

ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
«ЦЕНТР ПЕРСПЕКТИВНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ  
АКАДЕМИИ НАУК РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН»

УТВЕРЖДАЮ  
Директор

\_\_\_\_\_ М. Р. Сафиуллин  
(подпись)  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021 г.

**РЕФЕРАТ**

Отчета о результатах научно-исследовательской работы  
«Актуализация стратегии социально-экономического развития  
Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2030 года»

**Том 18**  
**Транспортный комплекс**

Пермь – 2021

## **1. Комплексный анализ.**

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

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

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

### **Железнодорожный транспорт**

#### *Сеть железных дорог*

Важное место в транспортной системе региона занимают железные дороги.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры составляет 1084,1 км. Ее протяженность неизменна с 2008 года. До этого периода протяженность железнодорожных путей была 1073 км. Таким образом, удельный вес автономного округа в общей длине железнодорожных путей составляет 1,25%. Железные дороги на территории округа не электрифицированы и преимущественно однопутные.

На конец 2020 года плотность железнодорожных путей общего пользования в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре составила 20 км путей на 10000 кв. км территории. В силу географического положения, природно-климатических и орографических условий, а также особенностей

хозяйственного освоения и системы расселения регион уступает по плотности железнодорожной сети среднероссийским значениям (в России – 51 км путей на 10000 кв. км территории).

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

1) Тюмень – Тобольск – Пыть-Ях – Сургут – Когалым – Новый Уренгой, с ответвлением на Нижневартовск (протяженность по территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры – 658 км). Железная дорога на всем протяжении является не электрифицированной. На участке от Тюмени до Сургута является многопутной, на остальном протяжении – однопутной.

В часовой зоне доступности до железнодорожных станций (площадью 4713 кв. км) концентрируется более 1170 тыс. человек постоянных жителей автономного округа (248 чел. на кв. км).

2) Екатеринбург – Серов – Ивдель – Советский – Нягань – Приобье с ответвлением на ст. Агириш (протяженность по территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры – 318 км). На всем протяжении является не электрифицированной однопутной. Не является транзитной линией.

В часовой зоне доступности до железнодорожных станций (площадью 1285 кв. км) концентрируется около 160 тыс. человек постоянных жителей автономного округа (125 чел. на кв. км).

3) Екатеринбург – Егоршино – Ирбит – Тавда – Устье-Аха (протяженность по территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры – 108 км). На всем протяжении является не электрифицированной однопутной. Не является транзитной железнодорожной линией. На участке в границах Ханты-Мансийского автономного округа – Югры функционирует три железнодорожные станции.

В часовой зоне доступности до железнодорожных станций (площадью 314 кв. км) концентрируется около 20 тыс. человек постоянных жителей автономного округа (64 чел. на кв. км).

#### *Грузовые перевозки железнодорожным транспортом*

С 2014 года объемы отправления и прибытия грузов на железнодорожные станции Ханты-Мансийского автономного округа – Югры стали примерно сопоставимыми, что говорит о повышении эффективности загрузки вагонов в оба направления. С 2020 года наблюдается сокращение объема прибытия грузов, что отразилось на превышении объемов отправления над прибытием (на 2 млн. тонн).

Средняя нагрузка на железнодорожную сеть региона (включая транзитный поток) составляет около 40 тыс. тонн грузов на 1 км путей, в то время как в среднем по России – 32 тыс. тонн грузов на 1 км путей, включая транзитный поток. Однако интенсивность грузоперевозок в железнодорожной сети в регионе неравномерная.

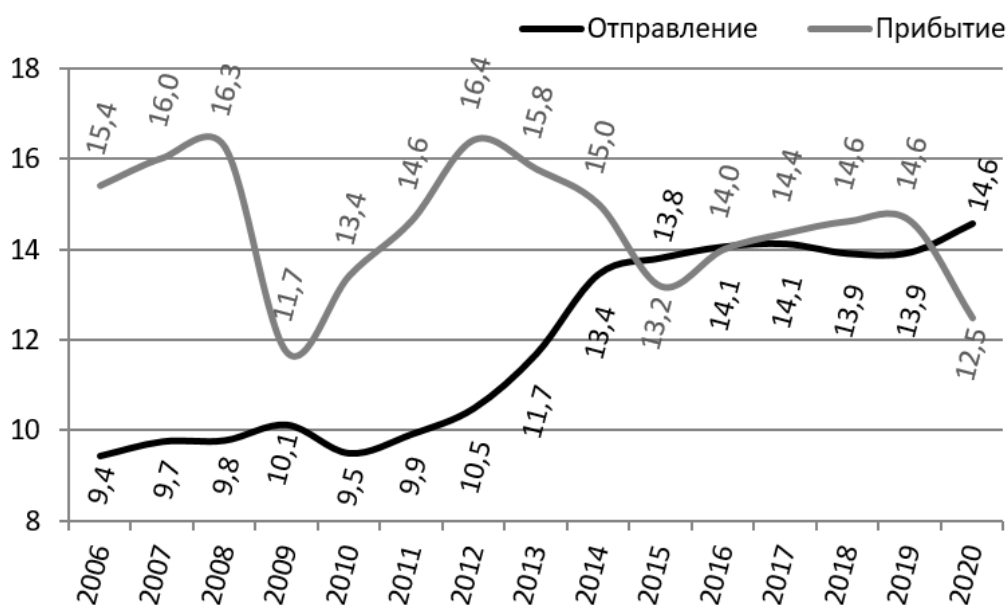


Рисунок 1. Прибытие и отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре, млн. тонн

Наибольшая интенсивность железнодорожных грузоперевозок сложилась **в восточной зоне**. В настоящее время станции в этой части региона больше отправляют грузов, чем принимают, а также отличаются значительным транзитным потоком. Всего через данный участок в 658 км проходит около 40 млн. тонн грузов (в том числе в транзитных направлениях), то есть нагрузка составляет более 60 тыс. тонн грузов на 1 км путей. Этот участок относится одним из наиболее грузонапряженных железнодорожных участков на территории России, при том что он не электрифицирован и на определенных промежутках является однопутным.

Станции восточной железнодорожной зоны преимущественно взаимодействуют с регионами Уральского федерального округа (более 40% всего товарного потока) – главным образом со Свердловской областью, Тюменской и Челябинской областями. С данными регионами связь по железной дороге достаточно эффективна с точки зрения конфигурации транспортной сети.

Второй по значимости – Приволжский федеральный округ, где выделяются Республика Башкортостан, Пермский край, Республика Татарстан, Нижегородская и Оренбургская области. С некоторыми регионами маршруты недостаточно эффективны с точки зрения конфигурации сети и имеют потенциал к спрямлению (сокращению пути и времени). Решением данной проблемы могло быть строительство новых железнодорожных путей через Свердловскую область.

Около 7% грузового потока данной зоны приходится на Сибирский федеральный округ: Томскую, Иркутскую, Омскую, Новосибирскую, Кемеровскую области, Красноярский и Алтайский края.

Значительная часть грузового потока (почти 25%) носит внешнеторговый характер, который идет к морским портам Санкт-Петербурга и Ленинградской области, южным морским портам (Туапсе, Новороссийск), к пунктам пропуска на границе с Беларусью, а также в сторону Оренбургской области на границу с Казахстаном.

Так как восточная зона отличается высоким грузопотоком, она требует значительной разгрузки. В среднесрочной перспективе наиболее вероятным выглядит создание широтных ответвлений от данной ветки: на запад в сторону Ханты-Мансийска с последующим продлением до западной меридиональной ветки (до станции Нягань) и на восток – от Нижневартовска до Томска. Несмотря на то, что по ряду проектных предложений железнодорожная ветка на Ханты-Мансийск предлагалась от станции Салым, более оптимальным решением является обеспечение более прямой связи с – Сургутом, Нефтеюганском и Нижневартовском. Это обеспечит более эффективную внутреннюю связность в регионе, а также усилит каркас расселения, создав предпосылки для расширения агломерационных процессов. Кроме того формирование связи по линии Сургут – Ханты-Мансийск создаст больше перспектив для дальнейшего расширения железнодорожной сети.

В западной зоне 3-4 тыс. тонн грузов приходится на 318 км, то есть нагрузка составляет порядка 10-15 тыс. тонн грузов на 1 км путей, что существенно ниже восточной зоны. Основной поток также идет в направлении регионов Уральского федерального округа (около 65%) и в первую очередь Свердловской области. Второе по значимости направление – Приволжский федеральный округ (15%), где выделяются Пермский край и Республика Башкортостан. Чуть более 10% грузовых потоков приходится на регионы Центрального федерального округа (преимущественно на Московскую область).

Со многими регионами маршруты данной зоны недостаточно эффективны с точки зрения конфигурации, однако перспективы их спрямления находятся вне прямого влияния Ханты-Мансийского автономного округа и зависят непосредственно от решений других субъектов России.

Возможности развития данной зоны железнодорожной транспортной системы региона связаны с ликвидацией тупиковости за счет продления железной дороги в сторону восточной зоны – через Ханты-Мансийск с последующим выходом в Томскую область и на Транссибирскую железнодорожную магистраль.

Достаточно перспективным выглядит железнодорожное сообщение со стороны станции Приобье в направлении Надыма и Северного широтного хода (до Нового Уренгоя и Норильска). Это направление позволит ускорить транспортировку грузов из регионов Уральского и Приволжского федеральных округов как в Ханты-Мансийский автономный округ, так и в Ямало-Ненецкий автономный округ, а также существенно разгрузить восточную железнодорожную зону. Однако, осуществляемое в настоящее время строительство системы железных дорог в рамках проекта Северного широтного хода, а также планируемая железнодорожная линия Полуночное –

Обская (включена в «Стратегию развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года»), отодвигают на более дальнесрочную перспективу подобные инфраструктурные решения.

Еще одним потенциальным направлением в долгосрочной перспективе может стать пробивка коридора до планируемой железнодорожной линии «Полуночное – Обская», которая призвана активизировать освоение ресурсов Полярного Урала. Железнодорожная ветка должна пройти в меридиональном направлении транзитом через самую западную часть территории Ханты-Мансийского автономного округа, создавая здесь предпосылки для разработки рудных месторождений. Чтобы предупредить появление еще одного дезинтегрированного участка железной дороги на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, целесообразно предусматривать более протяженный широтный коридор по направлению

В южной зоне 200-300 тонн грузов приходится на 108 км, то есть нагрузка составляет порядка 2-3 тыс. тонны грузов на 1 км путей. Таким образом, данное направление можно отнести к малоинтенсивным в части грузовых перевозок, что связано с низкими объемами потребления и генерирования товарных потоков из-за конечного характера ветки и негативными экономическими процессами в Кондинском муниципальном районе. При этом показатели грузоперевозок здесь в последние годы только снижаются. В тоже время данная территория имеет потенциал развития в части лесопромышленного комплекса и освоения топливно-энергетических полезных ископаемых. В связи с этим требуется предусмотреть возможные варианты ликвидации тупикового статуса этой части региона за счет интеграции существующей здесь транспортной сети (в том числе железнодорожной) в перспективную систему грузопотоков.

