организационного характера, расходы, связанные с обеспечением реализации Стратегии трудовыми ресурсами.

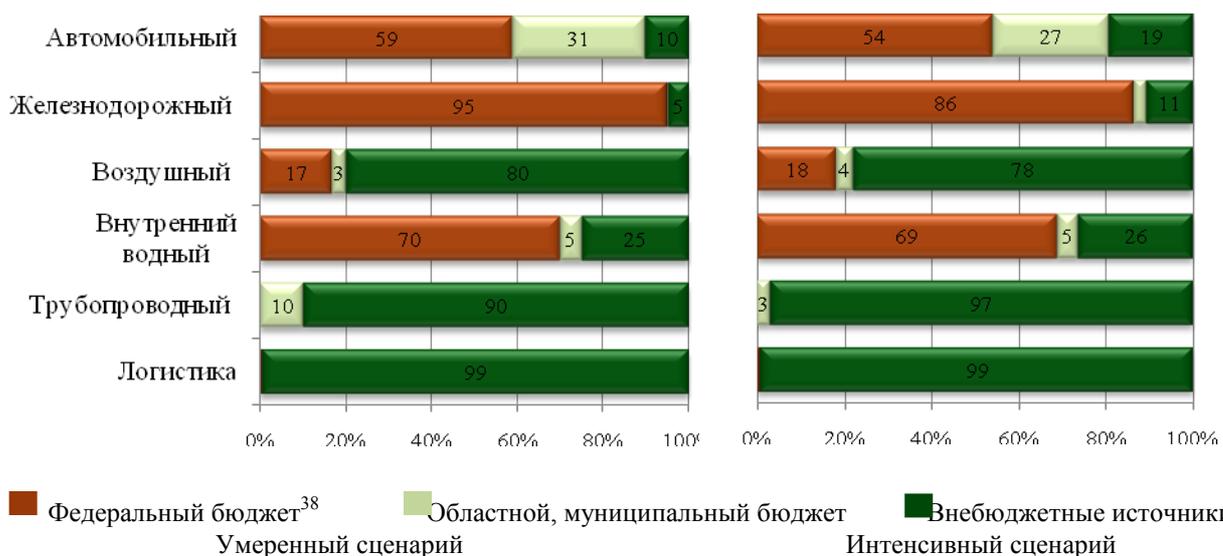


Рис. 7.2. Структура финансовых ресурсов реализации Стратегии по источникам финансирования, %  
В целом по Стратегии источники финансирования распределяются следующим образом:

- 50-70% – средства федерального бюджета;
- 10% – бюджет Томской области (средства областного и муниципального бюджетов);
- 20-40% – внебюджетные источники.

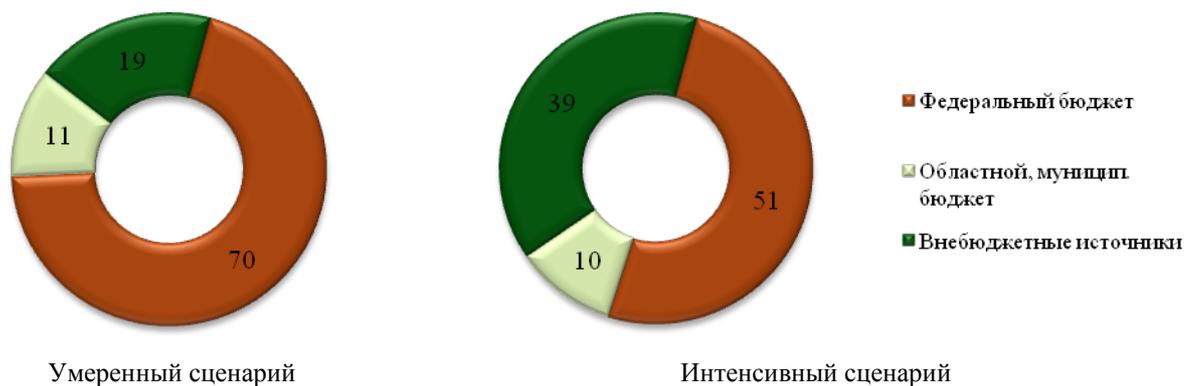


Рис. 7.3. Структура финансирования Стратегии по видам транспорта, %

Потребность в финансовом ресурсном обеспечении реализации умеренного сценария развития транспортной системы Томской области распределяется следующим образом: федеральный бюджет – 271373,3 млн. рублей; бюджет Томской области – 43834,7 млн. рублей, внебюджетные источники – 71857,9 млн. рублей.

В целом интенсивный сценарий развития транспортной системы Томской области предполагает более оптимальное соотношение финансирования: федеральный бюджет – 348944,5 млн. рублей; бюджет Томской области – 71895,2 млн. рублей, внебюджетные источники – 266725,1 млн. рублей.

В умеренном сценарии планируемое соотношение расходов средств областного бюджета к внебюджетным инвестициям составляет 1 рубль средств бюджета Томской области к 2 рублям внебюджетных средств (1 рубль консолидированного бюджета Российской Федерации к 0,2 рубля внебюджетных средств), в интенсивном сценарии – более эффективно: на 1 рубль средств бюджета Томской области приходится 4 рубля из внебюджетных источников (1 рубль консолидированного бюджета Российской Федерации к 0,8 рубля внебюджетных средств).