Таблица 1

Принято и отправлено грузов по группам железнодорожных станций Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (без учета внешнеторговых потоков), тыс. тонн

Станции	Принято		Отправлено		Соотношение отправлено / принято	
	2008	2017	2008	2017	2008	2017
Восточная					х	х
принято/отправлено	12651,6	11506,7	7524,9	12207,3	0,50	0,81
с севера / на север	41,9	18,0	430,1	322,2	10,26	17,90
с юга / на юг РФ	12425,1	11270,0	5576,9	8791,1	0,47	0,79
с юга / на юг м/нар	184,6	218,7	1517,9	3094,0		
по территории ХМАО	469,2	370,8	469,2	370,8	х	х
транзитом с севера	х	х	3793,1	11299,9	х	х
в т.ч. внутри РФ	х	х	1798,5	10547,5	х	х
м/нар (экспорт с ЯНАО)	х	х	1994,6	752,4	х	х

транзитом с юга	4581,0	3598,3	x	x	x	x
в т.ч. внутри РФ	4458,6	3532,6	x	x	x	x
м/нар (импорт в ЯНАО)	122,4	65,7	x	x	x	x
Западная	2959,0	2073,7	1922,3	1299,8	x	x
в т.ч. по России	2917,6	2063,2	1191,9	905,5	0,41	0,44
из них по ХМАО	76,2	43,2	76,2	43,2	x	x
Южная	466,2	168,1	284,0	40,3	x	x
в т.ч. по России	455,1	156,3	284,0	34,3	0,62	0,22
из них по ХМАО	2,0	6,3	2,0	6,3	x	x

Транзитный поток с Ямало-Ненецкого автономного округа идет со станций Лимбей, Сывдарма, Ноябрьск, Пурпе, Корочаево. Превалирующая часть транзитного грузопотока направляется в сторону Ленинградской области (до 70% всего транзита из ЯНАО), в том числе для дальнейшего экспорта. После строительства и ввода в эксплуатацию Северного широтного пути, данные потоки будут переориентированы на него, так как это позволит грузоотправителям экономить до 1000 км пути (граница целесообразности использования Северного широтного пути проходит примерно в районе Ноябрьска – Пурпе). Таким образом, при прочих равных условиях после завершения данного инфраструктурного объекта объемы потоков, проходящих через территорию восточной части Ханты-Мансийского автономного округа – Югра, могут сократиться на 25%, а нагрузка на железнодорожную сеть снизится до среднероссийских значений. В тоже время, возрастающее интенсивное хозяйственное освоение Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, Арктики, а также интеграция в общую железнодорожную систему Норильского промышленного узла, повлияют на рост грузопотоков, которые будут распределяться по двум веткам: Новый Уренгой – Надым – Лабытнанги и далее в сторону Балтийских портов или Новый Уренгой – Сургут с выходом на Транссибирскую железнодорожную магистраль в Тюменской области и в Томской области. Таким образом, Ханты-Мансийский автономный округ сможет компенсировать часть утерянного грузопотока за счет перехвата вновь нарастающих грузов на железнодорожном транспорте, в том числе обеспечивая их распределение в широтном направлении (как в регионы Урало-Поволжья, так и в регионы Сибири и Дальнего Востока).

Железнодорожная сеть Ханты-Мансийского автономного округа в системе существующих, строящихся, планируемых и перспективных межрегиональных железнодорожных путей.

1. Северный широтный ход (с выходами на Норильск, Сабетту и Бованенково)

2. Северо-Сибирская железнодорожная магистраль (Нижневартовск – Усть-Илимск с выходом на Транссибирскую железнодорожную магистраль)

Железнодорожной магистралью, которая должна дублировать Трансиб и выполнять транзитные функции между АТР и ЕС должен стать Северсиб, который пройдет по среднетаежным территориям Ближнего Севера по линии

Пермь – Ивдель – Югорск - Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск - Белый Яр – Лесосибирск - Усть-Илимск и далее до Тихого океана. В настоящее время Северосиб построен фрагментами: Пермь – Ивдель - Югорск (требует реконструкции и расширения), Сургут - Нижневартовск. Это в основном таежная территория Ближнего Севера, уже давно обжитая, здесь издавна живут не вахтовики, а укоренившееся население, построены не только заводы, но и вузы, ссузы, больницы и все, что необходимо для жизни современного человека.

Сооружения Северосиба приведет к появлению у округа транспортной экономической специализации. Грузы из Южной Кореи, Китая, Японии, Юго-Восточной Азии в Северную Европу пойдут через округ, и первым крупным транспортным узлом в Югре станет Нижневартовск, находящийся примерно на полпути из Восточной Азии в Европу. Здесь самое удобное место для аванпорта, где грузы будут складироваться, обрабатываться, со временем могут быть построены заводы по сборке, переработке грузов, чтобы дальше уже шла готовая продукция. Вторым крупнейшим транспортным узлом станет Сургут, а третьим (также аванпортом Югры, но с запада) – новый крупнейший транспортный узел и город, который соединит Югорск и Советский.

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

3. Баренцкомур продолжение Северо-Сибирской железнодорожной магистрали до проектируемого порта Индига (после 2030 года).

4. Полуночное – Обская – Салехард (часть Северного широтного хода «Обская - Салехард - Надым - Пангоды - Новый Уренгой - Коротчаево» в рамках проекта Урал Промышленный – Урал Полярный)

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

В первую очередь это строительство западного транспортного коридора Ивдель – Агириш – Салехард – порт Сабетта вдоль восточного склона Уральских гор. Эта трасса уже запланирована, и ее реализация позволит скоординированно развивать единую транспортную систему региона, включая Северный морской путь, речные коммуникации Оби и Енисея, а также



будущие железнодорожные выходы Северо-Сибирской магистрали. Планируемая железная дорога соединится с сооружаемым Полярсибом по маршруту Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево. Она свяжет газодобывающие районы Ямало-Ненецкого автономного округа с районами месторождений Полярного Урала и промышленными центрами Северного и Среднего Урала.

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

- создание транспортного коридора по восточному склону Приполярного и Полярного Урала - железнодорожной магистрали «Полуночное – Обская», автодороги «Агириш – Салехард»;

Железнодорожный транспорт обеспечивает транспортно-экономическую интеграцию Ханты-Мансийского автономного округа – Югра с промышленными районами и морскими портами России, а также обеспечивает завоз массовых объемных грузов для хозяйственного освоения территории самого автономного округа, Ямало-Ненецкого автономного округа, а также Арктики.

#### *Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом*

Поезда дальнего следования, проходящие по восточной части Ханты-Мансийского автономного округа – Югре, формируются или заканчивают свой маршрут в следующих пунктах:

– Нижневартовск (в Адлер, Астрахань, Барнаул, Волгоград, Москва, Новокузнецк, Пенза, Самара, Тюмень, Омск);

– Новый Уренгой, ЯНАО (в Казань, Москву, Новосибирск, Оренбург, Уфу, Имеритинский курорт, Пермь, Анапу).

Также здесь представлены маршруты пригородного электротранспорта:

– Сургут – Куть-Ях (дважды в сутки);

– Сургут – Нижневартовск-1 (ежедневно);

– Сургут – Ульт-Ягун;

– Ульт-Ягун – Нижневартовск.

Частота рейсов железнодорожного транспорта в населенных пунктах на этой ветке составляет более 20 поездов в сутки более, чем по 15 направлениям.

На станции Приобье начинаются маршруты в Москву, Екатеринбург, Уфу, Анапу, Новороссийск. В этой части региона развита система пригородных поездов: помимо маршрута «Приобье – Серов», выполняются рейсы «Ивдель – Алябьево», «Ивдель – Верхнекондинская», «Верхнекондинская – Приобье», «Верхнекондинская – Агириш». В среднем по станциям на этом участке железнодорожного пути курсирует 1-2 поезда день и поезд пригородного сообщения.

Станция Устье-Аха связана небольшими по протяженности маршрутами: ежедневно курсирует поезд в г. Екатеринбург и электричка в г. Тавда.

Таким образом, ключевые пассажирские железнодорожные станции региона – Сургут, Нижневартовск, Когалым, Пыть-Ях, Приобье, Устье-Аха.

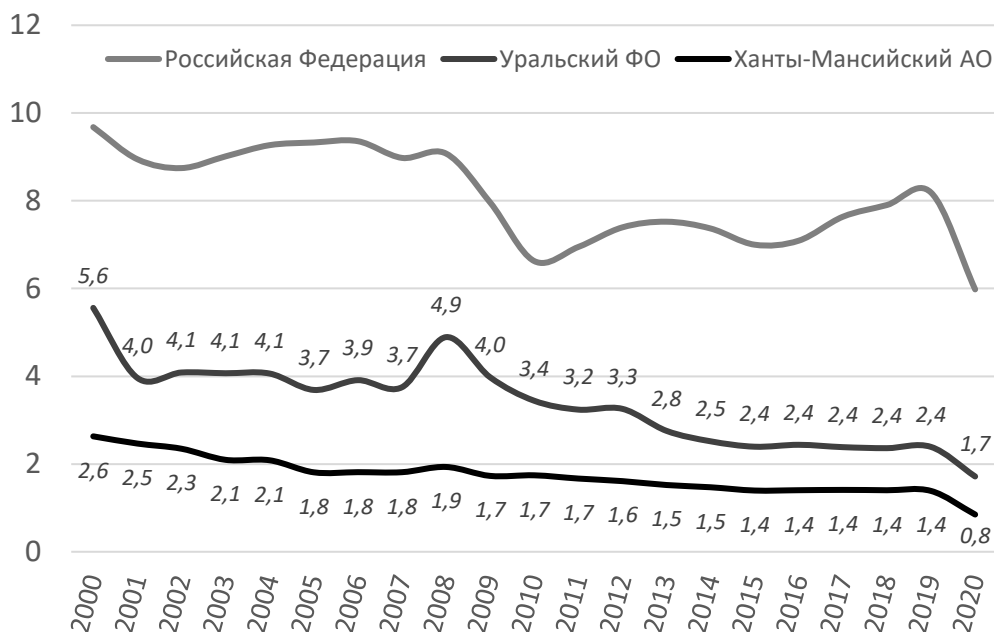


Рисунок 2. Уровень подвижности населения на железнодорожном транспорте (число отправленных пассажиров железнодорожного транспорта в расчете на 1 жителя)

Уровень подвижности населения на железнодорожном транспорте в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре существенно ниже среднего уровня по России. При этом, подвижность населения на железнодорожном транспорте в регионе имеет тенденцию к устойчивому снижению, что связано с преобладающим ростом гражданской авиации. В целом для населенных пунктов, где имеется железнодорожное сообщение уровень подвижности на данном виде транспорта на 30% выше, чем в среднем по округу. Однако в сравнении с показателями по Уральскому ФО и России железнодорожный транспорт является менее привлекательным. В первую очередь – это следствие отдаленности региона от основной системы расселения. Еще одна из проблем, которая не позволяет наращивать перевозки железнодорожным транспортом – несвязность территорий внутри региона, что существенно ограничивает внутрирегиональный рынок железнодорожных перевозок. В качестве дополнительной проблемы можно отметить низкие скорости передвижения на железнодорожном транспорте.

Вместе с тем железнодорожный транспорт в настоящее время слабо используется для транспортировки грузов и пассажиров во внутрирегиональном сообщении, что связано с отсутствием единой системы железнодорожного сообщения в границах региона. Низкая степень связности отдельных территорий друг с другом железнодорожным транспортом ограничивает развитие производственной деятельности и технологических процессов, а также внутрирегиональную интеграцию и кооперацию

хозяйствующих субъектов в рамках территориально-производственных формирований.

По подпрограмме «Железнодорожный транспорт» в 2020 году из бюджета автономного округа осуществляется субсидирование предприятий железнодорожного транспорта в целях сохранения доступности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в автономном округе пригородным сообщением, что позволило удешевить стоимость билетов в среднем на 73,6 %.

За счет средств бюджета автономного округа осуществляется субсидирование предприятий железнодорожного транспорта на возмещение фактически понесенных затрат, возникших при предоставлении региональных льгот по оплате проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении детям в возрасте от 5 до 7 лет в размере 75 % от действующего тарифа и обучающимся в размере 50 % от действующего тарифа.

Задачами железнодорожного транспорта являются повышение качества, доступности пассажирских перевозок, увеличение скорости доставки грузов и пассажиров. В рамках данного направления целесообразно предусмотреть следующие мероприятия по обновлению (реконструкции, модернизации и строительству железнодорожной инфраструктуры):

- реконструкция вокзала в г. Пыть-Ях (2023);
- реконструкция вокзала в г. Сургут (2023);
- строительство вокзала в г. Нягань (2025);
- строительство вокзала в г. Лангепас (2030);
- реконструкция малых станций Устье-Аха, Ульт-Ягун, Куть-Ях (для повышения уровня комфорта и сервиса, при необходимости расширение мощности вокзальных комплексов);

При реализации проектов по расширению железнодорожной сети в регионе потребуются также:

- строительство ж/д станций на новых железнодорожных маршрутах;
- строительство ж/д вокзала в г. Ханты-Мансийск;
- строительство вокзала в пгт. Салым (зависит от трассировки);
- расширение маршрутной сети из Приобья, Нижневартовска, в том числе после расширения железнодорожной сети.

Направления стратегического развития в области железнодорожного транспорта, предлагаемые на расчетный период:

1. Развитие железнодорожной сети сокращение затрат на топливо за счет перевода на электрическую тягу, перевод на газомоторное топливо, удлинение составов потери от несоблюдения сроков доставки, за счет увеличения скорости движения

2. Ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность, в том числе;

- реализации генеральной схемы развития Сургутского железнодорожного узла;
- строительства вторых путей на железных дорогах и их электрификация;

– обеспечение транспортной доступности секторов экономики и населения к железнодорожным станциям,

3. Увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, в том числе создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения, за счет:

- создания инфраструктуры межрегионального скоростного и высокоскоростного сообщения на железнодорожном транспорте;
- электрификации участков железных дорог;
- устройства автоблокировки на участках железных дорог;
- массовое обновление парка пассажирского подвижного состава на железнодорожном транспорте с заменой морально устаревших вагонов и электропоездов на современные;

4. Развитие скоростных железнодорожных пассажирских перевозок, в том числе:

- организации скоростного железнодорожного сообщения со смежными регионами;
- связывание железных дорог региона в единую сеть.
- сокращение пересечений железных и автомобильных дорог в одном уровне;
- оснащение железнодорожных вокзалов, автовокзалов, речных вокзалов, транспортно-пересадочных узлов, аэропортов и посадочных площадок современными специальными средствами и оборудованием контроля и обеспечения безопасности;

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

### **Автомобильный транспорт**

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

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

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

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

- большое значение в обеспечении транспортного сообщения в округе имеют зимние автомобильные дороги и ледовые переправы, общая

протяженность которых составляет 2884 км.

Таблица 2

Автодорожная сеть в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре в 2020 году

	Общая протяженность – всего	в том числе по значению:		
		федерального	регионального или межмуниципального	местного
Всего	7 348.4	433.9	2 854.6	4 059.9
с твердым покрытием	6 158.3	433.9	2 854.6	2 869.8
с усовершенствованным покрытием	5 495.6	433.9	2 721.0	2 340.7

Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре в 2020 году составил 83,8%, что больше чем в среднем по России (70,6%) и Уральском федеральном округе (75,3%).

Из общей протяженности дорог с твердым покрытием – 89,2% были с усовершенствованным покрытием (в России – 62,2%, в Уральском федеральном округе – 73,7%).

Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в 2020 году в регионе составила всего 12 км дорог на 1000 кв. км территории, что существенно ниже общероссийского уровня (64 км на 1000 кв. м) и среднего значения по Уральскому федеральному округу (44 км на 1000 кв. м).

По территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югра проходит 434 км федеральных дорог, а именно Трасса Р-404 (Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск). Это единственная федеральная автомобильная дорога, которая соединяет Тюменскую область с Ханты-Мансийским автономным округом – Югрой. Автомобильная дорога состоит из двух участков «Тюмень – Тобольск – Салым – Нефтеюганск – Сургут» и «Нефтеюганск – Ханты-Мансийск». На всем протяжении автомобильная дорога представлена усовершенствованным покрытием.

Протяженность региональных и межмуниципальных дорог в 2020 году составила 2854,6 км, из которых все – с твердым покрытием, в том числе 2721 км – с усовершенствованным покрытием (кроме участков Шаим – Мулымья и Урай – Половинка в Кондинском муниципальном районе). Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения представлен в таблице.

Формирование опорной сети дорог, расширение внутренних и внешних транспортно-экономических связей, обеспечение безопасности, повышение

качества являются основными задачами развития дорожного хозяйства автономного округа.

Основная часть автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в регионе относится к категории III – более 68%. Вторая категория дорог по протяженности – IV (на нее приходится около 16%). Таким образом, можно сделать вывод что дороги Хант-Мансийского автономного округа обладают средними показателями пропускной способности. При этом на большинстве направлений пропускная способность дорог полностью (и даже с запасом) обеспечивает интенсивность сложившихся потоков.

#### *Автомобильный пассажирский транспорт*

В автономном округе зарегистрировано более 873,8 тыс. ед. автотранспорта, в том числе: легковых автомобилей – 631,6 тыс. ед., автобусов – 19,3 тыс. ед.; грузовых автомобилей – 147,5 тыс. ед. Перевозку пассажиров автомобильным транспортом выполняют 38 предприятий и организаций пассажирского наземного транспорта различных форм собственности и более 100 индивидуальных предпринимателей. Обеспечиваются перевозки по 387 маршрутам, в том числе: 150 межмуниципальных маршрута, 237 муниципальных маршрутов, годовой объем перевозок пассажиров – более 39 млн. пассажиров.

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

Таблица 3

#### Динамика основных показателей развития автодорожной отрасли в Ханты-Мансийском автономно округе – Югра

Показатели	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год прогноз
<b>Транспорт</b>						
Общее количество перевезенных пассажиров автомобильным, воздушным, водным и железнодорожным видами транспорта, тыс. чел.	44 694	43 181,8	42887,3	42 868,4	43 309,3	42 577
Количество маршрутов, выполняемых автомобильным, воздушным, водным и железнодорожным видами транспорта, субсидируемых из бюджета автономного округа, ед.	105	113	114	108	120	127

Количество перевезенных пассажиров по маршрутам, выполняемым автомобильным, воздушным, водным и железнодорожным видами транспорта, субсидируемым из бюджета автономного округа, тыс. чел.	1 515,0	1 449,7	1 443,6	1 389,0	1 553,6	1 400
Удешевление стоимости проезда для населения по маршрутам, выполняемых автомобильным, воздушным, водным и железнодорожным видами транспорта субсидируемым из бюджета автономного округа), в среднем, %	63,3	68,5	68,5	68,9	72,0	72,1
<b>Автомобильные дороги</b>						
Протяженность автомобильных дорог общего пользования (федеральные, региональные или межмуниципальные, местные автомобильные дороги), км	6 830,4	6 878,6	6 925,25	7 070,02	7 212,6	7 300,9
Протяженность зимних автомобильных дорог и ледовых переправ общего пользования, км	3 150,8	3 083,6	3 083,6	2 390,0	2 352,69	2 312,2

На договорной основе за счет средств бюджета автономного округа осуществляется возмещение фактически понесенных затрат от пассажирских перевозок в пригородном, межмуниципальном сообщении на территории автономного округа по регулируемым тарифам 10 автотранспортным предприятиям и 2-м индивидуальным предпринимателям.

Субсидирование пассажирских перевозок из бюджета Югры позволило:

- сохранить оптимальную сеть социально-значимых межмуниципальных и пригородных автобусных маршрутов, выполняемых пассажирскими автотранспортными предприятиями на территории автономного округа;

- обеспечить транспортную доступность населения национальных поселков и сельских поселений к объектам социальной инфраструктуры;

- удешевить в среднем на 77,7% стоимость проезда для населения на межмуниципальных и пригородных маршрутах.



Таблица 4

Целевые показатели реализации регионального проекта «Дорожная сеть»

Целевой показатель	2019 г.			2020 г.		
	План	Факт	%	План	Факт (оценка)	%
Доля автодорог регионального значения, находящихся в нормативном состоянии, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения на конец 2017 года, %	84,79	87,85	103,6	85,33	87,92	103,1
Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, %	75,69	71,41	94,3	78,70	78,70	100,0
Доля автодорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, %	13,93	5,63	247,4	13,43	5,17	259,8
Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети, %	90,0	81,4	110,6	80	79,1	101,1
Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, чел./100 тыс. чел.	11,80	9,8	120,4	10,92	10,92	100,0
Доля соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог регионального значения и автомобильных дорог в городских агломерациях с учетом загруженности	70,68	77,51	109,7	72,19	72,19	100,0

На рынке оказания услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам в автономном округе достигнуты значения ключевых показателей федерального и регионального стандарта развития конкуренции.