<sup>38</sup> В том числе бюджетные ассигнования из Инвестиционного фонда.

## 7.2. ТРУДОВЫЕ РЕСУРСЫ

Реализация выработанной в Стратегии альтернативы развития транспортной системы Томской области требует разработки и реализации комплекса мер по обеспечению трудовыми ресурсами проектов, предусмотренных Стратегией.

Сценарии развития транспортной системы Томской области предполагают рост среднегодовой численности работников транспорта Томской области до 36 тыс. человек в умеренном сценарии и до 46,8 тыс. человек – в интенсивном. При этом Росстатом прогнозируется последовательное снижение численности населения в трудоспособном возрасте в среднем на 1% в год.

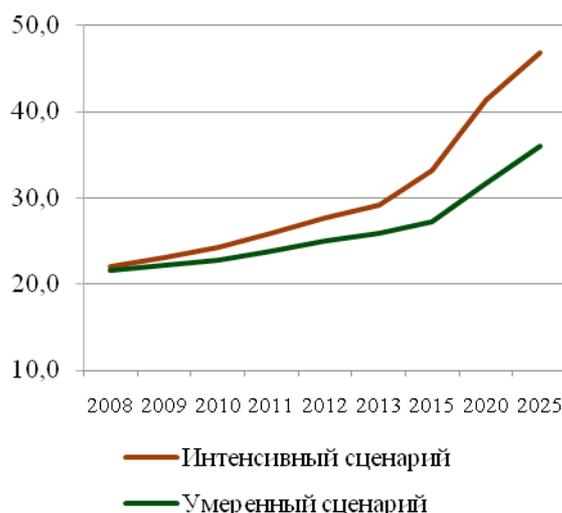


Рис. 7.4. Среднегодовая численность занятых на транспорте, тыс. человек

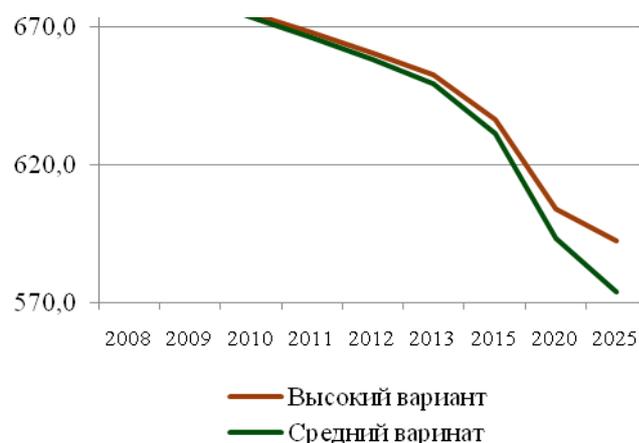


Рис. 7.5. Численность населения в трудоспособном возрасте, тыс. человек<sup>39</sup>

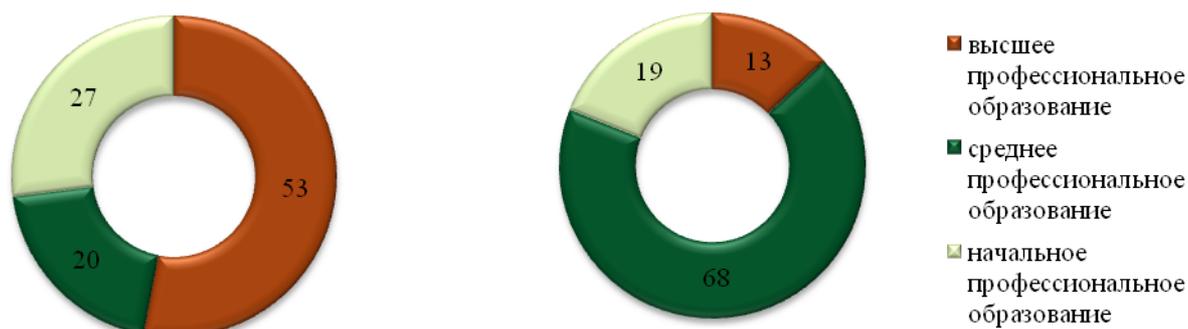
Сохранение формирующихся трендов уже в ближайшей перспективе может негативно повлиять на уровень развития транспортного комплекса региона вследствие роста дефицита трудовых ресурсов на транспорте.

Инерционность развития системы профессионального образования уже в среднесрочной перспективе станет дополнительным сдерживающим фактором обеспечения отрасли трудовыми ресурсами.

Принимая во внимание тенденции развития транспорта в развитых постиндустриальных экономиках стран Европейского союза, а также направления развития российской экономики, следует подчеркнуть, что текущая структура выпуска специалистов<sup>40</sup> образовательных учреждений Томской области не соответствует прогнозным потребностям транспорта региона в квалифицированных кадрах.

<sup>39</sup> Статистический сборник «Прогноз численности населения Томской области до 2026 года», 2008.

<sup>40</sup> Такое различие в структуре выпускников обусловлено исторически сложившимся положением Томска как образовательного научного центра Российской Федерации.



Томская область

Страны Европейского Союза

Рис. 7.6. Структура выпуска специалистов транспорта по базовым специальностям по уровню образования, 2006 год, %<sup>41</sup>

При сохранении текущей структуры выпуска кадров уже к 2015 году будет наблюдаться существенный недостаток кадров со средним профессиональным образованием и переизбыток кадров с высшим профессиональным образованием<sup>42</sup>.