Субсидирование автобусных пассажирских перевозок осуществляется с учетом положений федерального законодательства в сфере закупок, что способствовало развитию конкуренции на рынке услуг пассажирских перевозок автомобильным транспортом, стимулированию повышения качества услуг, предоставляемых населению, в том числе с учетом социальной составляющей.

*Анализ транспортно-эксплуатационных показателей, пропускной способности, эффективности построения опорной сети автомобильных дорог общего пользования.*

Федеральные, региональные или межмуниципальные автомобильные дороги автономного округа обеспечивают вхождение автотранспорта с частных и местных автомобильных дорог в транспортную систему страны, а также транспортную доступность секторов экономики и населения к

железнодорожным станциям, речпортам и аэропортам. Это определяет их системообразующую, опорную роль в сети автомобильных дорог Югры. Отмеченное подтверждается и структурой сети региональных и межмуниципальных автомобильных дорог в автономном округе, определившей необходимость строительства их в параметрах и капитальности дорог более высоких категорий, относительно аналогичных дорог в России и Уральском федеральном округе.

Кроме обеспечения связи региона с соседними субъектами Российской Федерации автодорожная сеть имеет немаловажное значение для связи и транспортировки пассажиров и грузов внутри региона, то есть между муниципальными образованиями. В тоже время автомобильный транспорт для многих населенных пунктов имеет ограниченно значение, поскольку в период распутицы и в летний период автомобильными дорогами можно добраться не до любого поселения. Большое количество поверхностных вод, чрезвычайно слабый дренаж и сильная заболоченность территории существенно осложняет строительство постоянных дорог, требует значительных капитальных вложений. В этих условиях автомобильное сообщение здесь осуществляется только в период с декабря по март по ежегодно устраиваемым временным дорогам – «зимникам». Следует отметить, что зимой частые снегопады, заносы нередко нарушают регулярность перевозок и требуют поддержания дороги в проезжем состоянии.

Таким образом, многие сельские населенные пункты отнесены к труднодоступным и отдаленным территориям. Общей особенностью удаленных труднодоступных малочисленных сельских поселений муниципальных районов является их значительная, до 100 и более километров, удаленность от районных центров.

Наиболее благоприятная ситуация по автомобильным дорогам с твердым покрытием в городских округах Нефтеюганск, Радужный, Когалым, Покачи, Пыть-Ях, Лангепас, Сургут, Ханты-Мансийск (более 95% автодорог имеют твердое покрытие), а также в Нижневартовском и Нефтеюганском муниципальных районах (более 90%).

Относительно удовлетворительная ситуация с состоянием дорог (более 75% автодорог с твердым покрытием) в Саргатском муниципальном районе, в городских округах Урай, Нягань, Мегион, Нижневартовск.

Таблица 5

Протяженность автодорог общего пользования местного значения на конец 2020 года, км

	Всего	с твердым покрытием		с усовершенствованным покрытием <sup>1</sup>	
		км	% от всего	км	% от всего
<b>Муниципальные районы</b>					
Белоярский	184.5	113.6	61.6	113.6	61.6

<sup>1</sup> с твердым покрытием – цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами

Березовский	233.4	161.9	69.4	59.1	25.3
Кондинский	488.2	242.8	49.7	120.3	24.6
Нефтеюганский	174.8	158.2	90.5	138.5	79.2
Нижневартовский	209.2	195.1	93.3	162.6	77.7
Октябрьский	323.9	154.5	47.7	61.3	18.9
Советский	294.6	121.1	41.1	105.8	35.9
Сургутский	440.8	336.9	76.4	292.5	66.4
Ханты-Мансийский	214.6	88.7	41.3	34.5	16.1
<b>Городские округа</b>					
Ханты-Мансийск	168.4	160.5	95.3	140.1	83.2
Лангепас	86.5	85.1	98.4	85.1	98.4
Мегион	84.2	70.1	83.3	70.1	83.3
Нефтеюганск	56.6	56.6	100.0	56.6	100.0
Нижневартовск	182.6	161.5	88.4	161.5	88.4
Сургут	295	283.4	96.1	283.4	96.1
Радужный	49.5	49.5	100.0	49.5	100.0
Урай	82.3	62.5	75.9	38.4	46.7
Нягань	113.6	92	81.0	92	81.0
Когалым	91.7	91.7	100.0	91.7	100.0
Покачи	36.3	36.3	100.0	36.3	100.0
Пыть-Ях	77.3	77.3	100.0	77.3	100.0
Югорск	171.9	70.5	41.0	70.5	41.0

Низкая доля автомобильных дорог с твердым покрытием (от 40 до 60%) характерна для города Югорска и большинства муниципальных районов: Советский, Ханты-Мансийский, Октябрьский, Кондинский, Белоярский и Березовский.

Таблица 6

Протяженность автомобильных дорог по значению в разрезе муниципальных образований

	Протяжённость по значению, км				Численность населения	Площадь
	федерально го	регионального или межмуниципального	местного	всего		
Ханты-Мансийский МР и ГО «Город Ханты-Мансийск»	100	316	381	1594	122721	46401.8
Кондинский МР и ГО «Город Урай»		313	537	1700	71262	54681.7
Октябрьский МР и ГО «Город Нягань»		362	438	800	86627	25316.1
Советский МР и ГО «Город Югорск»		297	471	1536	85882	30252.2
Березовский		104	233	337	22 286	88100.5

Белоярский		169	185	354	28 741	41646
Нефтеюганский МР, ГО «Город Нефтеюганск» и ГО «город Пыть-Ях»	334	106	293	2199	212582	24782.4
Сургутский МР, ГО «Город Сургут» и ГО «Город Когалым»		628	828	4368	582192	105505
Нижневартовский МР, ГО «Город Лангепас», ГО «Город Мегион», ГО «Город Покачи», ГО «Город Нижневартовск», ГО «Город Радужный»		479	641	1555	475 361	117757.4
	434	2774	4007	15243	1687654	534443.1

Далее представлен анализ автотранспортной сети отдельных групп муниципальных образований.

**Советский муниципальный район.** Все основные населенные пункты расположены на одной транспортной линии, представляющей бимодальный коридор до пгт. Приобье. Автомобильными дорогами связаны все населенные пункты муниципального района. Достигается высокая связность и эффективность конфигурации сети за счет её линейного характера. Однако из-за линейной формы автодорожного каркаса в системе имеются риски и уязвимости, связанные с отсутствием альтернативных способов передвижения между населенными пунктами. Также линейный характер расселения отражается на существенном транзитном потоке, который проходит со стороны Приобья и Ханты-Мансийская в сторону Свердловской области, Пермского края и других регионов Урала и Поволжья.

На территории муниципального района имеется всего один замкнутый цикл (представленный частично грунтовой дорогой). Также территория муниципального образования участвует в формировании межрайонного цикла Нягань – Талинка – Югорск – Нягань.

Большая часть автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (более 80%) относится к III категории, подъезды к населенным пунктам в муниципальном районе представлены дорогами IV класса. Всего одна дорога «г. Югорск – г. Советский» (10 км) относится к категории IB с максимальной пропускной способностью 2200 авт. в сутки для каждой полосы. На текущий момент пропускная способность автомобильных дорог в муниципальном образовании достаточная для сложившихся потоков. Уровень использования эффективной пропускной способности около 25-30%.

### **Белоярский муниципальный район**

Сеть автомобильных дорог имеет выраженный линейный характер с несколькими ответвлениями. Основная автодорожная ось «пгт. Андра – п.

Лыхма – г. Белоярский» носит условно тупиковый характер: на севере упирается г. Белоярский, на юге прерывается паромной переправой пгт. Приобье – пгт. Андра, а также имеет ответвления на пгт. Октябрьский (Октябрьского района), в п. Сосновка, с. Казым, п. Верхнеказымский, п. Сорум. Шесть населенных пунктов не имеют постоянного автомобильного сообщения с внешним окружением: с. Полноват, с. Ванзеват, д. Нумто, д. Юильск, с. Тугияны и д. Пашторы. Всего в них проживает более 1,5 тыс. чел. До таких населенных пунктов организуются зимники, а также речное и воздушное сообщение.

Загруженность автомобильной сети низкая, в силу отсутствия значимых грузовых потоков и ограниченностью автодорожной сети (в связи с наличием паромной переправы и её тупиковым, преимущественно автономным характером). Кроме того, часть грузов завозится сразу речным транспортом или гражданской авиацией. В текущем варианте автомобильная дорога экономически неэффективна – существующей интенсивности движения недостаточно для ее окупаемости. При этом пиковая загруженность имеет волновой характер – к моменту прибытия и отправления паромов. Таким образом, для обеспечения реконструкции данной автомобильной дороги требуется привлечь транзитные потоки, которые могут пойти в сторону Ямало-Ненецкого автономного округа и в обратном направлении.

В Белоярском муниципальном районе все автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения относятся к III категории. Это участок дороги г. Югорск – г. Советский – п. Верхний Казымский (115 км асфальтобетон и цементобетон), а также подъездная автомобильная дорога к г. Белоярский (35,03 км, асфальтобетон).

На текущий момент пропускная способность автомобильных дорог в муниципальном образовании достаточная для сложившихся потоков. Уровень использования эффективной пропускной способности менее 5%. Состояние отдельных участков автомобильной дороги г. Югорск – г. Советский – п. Верхний Казымский можно оценить как неудовлетворительное. По автомобильным дорогам общего пользования местного значения наблюдается поступательное сокращение дорог, не отвечающих нормативным требованиям. На конец 2020 года удельный вес таких дорог составил 10,5%.

### **Берёзовский муниципальный район**

В Березовском муниципальном районе полностью отсутствует единая межселенная сеть автомобильных дорог. В муниципальном образовании представлена совокупность автомобильных дорог, несвязанная друг с другом и с общей автодорожной системой региона.

Из региональных и межмуниципальных дорог имеется дорога п. Саранпауль – Неройка – Пуйва – Халмер Ю (88,59 км, V категория, щебень), а также участок дороги Нижние Нарыкары – пгт. Игрим (15,83 км, IV категория, преимущественно асфальтобетон). Таким образом, общая протяженность региональных и межмуниципальных дорог общего пользования составляет 104,4 км.

Из автомобильных дорог местного значения имеется дорога Приполярный – Хулимсунт в направлении п. Светлый. От п. Приполярный можно доехать до Республики Коми. Общая протяженность автомобильных дорог местного значения 233 км, из которых – 161.9 км (или 69.4%) – с твердым покрытием, в том числе с усовершенствованным – 59.1 км. При этом 23,7% автомобильных дорог общего пользования местного значения не отвечают нормативным требованиям (из них в г/п Приполярный все 100%, в с/п Хулимсунт – 66%, в г/п Игрим – 35%, в г/п Берёзово – 20%).

В зимнее время года прокладывается сеть зимних автомобильных дорог (автозимников), которая обеспечивает связь населенных пунктов внутри района, а также выход на железнодорожную станцию Приобье (железнодорожная ветка Ивдель (Свердловская область) – Приобье (Октябрьский район), через п. Светлый – в г. Югорск, через п. Приполярный – в Республику Коми, через с. Теги – в г. Салехард (Ямало-Ненецкий автономный округ). Автозимники открываются в декабре и действуют до апреля. Перевозку автомобильным транспортом общего пользования в Березовском районе осуществляет по дорогам зимнего пользования ООО «Северавтотранс».

Отсутствие автомобильных дорог с твердым покрытием, связывающих поселения Березовского района между собой и с опорной сетью автомобильных дорог, является основным сдерживающим фактором социально-экономического развития Березовского района. Приоритетной задачей Березовского района является развитие существующей транспортной инфраструктуры, которое заключается в формировании опорной сети дорог общего пользования, затем – в обеспечении отдаленных населенных пунктов автотранспортной связью с районным центром и опорной сетью дорог общего пользования.

Большая часть населенных пунктов не имеет круглогодичной связи наземными видами транспорта. Доставка пассажиров и грузов обеспечивается водным и воздушным транспортом, а также по зимникам.

Перспективы развития автодорожной сети связаны с освоением месторождений Полярного Урала, строительством железной дороги Полуночное – Обское – Лабытнанги, а также автомобильного дублёра со стороны п. Агириш в сторону Салехарда. Кроме того, планируется строительство автомобильных дорог круглогодичного пользования: Берёзово – Игрим – Светлый – Приобье с выходом на г. Советский, а также Игрим – Саранпауль, Светлый – Хулимсунт – Приполярный.

### **Городской округ «Город Нягань» и Октябрьский муниципальный район**

Автодорожная сеть Октябрьского муниципального района достаточно развита. Здесь представлены дороги регионального и межмуниципального значения (362 км) и дороги местного значения (438 км).

Основные дороги регионального и межмуниципального значения это «г. Нягань – п. Уньюган», «г. Нягань – пгт. Приобье, объездная дорога пгт. Андра,

участвующие в формировании будущего коридора г. Югорск – г. Советский – п. Верхний Казымский до границы с Ямало-Ненецким автономным округом.

Также большое значение имеет дорога «г. Нягань – пгт. Талинка» с выходом на Ханты-Мансийск, Нефтеюганск, Сургут и Нижневартовск (автодорога «Югра»).

Среди прочих участков автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения можно отметить подъезды к аэропорту г. Нягань, к с. Каменное, к п. Сергино, пгт. Талинка, «пгт. Октябрьское – пгт. Андра», участок дороги «пгт. Игрим – д. Нижние Нарыкары».

Сеть автомобильных дорог не формирует замкнутых циклов на территории муниципального образования, что снижает устойчивость системы. Однако автомобильная сеть Октябрьского муниципального района участвует в формировании межмуниципального цикла Нягань – Талинка – Советский – Нягань.

Имеется дорога между пгт. Игрим и п. Нижний Нарыкары, а также ранее в категорию региональных и межмуниципальных входила дорога Чемаша – Перегребное.

Основная часть автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в муниципальном районе относится к III категории (80%), на дороги IV категории приходится 20%, в том числе дорога г. Нягань – пгт. Уньюган.

Большая часть населенных пунктов сосредоточилась вдоль берега Оби и не имеет круглогодичного наземного сообщения. Для их связи в зимний период организуются автозимники и ледовые переправы.

Учитывая достаточно выгодное транспортное положение и инфраструктурное обустройство муниципального района здесь формируется узел для пассажирских перевозок. В части автобусного сообщения здесь обслуживаются междугородние маршруты Белоярский – Приобье – Ханты-Мансийск, Белоярский – Октябрьское, Приобье – Нягань, Нижние Нарыкары – Игрим, Приобье – Курган.

Существующая сеть автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в муниципальном округе позволяет в 5 и более раз увеличить интенсивность движения. Наиболее высокая загруженность автомобильной дороги – в районе пгт. Талинка со стороны г. Нягань, а также в направлении г. Ханты-Мансийска. Стоит отметить, что интенсивность движения на данном направлении возрастает: в 2010 году часовой поток здесь составлял 155 единиц, в 2014 уже 645 единиц автотранспортных единиц (в пересчете на легковой транспорт).

В тоже время в сети имеются «узкие места», которые необходимо устранить для повышения эффективности и скорости передвижения (создание дорожной инфраструктуры III технической категории). В частности, необходимо осуществить реконструкцию дороги г. Нягань – п. Уньюган, построить мост через р. Оби для осуществления непрерывного сообщения между пгт. Приобье и пгт. Андра, осуществить строительство участков дороги пгт. Андра (пгт. Октябрьское) – п. Верхний Казымский – г. Надым.

Также расширение автодорожной сети будет происходить за счет строительства дорог IV технической категории:

– в Берёзовский муниципальный район: г. Югорск – пгт. Игрим, г. Нягань – п. Светлый;

– пгт. Октябрьское – п. Горнореченск с выходом на п. Урманный и с подъездами к п. Кормужиханка, к п. Карымкары, к п. Большие Леуши, к с. Большой Атлым;

– пгт. Талинка – с. Пальяново с подъездом к с. Пальяново.

### **Городской округ «Город Урай» и Кондинский муниципальный район**

Конфигурация автотранспортной сети носит линейный условно тупиковый характер. Основная ось протянулась от границы с Октябрьским муниципальным районом через г. Урай в сторону пгт. Междуреченский и пгт. Мортка. Существующая конфигурация сети недостаточно эффективна, в том числе с точки зрения уязвимости системы.

В ближайшей перспективе предполагается ликвидировать тупиковый характер транспортной системы путем создания автодорожного маршрута г. Тавда – пгт. Междуреченский – г. Урай с выходом на г. Нягань и г. Ханты-Мансийск.

С целью обеспечения более лучших качественных характеристик автодорожной сети в муниципальном образовании требуется реконструкция дороги г. Урай – п. Половинка, а также дороги от г. Урай в сторону с. Шаим. Данная связь может быть продолжена в сторону п. Луговой, через который можно обеспечить дополнительный выход от пгт. Междуреченский на г. Урай.

Значительная часть населенных пунктов в районе не имеет круглогодичной связи наземным транспортом. В долгосрочной перспективе при интенсификации экономической деятельности в районе (за счет добычи полезных ископаемых и развития лесоперерабатывающего комплекса) возможно создание прямой автомобильной связи Урай – Ханты-Мансийск, который может использоваться для ряда транзитных маршрутов со стороны Сургута и Ноябрьска в регионы Приволжского федерального округа. Кроме того, необходимо обеспечить связь автомобильным транспортом пгт. Кондинское и п. Болчары.

### **Ханты-Мансийск и Ханты-Мансийский муниципальный район**

Конфигурация автодорожной сети имеет Т-образный характер: в широтном направлении проходит ось Нижневартовск – Сургут – Нефтеюганск – Ханты-Мансийск – Талинка – Нягань, которая в восточной части Ханты-Мансийского муниципального района имеет статус федеральной автотрассы.

Автомобильная транспортная сеть муниципального района имеет транзитный характер с двумя направлениями в восточной части – на Сургут и на Горноправдинск. Населенные пункты, находящиеся вне этой дороги не имеют круглогодичной связи наземными видами транспорта.



В связи с ограниченностью транспортной сети, система является уязвимой и ограниченной. В тоже время сложившиеся объемы потоков позволяют использовать существующую сеть и наращивать их интенсивность. Наибольшая интенсивность потоков наблюдается в районе Ханты-Мансийска в сторону г. Нефтеюганск. Автомобильная дорога на Горноправдинск в настоящее время имеет низкую степень загруженности.

**Восточная часть автотранспортной сети Ханты-Мансийского автономного округа – Югры** включает сразу группу муниципальных районов (Нижневартовский муниципальный район, ГО «Город Лангепас», ГО «Город Мегион», ГО «Город Покачи», ГО «Город Нижневартовск», ГО «Город Радужный», ГО «Город Сургут» и Сургутский муниципальный район), которые по сути имеют связь через город Сургут, где расположен единственный автомобильный мост через реку Обь во всем регионе. В связи с этим Сургут получает исключительное положение во всей транспортной системе региона, как наиболее мощный мультимодальный транспортный хаб. В тоже время такая ситуация с инфраструктурным обустройством серьезным образом ограничивает дальнейшее функционирование системы с точки зрения напряженности потоков, безопасности движения и уязвимости транспортного комплекса.

В этой части региона сконцентрированы основные автотранспортные потоки, здесь достигнут максимальный потенциал транзитных перевозок на текущий момент.

Все это требует расширение автодорожной сети и в первую очередь строительство моста через реку Обь с востока от города Сургута. Таким образом будет обеспечен неглубокий восточный обход города. Целесообразна реконструкция и расширение автотрассы между Нефтеюганском и Сургутом, а также реконструкция автодороги на Пыть-Ях, что позволит усилить агломерационные связи и эффект от данного явления.

В долгосрочной перспективе возможно формирование глубоких обходов Сургута: северного и южного. Северный глубокий обход может пройти через пгт. Федоровский – г. Лянтор с выходом на Ханты-Мансийск а также замыкание транспортной связи вдоль Оби (до пгт. Октябрьский и пгт. Андра). Южный глубокий обход может формироваться в районе г. Лангепас и выходить на Пыть-Ях. Оба обхода позволят улучшить связи между населенными пунктами внутри региона, а также разгрузить центр от автотранспортного транзита, который по оценкам будет только возрастать.

### *Грузовой автотранспорт*

По данным Росстата количество грузовых автомобилей в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре в 2020 году составило 19,1 тыс. ед., что больше уровня 2018 года на 426 ед. Общее пребывание автомобилей в распоряжении всех организация округа составило 7140,2 млн. авт.-дней, в том числе в работе – 5023,9 млн. авт.-дней (70% времени).

Перевезено грузов автомобильным транспортом предприятиями и организациями Ханты-Мансийского автономного округа – Югра по направлениям в 2020 году 100,3 млн. тонн, хотя в предыдущие годы объемы перевозок были на 15-30% больше: 131,1 млн. тонн в 2018 году и 115,5 млн. тонн в 2019 году. Грузооборот автомобильного транспорта по всем направлениям в 2020 году составил 3376,5 млн. тонно-км.