Реализация Стратегии требует привлечения около 9 тыс. инженерно-технических работников, осуществляющих техническое, организационное и экономическое руководство производственным процессом и организацией деятельности трудящихся на транспорте в умеренном сценарии и 11 тыс. человек – в интенсивном.

Таким образом, прогнозируемое изменение структуры занятости на фоне негативной демографической тенденции сокращения экономически активного населения в Томской области свидетельствует о необходимости реализации комплекса мер в области совершенствования кадровой политики региона для предотвращения дефицита трудовых ресурсов и достижения стратегических целей развития транспортной системы.

При этом основные возможности преодоления возникающего дефицита трудовых ресурсов на транспорте связаны с реализацией комплекса взаимосвязанных мер по:

- повышению экономической активности населения;
- росту производительности труда;
- интенсивной подготовке специалистов с начальным и средним профессиональным образованием в области транспорта;
- упорядочению и активизации замещающей миграции;
- смягчению структурных диспропорций рынка труда.

<sup>41</sup> Статистический сборник «Транспорт в России», Москва, 2007», <http://labourmarket.ru>.

<sup>42</sup> При этом реформирование системы высшего образования, происходящее в настоящее время в Российской Федерации, может способствовать обеспечению реальной потребности в специалистах среднего звена в области транспорта.

### 7.3. МАТЕРИАЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ

Стратегически важным для трансформации транспортной системы Томской области является наличие материальных ресурсов, необходимых для реализации инфраструктурных проектов. В структуре материальных ресурсов преобладают материалы, большей частью отсутствующие на территории Томской области, в том числе:

- сталь;
- щебень;
- бетон;
- песчано-гравийные смеси.

Наиболее материалоемкими отраслями являются **железнодорожный транспорт** (40% объема необходимых для реализации Стратегии материальных ресурсов) и **дорожное хозяйство** (30% соответственно), стратегически важные для формирования транспортного комплекса Томской области.

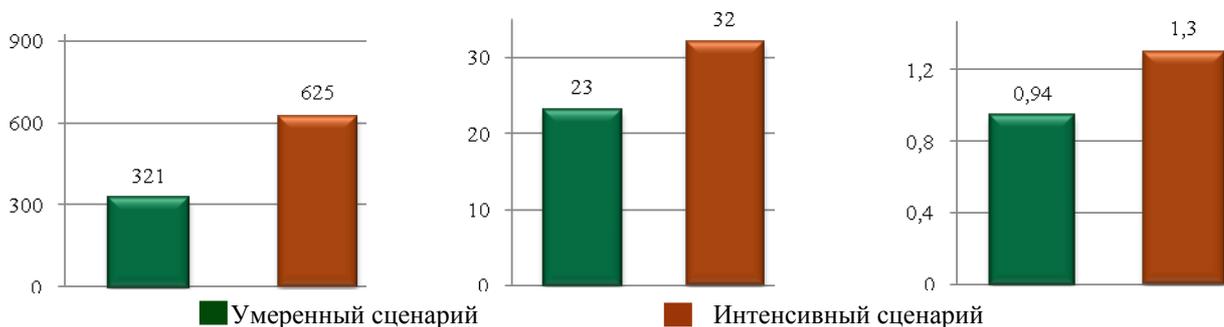


Рис. 7.7. Прогноз потребности в стали, тыс. тонн

Рис. 7.8. Прогноз потребности в щебне, млн. тонн

Рис. 7.9. Прогноз потребности в асфальтобетоне, млн. тонн

Реализация Стратегии требует оценки потенциала ресурсной базы Томской области для реализации стратегических инфраструктурных проектов, учитывая возможные риски отсутствия достаточных объемов сырья и необходимость организации поставок материалов из соседних Кемеровской и Новосибирской областей, а также других субъектов Сибирского федерального округа. Таким образом, отсутствие достаточного объема материальных ресурсов может стать существенным фактором, сдерживающим реализацию Стратегии не только в интенсивном, но и в умеренном сценарии, а также привести к дополнительным финансовым расходам по обеспечению реализации пакета стратегических транспортных проектов материальными ресурсами.

## 8. СХЕМА УПРАВЛЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИЕЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Схема управления реализацией Стратегии предполагает выполнение следующих базовых функций управления: организации, планирования, координации и контроля.