Более 90% всех грузовых перевозок автомобильным транспортом в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре осуществляется в городском и пригородном направлениях, на междугородние направления приходится около 8-10% грузоперевозок.

Таким образом, средняя дальность грузовых перевозок предприятиями и организациями Ханты-Мансийского автономного округа – Югра в 2020 году составила 34 км, в том числе по городским и пригородным направлениям – 20 км, по междугородним – 176 км.

Однако в сегменте коммерческих грузоперевозок, на которые в 2020 году пришлось 15% перевезенных грузов, а в отдельные годы до 25% (в 2018 году) на городское и пригородное направление приходится от 70 до 85%. Остальные объемы перевезенных грузов приходятся на междугородние направления.

Грузооборот автомобильного транспорта на коммерческой основе составил в 2020 году 1234,8 млн. тонно-км, что меньше уровня 2019 года на 21%, в том числе на 38% – в городском и пригородном направлениях и на 12% – в междугороднем направлении. Это произошло из-за существенного снижения перевозимых грузов на коммерческой основе в период пандемии коронавирусной инфекции и ограничений, связанных с предупреждением её распространения. Объемы перевозимых грузов на коммерческой основе сократились за год на 38%, в том числе на 43% – в городском и пригородном направлениях и на 18% – в междугороднем направлении.

Одновременно с этим произошло увеличение средней дальности перевозки грузов на коммерческой основе. Если в 2018 году средняя дальность перевозки грузов на коммерческой основе была 44 км, в 2019 году – 61 км, то в 2020 году – 78 км. Рост дальности перевозки грузов преимущественно происходит за счет увеличения средней дальности междугородних перевозок: в 2018 году – 136 км, а в 2020 году – 195 км. Это связано с улучшением связности населенных пунктов региона внутри округа, а также с населенными пунктами других субъектов за счет строительства новых автомобильных дорог и появления новых прямых маршрутов между городами. Таким образом, автомобильный транспорт забирает часть грузов с железной дороги и внутреннего водного транспорта. Средняя дальность городских и пригородных перевозок автомобильным транспортом на коммерческой основе почти не меняется и составляет 25-27 км.

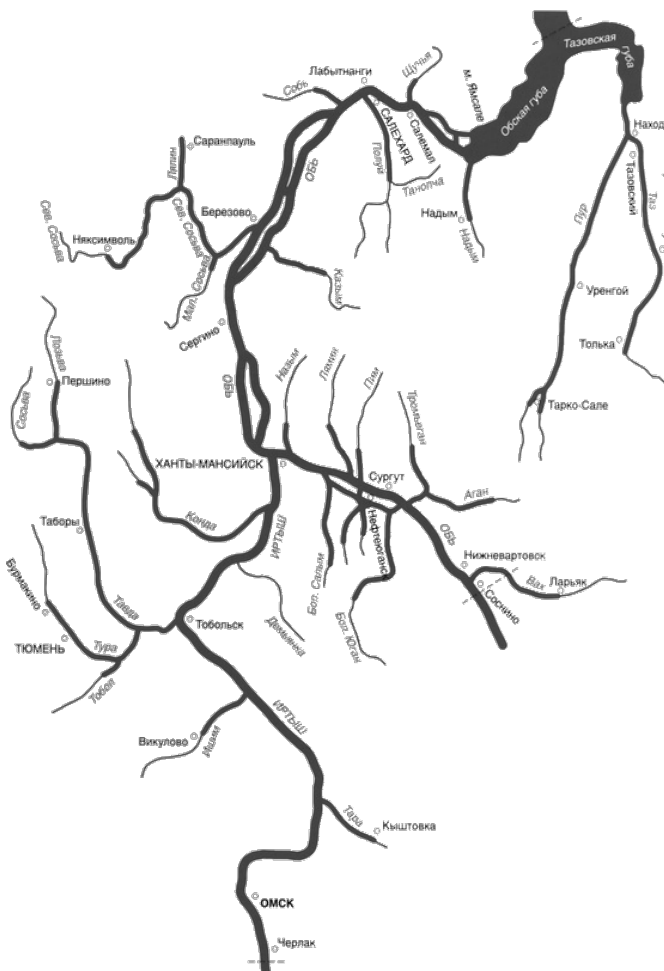
Основной объем перевозимых грузов на коммерческой основе в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре составляют строительные материалы (как правило, до 40-50%), нефть и нефтепродукты, газы сжиженные (5-12%). На металлы черные и цветные, лом черных металлов приходится от 2 до 5%,

на лесные грузы – около 5%. Остальной объем приходится на товары народного потребления (продовольственные и непродовольственные товары).

В 2020 году доля порожнего пробега грузового автомобильного транспорта в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре сократился до 49,5% в сравнении с 2017 и 2018 годами, когда он превышал 53%, и тем более с 2010 годом (почти 59%). Порожний пробег в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре заметно выше, чем в среднем по России и Уральскому федеральному округу (около 40-45%). По данным за 2017 год Ханты-Мансийский автономный округ – Югра входил в десятку регионов с самым высоким порожним пробегом грузового автотранспорта. Это связано с превышением потребления грузовых потоков над их генерацией, а также в связи с недостаточно развитой автодорожной сетью. С расширением автодорожной инфраструктуры и появлением новых производств, ориентированных на вывоз продукции и её реализацию в различных городах и регионах, удельный вес порожнего пробега будет сокращаться.

### Внутренний водный транспорт

Главными судоходными водными артериями в регионе являются реки Обь и Иртыш, образующие Обь-Иртышский бассейн внутренних водных путей, и связывающие населенные пункты автономного округа с крупными сибирскими городами (Тюмень, Омск, Тобольск, Салехард, Томск, Новосибирск).



### Рисунок 3. Картосхема Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей<sup>2</sup>

По внутренним водным путям, протяженность которых составляет 6281 км, из которых с гарантированными габаритами судового хода – 1650 км, ежегодно перевозится более 4300 тыс. пассажиров. Протяженность внутренних водных путей в регионе не меняется с 2013 года.

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

В 2020 году на водных путях автономного округа функционировало более 35 регулярных пассажирских линии. Протяженность межмуниципальных и внутрирайонных маршрутов составляет от 50 до 600 км. Перевозка пассажиров осуществляется 28 скоростными и водоизмещающими пассажирскими судами.

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

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

В Югре по трем линейным отделам Управления Госморречнадзора зарегистрировано около 400 судовладельцев, из них наиболее крупными являются:

1) Сургутский линейный отдел: ОАО «Подводсибстрой»; ОАО «Сургутский речной порт»; ООО «Газпром трансгаз Сургут»; ЗАО «МТА-Сервис»;

2) Ханты-Мансийский линейный отдел: ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром»; ОАО «Игримречтранс»; ОАО «Обь-Иртышское речное пароходство»; ОАО «Северречфлот»; ОАО «Сергинский речной порт»;

3) Нижневартовский линейный отдел: ОАО «Мегионская РЭБ флота»; ООО «Судоходная компания «Аганречтранс».

Основной деятельностью вышеперечисленных предприятий (кроме ОАО «Северречфлот») является перевалка и перевозка разного рода промышленных грузов. У предприятия ОАО «Северречфлот» основными видами деятельности остаются перевозка пассажиров, грузов, паромные перевозки, разработка речного карьера Сурей-Юганского месторождения и погрузо-разгрузочные работы.

<sup>2</sup> <http://www.morvesti.ru/analitika/1690/27092/>

В 2020 году объем региональных и межрегиональных перевозок грузов внутренним водным транспортом в Ханты-Мансийском автономном округе составил 2049 тыс. тонн по отправлению и 3952 тыс. тонн по прибытию. Объемы прибытия грузов преобладают над объемами отправления, что связано с обеспечением предприятий добывающей промышленности, а также с поставками в рамках северного завоза товаров в отдаленные и труднодоступные населенные пункты.

Объемы перевозок грузов речным транспортом в регионе за последнее десятилетие выросли, однако отмечается неустойчивость объема грузоперевозок в связи с непредсказуемостью природно-климатических характеристик, навигационных и гидрометеорологических условий. Таким образом, удельный вес Ханты-Мансийского автономного округа – Югры в объемах региональных и межрегиональных перевозок грузов с 2009 по 2019 годы вырос. Если в 2009 году на Ханты-Мансийский автономный округ – Югру приходилось 1,7% отправленных грузов и 3,6% принятых грузов, то в 2019 году на округ стало приходиться 2,9% и 5,2% соответственно. В 2020 году удельный вес региона несколько сократился.

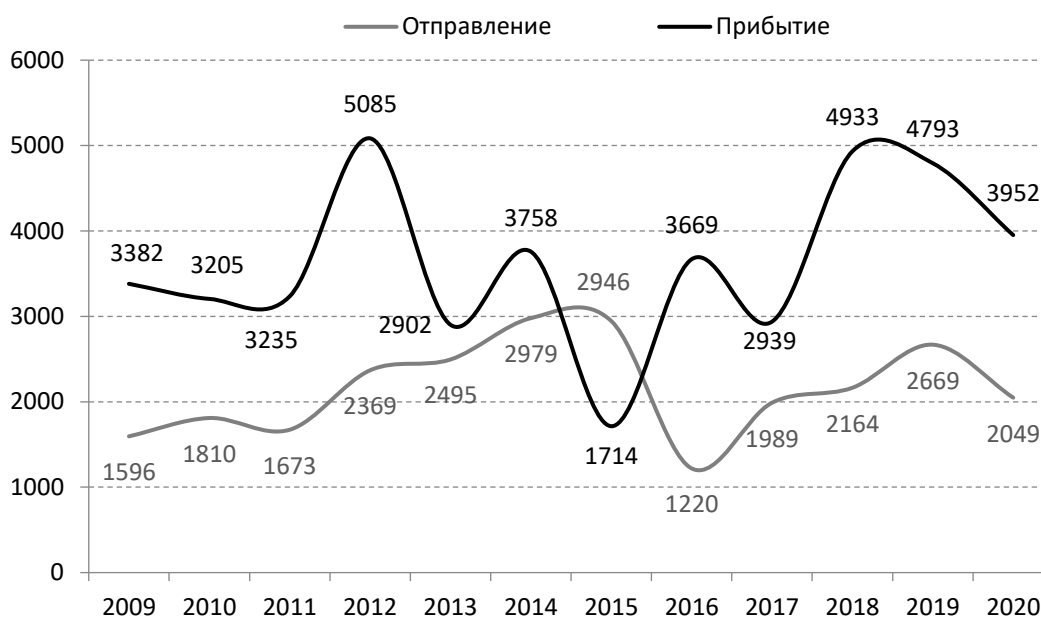


Рисунок 4. Объемы региональных и межрегиональных перевозок грузов внутренним водным транспортом в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре, тыс. тонн  
(по данным Федерального агентства морского и речного транспорта)

На территории Югры расположено пять портов<sup>3</sup>: Нижневартовский, Сургутский, Сергинский, Нефтеюганский и Ханты-Мансийский.