	Комитет по транспорту и дорожному комплексу Администрации Томской области	<ul style="list-style-type: none"> <li>Создание координационного совета</li> <li>Организация системы мониторинга</li> <li>Организация деятельности субъектов отрасли</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство</li> <li>Железнодорожный транспорт</li> <li>Внутренний водный транспорт</li> </ul>
ОРГАНИЗАЦИЯ	Департамент развития предпринимательства и реального сектора экономики Томской области	<ul style="list-style-type: none"> <li>Организация деятельности субъектов отрасли</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Воздушный транспорт</li> </ul>
	Департамент по недропользованию и развитию нефтегазодобывающего комплекса Администрации Томской области	<ul style="list-style-type: none"> <li>Организация деятельности субъектов отрасли</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Трубопроводный транспорт</li> </ul>
	Комитет по транспорту Администрации г. Томска	<ul style="list-style-type: none"> <li>Организация деятельности субъектов отрасли</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Городской транспорт</li> </ul>
ПЛАНИРОВАНИЕ	Комитет по транспорту и дорожному комплексу Администрации Томской области	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработка оперативных планов реализации Стратегии</li> <li>Разработка комплекса мер на среднесрочную перспективу</li> <li>Разработка программ развития отдельных отраслей транспортного комплекса</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство</li> <li>Железнодорожный транспорт</li> <li>Внутренний водный транспорт</li> <li>Воздушный транспорт</li> </ul>
	Департамент развития предпринимательства и реального сектора экономики Томской области	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработка программ развития отдельных отраслей транспортного комплекса</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Воздушный транспорт</li> </ul>
	Департамент по недропользованию и развитию нефтегазодобывающего комплекса Администрации Томской области	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработка программ развития отдельных отраслей транспортного комплекса</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Трубопроводный транспорт</li> </ul>
	Комитет по транспорту Администрации г. Томска	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработка программ развития отдельных отраслей транспортного комплекса</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Городской транспорт</li> </ul>
КООРДИНАЦИЯ	Заместитель Губернатора Томской области по строительству, ЖКХ, дорожному комплексу, ГО и ЧС	<ul style="list-style-type: none"> <li>Обеспечение работы координационного совета</li> <li>Обеспечение согласованных действий субъектов управления отраслей</li> <li>Установление функциональных взаимосвязей</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство</li> <li>Железнодорожный транспорт</li> <li>Внутренний водный транспорт</li> <li>Воздушный транспорт</li> <li>Трубопроводный транспорт</li> <li>Городской транспорт</li> </ul>
КОНТРОЛЬ	Первый заместитель Губернатора Томской области	<ul style="list-style-type: none"> <li>Мониторинг реализации Стратегии</li> <li>Корректировка мероприятий по реализации Стратегии</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство</li> <li>Железнодорожный транспорт</li> <li>Внутренний водный транспорт</li> <li>Воздушный транспорт</li> <li>Трубопроводный транспорт</li> <li>Городской транспорт</li> </ul>

В рамках реализации Стратегии и совершенствования системы управления отраслью, а также в целях обеспечения согласованности деятельности органов государственной власти и хозяйствующих субъектов транспортного комплекса предполагается создание Координационного совета по реализации Стратегии развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах, в состав которого должны войти представители Администрации Томской области, муниципальных образований Томской области и транспортных организаций.

Основными направлениями деятельности Координационного совета должны стать:

- координирование деятельности по реализации Стратегии развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах;
- выработка предложений по повышению эффективности реализации Стратегии;
- подготовка и внесение в органы государственной власти Томской области предложений о корректировке Стратегии развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах;
- выработка предложений, рекомендаций и мер по укреплению взаимодействия ключевых держателей интересов в сфере транспорта.

В ходе реализации Стратегии развития транспортной системы Томской области необходимо обеспечить действие следующих механизмов управления: нормативно-правового, инвестиционного, экономического, технического.



Рис. 8.1. Механизмы реализации Стратегии развития транспортной системы Томской области

Реализация Стратегии предполагает необходимость разработки комплекса программных мероприятий, направленных на достижение стратегических целей развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах, в том числе актуализации областной целевой программы «Совершенствование и развитие автомобильных дорог Томской области до 2010 года (с прогнозом до 2020 года)».

Учитывая существенное расширение функций управления Стратегией развития транспортной системы Томской области, возложенных на Комитет по транспорту и дорожному комплексу Администрации Томской области, целесообразна реализация комплекса преобразований как нормотворческих (расширение полномочий), так и организационных, связанных с увеличением численности работников комитета.

Для повышения эффективности реализации Стратегии необходимо непрерывное наблюдение и контроль хода реализации пакета стратегических проектов в рамках формируемой системы мониторинга, которая предполагает оценку степени достижения целей и задач стратегического развития транспортной системы, корректировку технологий и нормативно-правовой базы реализации пакета стратегических проектов, оценку факторов внешней среды с целью предотвращения негативного воздействия на реализацию Стратегии.