- Сергинский речной порт в пгт. Приобье способен принимать грузы как тарно-штучные, так и навалочные по вариантам «вагон – склад», «вагон –

<sup>3</sup> Перечень речных портов. Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)

судно» и «склад – автомобиль» с доставкой до места назначения и выгрузкой там своим флотом и механизмами. Район доставки грузов – в пределах Березовского, Октябрьского, Белоярского, Ханты-Мансийского районов до городов Сургут, Нижневартовск, Тобольск, Ханты-Мансийск и т.д. Специализируется на отправке грузов в Обскую Губу за счет наличия железнодорожной инфраструктуры. Работает флот в районах рек Сосьва, Казым, Обь, Иртыш, Конда и их притоках. Обработывает ежегодно 600-800 тыс. тонн грузов. Годовой объем переработки с учетом накопления в зимний период: навалочных грузов (щебень) – до 1,4 млн. тонн. На 2020 год затаренность складских мощностей – около 40%.

- Сургутский речной порт в г. Сургут обрабатывает ежегодно 150-200 тыс. тонн грузов, преимущественно – тарно-штучные грузы.

- Нефтеюганский речной порт в г. Нефтеюганск в основном осуществляет аренду флота и создание наплавных мостов из барж. Отсутствует железная дорога.

- Нижневартовский речной порт в г. Нижневартовск перевозит до 250 тыс. тонн, объем погрузочно-разгрузочных работ до 695 тыс. тонн. Отсутствует железная дорога. Также портом осуществляется добыча песка для нужд города.

- Ханты-Мансийский речной порт.

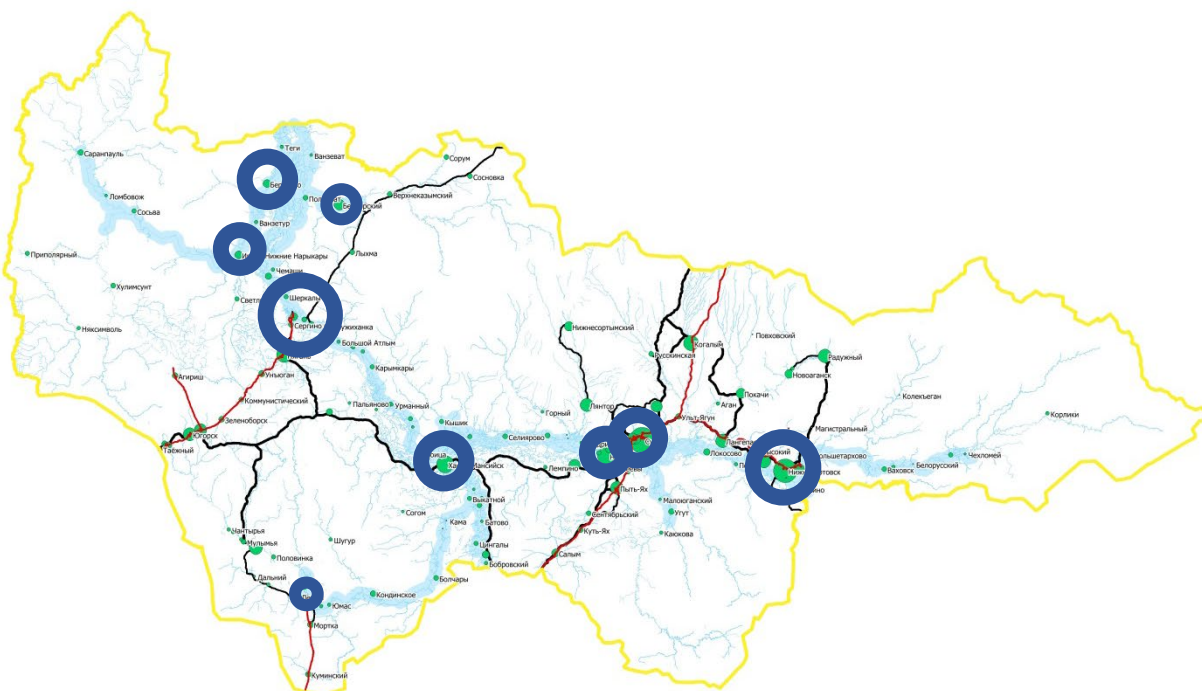


Рисунок 5. Система узлов грузового внутреннего водного транспорта в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре

Два речных порта функционируют на территории Березовского района (пгт. Березово, пгт. Игрим), а также имеется 9 пристаней (с. Теги, п. Ванзетур, д. Шайтанка, д. Сартынья, п. Сосьва, с. Ломбовож, с. Саранпауль, д. Анеева, д. Хурумпауль). В пгт. Березово имеется грузовой причал. В настоящее время

формируется современная инфраструктура обеспечения перевозок водным транспортом, ведется строительство комплекса речного вокзала с причальной стенкой и площадкой для обслуживания паромов в пгт. Березово, совмещенный с автовокзалом.

Для пассажиров в крупных городах – Сургуте, Ханты-Мансийске, Нижневартовске – оборудованы причалы. В небольших населенных пунктах на время навигации устанавливаются дебаркадеры (плавучие пристани) и понтоны.

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

Ключевое предприятие в области пассажирских перевозок внутренним водным транспортом – АО «Северречфлот». В 2019 году услугами речного транспорта АО «Северречфлот» воспользовались 400 425 пассажиров.

В границах Ханты-Мансийского округа перевезено пассажиров:

- Ханты-Мансийский район - 124 952 пассажира;
- Октябрьский район – 105 268 пассажиров;
- Кондинский район – 36 944 пассажира;
- Нижневартовский район - 5564 пассажира;
- Белоярский район - 6 599 пассажиров;
- Сургутский район - 2 815 пассажиров.

Из основных рисков, характерных для внутреннего водного транспорта, можно выделить следующие:

- зависимость от навигационных условий (ледовые явления, мелководье, ветро-волновой режим). Результаты деятельности и прибыли предприятия существенно зависят от продолжительности навигационного периода и гидрометеорологических условий. Появление новых автомобильных дорог, также существенно влияет на показатель пассажиропотока на речном транспорте;

- в структуре расходов значительную долю составляют расходы на топливо, ремонт, материалы. Увеличение цен на топливо, материалы, обслуживания влечет за собой удорожание услуг, предоставляемых потребителям, и как следствие, изменение стоимости услуг;

- физический и моральный износ флота, оборудования, береговых объектов;

- невысокий коэффициент использования производственных мощностей;

- неустойчивость спроса на заявленное предоставление транспортных услуг по перевозке грузов.

Для организации перевозок пассажиров в 2019 г. функционировали 36 маршрутов. Первые пассажирские рейсы теплоходы начали выполнять с 25 апреля на маршрутах Кондинского района.

По сравнению с навигацией 2018 г. пассажирские теплоходы приступили к выполнению рейсов на 10 дней раньше на маршрутах Ханты –

Мансийского автономного – Югры и на 6 дней раньше на маршрутах Ямало – Ненецкого автономного округа.

АО «Северречфлот» остается одним из значимых перевозчиков автотехники на паромной переправе по маршруту «Андра-Приобье-Андра». Для перевозки на данном направлении был задействован один паромный комплекс. В целях улучшения качества погрузки-разгрузки и уменьшения времени простоя на данных операциях в п. Андра и п. Приобье в течении навигации периодически проводились работы по отсыпке паромных съездов, что также позволило максимально эффективно использовать причал в п. Приобье. В силу своей социальной значимости причал пользуется спросом, и является стратегически важным объектом для предприятия.

Путевые условия в навигацию 2019 года отличались характерным падением уровней воды в реках бассейна, что неблагоприятно отразилось на работе пассажирского флота. Также на работу флота влияет уменьшение светового дня с течением навигации, в связи с этим, при обслуживании транзитного маршрута «Ханты-Мансийск – Березово» заход в пгт. Приобье не осуществлялся, выполнялась пересадка пассажиров с теплохода типа «Метеор». Для этих целей в п. Шеркалы установлен дополнительный стоечный флот и задействовано дополнительное пассажирское судно типа «Линда».

В местах пересечения автомобильных дорог с крупными гидрографическими объектами функционируют паромные переправы, где осуществляют деятельность по перевозке грузов и пассажиров многочисленные частные коммерческие структуры:

- Приобье – Андра
- Охтеурская переправа
- Сахарный Яр – Локосово
- переправа на Реполово и Сибирский
- Покур – Старица Ватинской
- Ермаковская переправа.

На основе существующей системы речных пассажирских перевозок выявляется несколько узловых центров: Ханты-Мансийск, Приобье, Сургут, Белоярский, Берёзово, Междуреченский.

Навигационный период в 2020 году действует с 25 апреля по 25 октября (ориентировочно). По подпрограмме «Водный транспорт» за счет средств бюджета автономного округа предоставлена субсидия двум перевозчикам на возмещение фактически понесенных затрат, возникших в результате удешевления стоимости билетов на пассажирские перевозки в межмуниципальном сообщении в границах автономного округа по регулируемым тарифам, что позволяет удешевить стоимость билетов для пассажиров в среднем на 87 %.

В настоящее время АО «Северречфлот» осуществляет поэтапное обновление речного пассажирского флота за счет финансовой аренды (лизинга) с включением в экономически обоснованные расходы оплату



лизинговых платежей (в 2019 году приобретены два судна на подводных крыльях «Валдай 45Р»).

За счет средств программы «Сотрудничество» осуществлялись следующие мероприятия:

- перевозка пассажиров речным транспортом по маршруту «Ханты-Мансийск – Березово», удешевление стоимости проезда составило 64,9 %;

- строительство авторечвокзала в пгт. Березово. Общая готовность объекта 100%, ожидаемый срок ввода в эксплуатацию – четвертый квартал 2020 года.

### **Воздушный транспорт**

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

#### *Сеть аэропортов и аэродромов*

В Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры представлено 11 аэропортов.

Аэропорты в пгт. Кондинское, пгт. Игрим и пгт. Берёзово не имеют обширной зоны обслуживания, формируемой наземными видами транспорта. При этом объемы пассажироперевозок воздушным транспортом в них сопоставимы с другими более крупными населенными пунктами региона, у которых имеется аэропорт и разветвленная сеть наземного транспорта. Это связано с тем, что авиационное сообщение остается единственным круглогодичным для этих населенных пунктов, а его роль исключительна для обеспечения жизнедеятельности поселков.