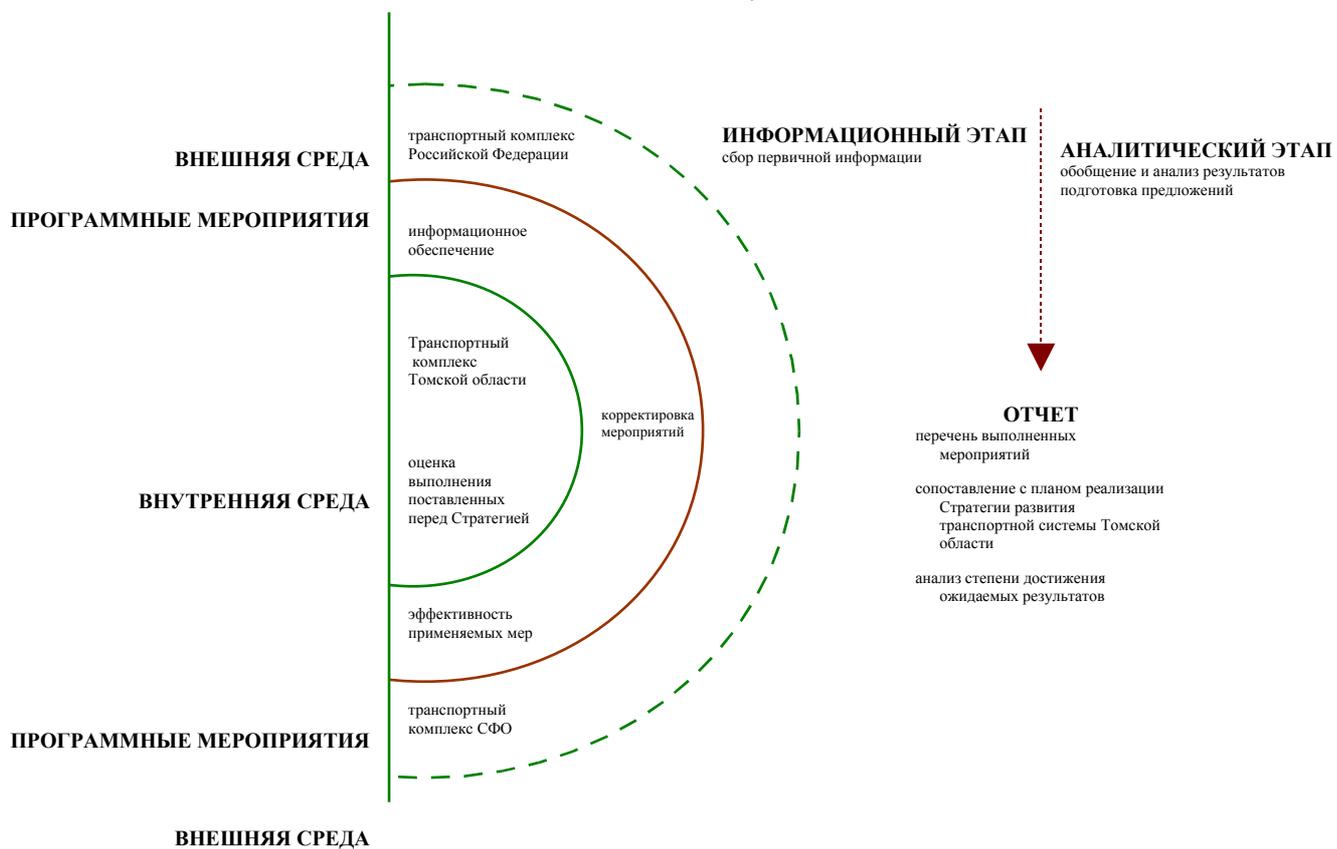


Рис.8.2. Схема мониторинга реализации Стратегии развития транспортной системы Томской области

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Стратегия развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах является главным стратегическим документом, определяющим основные направления развития транспортного комплекса региона, что предполагает согласование разрабатываемых впоследствии в сфере транспорта планов, программ и проектов развития с выбранным стратегическим вектором и заданными приоритетами.

В этой связи для решения системных проблем транспорта и достижения стратегических целей развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах необходима разработка планов и программ как инструментов реализации Стратегии.

При этом областные (долгосрочные) целевые программы как документы среднесрочного и долгосрочного развития должны представлять собой совокупность инструментов, согласованных по ресурсам, исполнителям, органам управления и срокам реализации, обеспечивающих эффективное использование всех видов ресурсов и направленных на:

- актуализацию областной целевой программы «Совершенствование и развитие автомобильных дорог Томской области до 2010 года (с прогнозом до 2020 года)»;
- обеспечение регулярного транспортного сообщения с населенными пунктами Томской области в 2009-2015 годах;
- формирование целевой программы «Создание геоинформационных основ в рамках формирования агломерации муниципальных образований «Город Томск», «ЗАТО Северск», «Томский район» и создания пилотной программы по оптимизации ее транспортной инфраструктуры и системы транспортного обслуживания»;
- техническую паспортизацию региональных и муниципальных автомобильных дорог общего пользования, искусственных сооружений и имущественного комплекса, предназначенного для эксплуатации автомобильных дорог в 2010-2013 годах;
- проведение мониторинга существующих технологических автомобильных дорог на территории Томской области в 2010-2011 годах;
- развитие дорог необщего пользования на территории Томской области в 2011-2020 годах.

В свою очередь оперативные планы деятельности профильных органов государственной власти Томской области как документы краткосрочного планирования должны быть ориентированы на достижение среднесрочных задач.

Кроме того, постановка новых целей и задач требует приведения в соответствие с положениями Стратегии действующих в настоящее время областных и муниципальных программ развития Томской области, для которых транспортная составляющая имеет принципиальное значение.

Таким образом, реализация Стратегии обеспечит развитие опорной транспортной сети Томской области, ориентированной на ликвидацию существующих ограничений социально-экономического развития региона и интеграцию Томской области в систему межрегиональных и международных транспортных связей.

Приложение  
к Стратегии развития транспортной  
системы Томской области  
в 2008-2025 годах



Таблица 1-П (1)  
Проектная основа умеренного сценария развития  
транспортной системы Томской области

Название проекта	Срок реализации проекта	Протяженность, км	Сметная стоимость, млрд. руб. <sup>43</sup>
<b>Пакет стратегических проектов</b>			
<b>Автомобильный транспорт<sup>44</sup></b>			
Автомобильная дорога «Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск» (Северная широтная дорога)	2008-2025	240 км – строительство, 1702,7 п. м – строительство мостов, 314 км - реконструкция	30,6
Автомобильная дорога «Могильный Мыс– Колпашево – Белый Яр – Степановка –Лесосибирск» (Обь-Енисейская широтная автодорога с мостом через р. Обь у г. Колпашево)	2011-2020	165,5 км – строительство, 3065 п. м – строительство мостов, 139,5 км – реконструкция	25,0
В том числе:			
1 этап строительство мостового перехода через р. Обь у г. Колпашево	2011-2016	49,2 км	16,9
Строительство автомобильной дороги «ст. Басандайка – граница Кемеровской области в Томском районе»	2012-2015	12	0,5
Автодорожный кольцевой обход города Томска (со строительством моста в районе Черной речки)	2010-2025	78 км	27,6
<b>Железнодорожный транспорт</b>			
Северо-Сибирская железная дорога	2017-2025	860	116,8
Железная дорога «Тайга – Томск» вторые пути	2011-2014	79	15,2
Железнодорожный обход г. Томска	2011-2014	29,1	11,5
Железная дорога «Томск – Бакчар»	2011-2014	230	47
Организация скоростного движения на участке «Новосибирск – Тайга – Томск»	2015-2017	-	1,18
<b>Воздушный транспорт</b>			
Модернизация аэропорта Богашево г. Томска	2009-2012		2,2

<sup>43</sup> В ценах 2008 года.

<sup>44</sup> Проекты на автомобильном транспорте в ценах 2008 года, индекс-дефлятор – 1,088.

Таблица 1-П (1)  
Проектная основа умеренного сценария развития  
транспортной системы Томской области

Название проекта	Срок реализации проекта	Протяженность, км	Сметная стоимость, млрд. руб.
<b>Внутренний водный транспорт</b>			
Строительство флота	2009-2015		0,4
<b>Логистика</b>			
Томский транспортно-логистический комплекс в районе ст. Копылово	2014-2019		4,8
<b>Пакет проектов внутрирегионального развития</b>			
<b>Автомобильный транспорт</b>			
Автомобильная дорога «Большедорохово – Тегульдет – Поваренкино» (граница Красноярского края) – реконструкция автодороги «Большедорохово – Тегульдет» на участке 65-131 км	2008-2015	66 км – реконструкция	1,83
Автомобильная дорога «Большедорохово – Тегульдет-Поваренкино» (граница Красноярского края) – реконструкция автодороги «Тегульдет – Покровский Яр»	2016-2025	30 км – реконструкция	1,1
Строительство автомобильной дороги «Первомайское – Белый Яр»	2008-2020	106 км – строительство, 45 км – реконструкция	6,0
Строительство автомобильной дороги «Бакчар – Парбиг – Кедровый»	2008-2020	93 км – строительство, 93 км – реконструкция	7,0
Строительство автомобильной дороги «с. Яр (Томский район) – граница Кемеровской области» (в направлении села Усть-Сосновка)	2009-2011	5,1	0,14
Строительство автомобильной дороги «Томск – Тайга» по кратчайшему направлению	2018-2020	28	1,63
Проекты, направленные на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (ФЦП «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010 – 2015 годы)»)	2008-2025	Более 100	Более 10
<b>Пакет проектов агломерационного развития</b>			
<b>Автомобильный транспорт</b>			
Строительство транспортной развязки в 2 уровнях на пересечении проспекта Комсомольского с улицей Пушкина в г. Томске	2008-2010	4,713 км / 144 п. м	1,5

Таблица 1-П (1)  
 Проектная основа умеренного сценария развития  
 транспортной системы Томской области

Название проекта	Срок реализации проекта	Протяженность, км	Сметная стоимость, млрд. руб.
Строительство улицы Ключева от Иркутского тракта до ул. Осенняя в г. Томске	2006-2008	3,15	0,7
Строительство ул. Сибирской от ул. Л.Толстого до ж.д. переезда, в том числе строительство транспортной развязки и моста через р. Ушайку	2007-2010	6,08	2,9
Строительство ул. Елизаровых от ул. Шевченко до ул. Ключева	2007-2009	2,8	1,4
Реконструкция автодороги «Томск – Аэропорт» 0-10 км со строительством транспортных развязок на пл. Южная, съезд на с. Ярское, подъездом к с. Ключи	2009-2012	10	6,6
Строительство автомобильной дороги «Томск – Аэропорт» на участке 10-20 км с транспортной развязкой и путепроводом через ж./д. в районе с. Лоскутово	2008-2015	10 км / 69 п. м	6,0
<b>Пакет дальнесрочных проектов развития<sup>45</sup></b>			
<b>Автомобильный транспорт</b>			
Автомобильная дорога «Большедорохово – Тегульдет – Поваренкино» (граница Красноярского края) – строительство «Покровский Яр – Поваренкино» (граница Красноярского края)	после 2025	20 км – строительство	0,9
Реконструкция автомобильно-дорожного маршрута «Новосибирск – Колывань – Кожевниково – Томск – Мариинск – Тисуль – Шарыпово» (в границах Томской области)	после 2025	268,8 км реконструкция	10,0
Строительство скоростной автомобильной магистрали «Томск – Новосибирск»	после 2025	57	5,7
Строительство автомобильной дороги «Томск – Тайга» по кратчайшему направлению	после 2025	28	1,63
Строительства автодорожной связи «Стрежевой – Нижнеартовск» с мостом через р. Вах	после 2025	25	8,43
Строительство автомобильной дороги «Итатка – Асино»	после 2025	17 км - строительство/ 25 км- реконструкция	1,22
Малое кольцо со строительством моста в районе пер. Дербышевского, г. Томск	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки

<sup>45</sup> Проекты, реализуемые в период упреждения Стратегии.

Таблица 1-П (1)  
Проектная основа умеренного сценария развития  
транспортной системы Томской области

Название проекта	Срок реализации проекта	Протяженность, км	Сметная стоимость, млрд. руб.
Строительство магистрали вдоль реки Томи с правого берега	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
Строительство магистрали вдоль реки Томи с левого берега	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
Автомобильная дорога от Белого Яра в направлении г. Молодежный, далее в Корлики (ХМАО) и Красноселькуп (ЯНАО)	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
Автомобильная дорога от Нового Васюгана на Туру	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
Строительство автомобильной дороги от Колпашево по левому берегу р. Оби с выходом на Ханты-Мансийск	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
Продолжение трассы «Бакчар – Парбиг – Кедровый» от Кедрового до пункта Орловка (Новосибирская область) и от Тегульдета с выходом на Большую Мурту (Красноярский край)	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
Реконструкция меридиональной автодороги в западной части области «Стрежевой – Новый Васюган – Орловка – Чаны (Новосибирская область)», в т.ч. строительство совмещенного автожелезнодорожного моста через р. Обь выше по течению г. Стрежевой	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
<b>Железнодорожный транспорт</b>			
Железная дорога «Томск – Белый Яр» вторые пути	после 2025	275	18,4
Железная дорога «Бакчар – Колпашево»	после 2025	175	35
Железная дорога в направлении г. Молодежный	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
<b>Внутренний водный транспорт</b>			
Строительство нового речного порта	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
Третья очередь Томского речного порта	2013-2015		0,3
<b>Итого по умеренному сценарию (2008 – 2025 годы)</b>			<b>330</b>
<b>Итого по пакету дальнесрочных проектов</b>			<b>82</b>



Таблица 1-П(2)  
Проектная основа интенсивного сценария развития  
транспортной системы Томской области

Название проекта	Срок реализации проекта	Протяженность, км	Сметная стоимость, млрд. руб. <sup>46</sup>
<b>Пакет стратегических проектов</b>			
<b>Автомобильный транспорт<sup>47</sup></b>			
Автомобильная дорога «Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск» (Северная широтная дорога)	2008-2020 <sup>48</sup>	240 км – строительство, 1702,7 п. м – строительство мостов, 314 км – реконструкция	30,6
Автомобильная дорога «Могильный Мыс – Колпашево – Белый Яр – Степановка – Лесосибирск» (Обь-Енисейская широтная автодорога с мостом через р. Обь у г. Колпашево)	2011-2020	165,5 км – строительство, 3065 п. м – строительство мостов, 139,5 км – реконструкция	25,0
Автомобильная дорога «Большедорохово – Тегульдет – Поваренкино» (граница Красноярского края)	2016-2020	20 км – строительство, 30 км – реконструкция	1,9
Автодорожный кольцевой обход города Томска (со строительством моста в районе Черной речки)	2010-2025	78 км	27,6
Реконструкция автомобильно-дорожного маршрута «Новосибирск – Кольвань – Кожевниково – Томск – Мариинск – Тисуль – Шарыпово» (в границах Томской области)	2011-2020	268,8 км – реконструкция	10,0
Строительство автомобильной дороги «ст. Басандайка – граница Кемеровской области в Томском районе»	2012-2015	12	0,5
Строительство скоростной автомобильной магистрали «Томск – Новосибирск»	2021-2025	57	5,7
<b>Железнодорожный транспорт</b>			
Северо-Сибирская железная дорога	2014-2019	860	116,8
Железная дорога «Тайга – Томск» вторые пути	2011-2014	79	15,2
Железнодорожный обход г. Томска	2011-2014	29,1	11,5

<sup>46</sup> В ценах 2008 года.

<sup>47</sup> Проекты на автомобильном транспорте в ценах 2008 года, индекс-дефлятор – 1,088.

<sup>48</sup> Этапы и сроки реализации проекта: 1 этап – 2008-2015 гг. – обеспечение сплошного проезда с устройством переходного типа покрытия; 2 этап – 2016-2020 гг. – устройство капитального типа покрытия.

Таблица 1-П(2)  
Проектная основа интенсивного сценария развития  
транспортной системы Томской области

Название проекта	Срок реализации проекта	Протяженность, км	Сметная стоимость, млрд. руб
Железная дорога «Томск – Белый Яр» вторые пути	2018-2021	275	18,4
Железная дорога «Томск – Бакчар»	2011-2014	230	47
Железная дорога «Бакчар – Колпашево»	2018-2022	175	35
Организация скоростного движения на участке «Новосибирск – Тайга – Томск»	2012-2015		1,18
<b>Воздушный транспорт</b>			
Модернизация аэропорта Богашево г. Томска	2009-2012		2,2
Мероприятия по реконструкции аэропортового комплекса Богашево г. Томск	2012-2015		0,710
<b>Внутренний водный транспорт</b>			
Третья очередь Томского речного порта	2013-2015		0,3
Строительство флота	2009-2015		0,7
<b>Трубопроводный транспорт</b>			
Газопровод «Алтай»	2010-2014	900	51,4
<b>Логистика</b>			
Томский транспортно-логистический комплекс в районе ст. Копылово	2009-2011		4,8
<b>Пакет проектов внутрирегионального развития</b>			
<b>Автомобильный транспорт</b>			
Строительство автомобильной дороги «Первомайское – Белый Яр»	2008-2020	106 км – строительство, 45 км – реконструкция	6,0
Строительство автомобильной дороги «Бакчар – Парбиг – Кедровый»	2008-2020	93 км – строительство, 93 км – реконструкция	7,0
Строительство автомобильной дороги «с. Яр (Томский район) – граница Кемеровской области» (в направлении села Усть-Сосновка)	2009-2011	5,1	0,14
Строительства автодорожной связи Стрежевой – Нижневартовск с мостом через р. Вах	2013-1015	25	8,426
Строительство автомобильной дороги «Итатка – Асино»	2023-2025	17 км – строительство/25 км	1,22



Таблица 1-П(2)

Проектная основа интенсивного сценария развития транспортной системы Томской области

Название проекта	Срок реализации проекта	Протяженность, км	Сметная стоимость, млрд. руб
		– реконструкция	
Строительство автомобильной дороги «Томск – Тайга» по кратчайшему направлению	2018-2020	28	1,63
Проекты, направленные на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (ФЦП «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010 – 2015 годы)»)	2008-2025	550 км – строительство; 34 км – реконструкция; 1035 п. м – мостов	Более 10,0
<b>Воздушный транспорт</b>			
Развитие региональной томской авиакомпания ООО «ТомскАвиа»	2009-2012		1,6
<b>Пакет проектов агломерационного развития</b>			
<b>Автомобильный транспорт</b>			
Малое кольцо со строительством моста в районе пер. Дербышевского, г. Томск	В процессе уточнения (2015 – 2025)	В процессе уточнения (39,5)	В процессе уточнения (22,6)
Строительство магистрали вдоль реки Томи с правого берега	В процессе уточнения (2015 – 2020)	В процессе уточнения (6,5)	В процессе уточнения (10,9)
Строительство магистрали вдоль реки Томи с левого берега	В процессе уточнения (2015 – 2020)	В процессе уточнения (15,9)	В процессе уточнения (8,2)
Строительство транспортной развязки в 2 уровнях на пересечении проспекта Комсомольского с улицей Пушкина в г. Томске	2008-2010	4,713 км / 144 п. м	1,5
Строительство улицы Ключева от Иркутского тракта до ул. Осенняя в г. Томске	2006-2008	3,15	0,7
Строительство ул. Сибирской от ул. Л.Толстого до ж.д. переезда, в том числе строительство транспортной развязки и моста через р. Ушайку	2007-2010	6,08	2,9
Строительство ул. Елизаровых от ул. Шевченко до ул. Ключева	2007-2009	2,8	1,4
Реконструкция автодороги «Томск – Аэропорт» 0-10 км со строительством транспортных развязок на пл. Южная, съезд на с. Ярское, подъездом к с. Ключи	2009-2012	10	6,6
Строительство автомобильной дороги «Томск – Аэропорт» на участке 10-20 км	2008-2015	10 км / 69 п. м	6,0

Таблица 1-П(2)  
Проектная основа интенсивного сценария развития  
транспортной системы Томской области

Название проекта	Срок реализации проекта	Протяженность, км	Сметная стоимость, млрд. руб
с транспортной развязкой и путепроводом через ж./д. в районе с. Лоскутово			
<b>Городской электрический транспорт</b>			
Строительство троллейбусных линий в г. Томске	2010-2025	41	0,6
Строительство трамвайных путей в г. Томске	2010-2025	7	0,4
<b>Пакет дальнесрочных проектов<sup>49</sup></b>			
<b>Автомобильный транспорт</b>			
Строительство автомобильной дороги от Колпашево по левому берегу р. Оби с выходом на Ханты-Мансийск	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
Продолжение трассы «Бакчар – Парбиг – Кедровый» от Кедрового до пункта Орловка (Новосибирская область) и от Тегульдета с выходом на Большую Мургу (Красноярский край)	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
Автомобильная дорога от Белого Яра в направлении г. Молодежный, далее в Корлики (ХМАО) и Красноселькуп (ЯНАО)	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
Автомобильная дорога от Нового Васюгана на Туру	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
Реконструкция меридиональной автодороги в западной части области «Стрежевой – Новый Васюган – Орловка – Чаны (Новосибирская область)», в т.ч. строительство совмещенного автожелезнодорожного моста через р. Обь выше по течению г. Стрежевого	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
<b>Железнодорожный транспорт</b>			
Железная дорога в направлении г. Молодежный	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
<b>Внутренний водный транспорт</b>			
Строительство нового речного порта	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
<b>Городской электрический транспорт</b>			
Строительство скоростного трамвая	после 2025	В процессе разработки	В процессе разработки
<b>Итого по интенсивному сценарию (2008-2025 годы)</b>			<b>504,3</b>

<sup>49</sup> Проекты, реализуемые в период упрещения Стратегии.