Общий пассажиропоток всех аэропортов Ханты-Мансийского автономного округа – Югры оценивается в 2280 тыс. человек (по данным на 2020 год).

Крупными предприятиями Ханты-Мансийского автономного округа – Югры в сфере аэропортовой деятельности являются: ОАО «Аэропорт Сургут» (г. Сургут) и ОАО «Нижневартовскавиа» (г. Нижневартовск);

- средним: ОАО «Юграавиа» (г. Ханты-Мансийск);

- малыми: ООО «Международный Аэропорт Когалым» (г. Когалым), ООО «Аэропорт «Советский» (г. Советский), ОАО «Аэропорт Белоярский» (г. Белоярский);

- к микропредприятиям относятся ОАО «Аэропорт Урай» (г. Урай), ОАО «Аэропорт-Нягань» (г. Нягань) и ЗАО «Кондаавиа» (пгт. Кондинское).

До середины 2000-х годов в регионе функционировало еще два аэропорта:

- в г. Нефтеюганске – закрыт в конце 2004 года через четыре года после ввода в эксплуатацию Югорского моста через реку Обь в районе города Сургут. Мост повысил их транспортную связность, в связи с чем

функционирование двух аэропортов в непосредственной близости (70 км) стало экономически нецелесообразным. Жители Нефтеюганска постепенно переориентировались на Сургутский аэропорт, предоставлявший более широкую маршрутную сеть и высокую частоту рейсов. Аэропорт Нефтеюганска сократил объемы перевозимых пассажиров, которые возрастали только в летние сезоны (всего 10 тыс. пассажиров в 2004 году). В связи с этим деятельность предприятия признана убыточной.

– г. Радужный – в 1990-е гг. выполнялись регулярные авиарейсы в Москву и некоторые города России. Закрыт в 2005 году, официально исключён из государственного реестра гражданских аэродромов Российской Федерации в 2007 году. В настоящее время используется как ВПП для легкой авиации, вертолетов и площадкой для проведения спортивных турниров. На базе бывшего аэропорта действует вертолётная посадочная площадка гражданской авиации (мониторинг лесных пожаров).

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

Гражданская авиация регулярно выполняет рейсы почти по 40 межрегиональным и 10 зарубежным<sup>4</sup> направлениям. Ежегодный объем обслуживаемых пассажиров в аэропортах Ханты-Мансийского автономного округа – Югры составляет более 3 млн. человек (по отправлению), а грузовых перевозок – около 10 тыс. тонн.

Ключевые аэропорты региона – Сургут, Нижневартовск и Ханты-Мансийск (все класса Б), преимущественно обеспечивающие интеграцию Ханты-Мансийского автономного округа – Югра в национальное и мировое воздушное пространство.

Также к системе опорных аэропортов можно отнести Когалым, в котором однако с 2013 до 2019 годы пассажиропоток не поднимался выше 140 тыс. человек, что может свидетельствовать о достижении им предельных значений в текущих условиях.

Условно территорию Ханты-Мансийского автономного округа – Югры можно разделить на две авиационные зоны: западную и восточную. Территория Ханты-Мансийского автономного округа – Югры почти полностью покрывается зонами 2,5 часовой доступности от 11 имеющихся аэропортов, три из которых почти не имеют зону тяготения.

Временная целесообразность связи двух аэропортов единым воздушным сообщением на регулярной основе появляется безусловно при размещении в 3-4 часах друг от друга<sup>5</sup>. В случае меньшего расстояния более

---

<sup>4</sup> в 2021 году – Анталья, Баку, Бишкек, Душанбе, Минск, Монастир, Ош, Пхукет, Утапао, Худжант

<sup>5</sup> время ожидания и регистрации – 90 мин, время транспортировки при крейсерской скорости в 500 км/ч (средняя скорость рейса с учетом взлета и посадки – 300 км/ч) – 60 мин, высадка пассажиров, получение багажа, переезд к центру города – 30 минут.

конкурентоспособным оказывается автомобильный транспорт, который отличается стоимостной доступностью и меньшими издержками, распространенностью, внутренней конкуренцией и высокой частотой сообщений.

Во многих регионах России сложилась ситуация, когда устойчивая зона тяготения наземного транспорта распространяется на весь регион даже при 4 и 5 часовой доступности. В таких регионах остался функционировать только один аэропорт (в качестве примеров можно привести Пермский край, Свердловскую область и др.) в связи с процессами концентрации и сжатия. Сокращение аэропортовой сети было свойственно и для Ханты-Мансийского автономного округа (г. Нефтеюганск и г. Радужный).

Учитывая, что в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре имеется стабильный пассажиропоток вахтовых работников, а также в связи с реализацией крупных инвестиционных проектов, протяженности территории, сложных природно-климатических условий в регионе имеются предпосылки для сохранения существующей сети аэропортов. Развитая сеть воздушного транспорта является стратегической задачей региона.

**В восточной зоне** сконцентрировались все 4 опорных аэропорта. Эта зона является растущей за счет увеличения численности населения в её хинтерланде, что является следствием как роста численности постоянных жителей, так и в повышении её доступности наземными видами транспорта. Кроме того, повышается транспортная подвижность населения в этой части региона за счет рабочих и деловых поездок, а также туризма. В 2019 на аэропорты данной зоны пришлось более 94% обслуженных пассажиров в системе воздушного транспорта Ханты-Мансийского автономного округа.

**В западной зоне** аэропортовое хозяйство сохраняется в связи с недостаточным развитием здесь наземных видов транспорта. Расширение автотранспортной сети (в частности строительство трассы «Югра») существенно улучшило доступность г. Нягань и г. Советский до административного центра региона. Жители данных населенных пунктов теперь могут за 3-4 часа добраться до третьего по значимости аэропорта региона – города Ханты-Мансийска, где имеется более развитая маршрутная сеть и высокая частота рейсов. Альтернативный воздушный маршрут из данных населенных пунктов до Ханты-Мансийска оказывается не столь выгодным по времени (2,5-3 часа с учетом времени регистрации, ожидания, посадки, перелета и выхода).

По мере сокращения численности жителей в пгт. Берёзово и пгт. Игрим сокращается и число обслуженных пассажиров воздушным транспортом. Отдаленность пгт. Белоярский и г. Урай от основной транспортной оси региона позволяет им сохранять авиаперевозки на прежнем уровне.

Всего аэропортами данной зоны отправлено не более 100 тыс. пассажиров в 2019 году, при потенциале в 250 тыс. пассажиров и более.

Аэропорты Ханты-Мансийского автономного округа:

1) Сургут – центральный авиационный хаб региона с наиболее развитой маршрутной сетью и высокой частотой рейсов, а также с обширной зоной тяготения.

2) Ханты-Мансийск – опорный авиаузел региона, консолидирующий внутрирегиональные перевозки с целью повышения временной доступности административного центра для жителей автономного округа. Имеет выходы на основные авиахабы страны – Москву, Екатеринбург, Новосибирск, крупные аэропорту Урала и Поволжья, а также обслуживает обширные сезонные туристические маршруты (Краснодар, Симферополь, Анапа, Минеральные Воды).

3) Нижневартовск – опорный авиаузел в системе воздушного транспорта, в зону тяготения которого попадают г. Радужный, пгт. Новоаганск, пгт. Излучинск, северо-западная часть Томской области. По своей маршрутной сети Нижневартовск во многом совпадает с Сургутом, однако в то же время предлагает прямые направления, не представленные в Сургуте (Астрахань, Воронеж, Ижевск). По дублируемым маршрутам аэропорт предлагает другие временные слоты.

4) Когалым – крупный аэропорт с устойчивым пассажиропотоком на нескольких центральных направлениях, обеспечивающий перевозку жителей самого городского округа. Имеется мини-нефтеперерабатывающий завод топливного профиля.

5) Советский – вспомогательный авиаузел в западной части региона, в зону тяготения которого попадают г. Нягань, г. Урай, северная часть Свердловской области.

6) Нягань – вспомогательный авиаузел в западной части региона, в зону тяготения которого попадают г. Нягань, Советский муниципальный район, часть Октябрьского муниципального района. Испытывает тяготение к Ханты-Мансийскому авиаузлу, а также конкурирует за пассажиров с аэропортом Советский. Однако ситуация может измениться после строительства ж/д сообщения Сургут (или Салым) – Ханты-Мансийск – Нягань – Приобье. Аэропорт может как потерять часть пассажиропотока (из-за развития альтернативных видов транспорта), так и приобрести за счет усиливающегося уровня мультимодальности в связке с пгт. Приобье (авто + ж/д + авиа + речной).

7) Белоярский – местный аэропорт, выполняющий функции обеспечения транспортной доступности жителей муниципального района.

8) Берёзово – местный аэропорт, выполняющий функции обеспечения транспортной доступности жителей поселения. Имеет перспективы развития при реализации инфраструктурных проектов в рамках концепции по освоению Приполярного Урала.

9) Игрим – местный аэропорт, выполняющий функции обеспечения транспортной доступности жителей поселения.

10) Аэропорт г. Урай участвует в маршрутах «Ханты-Мансийск – Урай – Екатеринбург» и «Тюмень – Урай – Советский».

Аэропорты Урай и Нягань построены в советское время для обеспечения задач освоения месторождений западной Сибири. На сегодняшний день являются также аэропортами регионального значения, не самостоятельны из-за малых объемов работ, их инфраструктура находится в неудовлетворительном состоянии и требует приведение их технологических процессов в нормативное состояние. Аэровокзальный комплекс в Нягани был реконструирован в 2007 году (пропускная способность аэровокзала – 100 пассажиров в час).

Аэропорт Нягани в своих годовых отчетах указывает, что основной конкурент Ханты-Мансийск. В тоже время при анализе зон тяготения по наземной транспортной сети выяснено, что у г. Советский и г. Нягань зоны тяготения совпадают на 50%.

После строительства автодороги Нягань – Приобье – Игрим – Березово, а также строительства моста через Обь и завершения строительства трассы на Сургут и Надым такая плотность аэропортов в этой части Ханты-Мансийского автономного округа – Югра станет избыточной. Общая зона тяготения сформируется для аэропорта Игрим и Березово, частично будут совпадать зоны тяготения Белоярского и Нягани.

Во всех перечисленных населенных пунктах авиационная подвижность населения сократится за счет перетока пассажиров на автомобильный транспорт. Это приведет к сокращению пассажиропотока на воздушном транспорте вдвое.

Учитывая, что г. Советский также расположен в двухчасовой зоне доступности до Нягани, именно последний оказывается стратегически в более выгодном положении.

Основные внутрирегиональные консолидирующие функции выполняет Ханты-Мансийск, что является логично в силу его административного статуса. Многие жители районов и городов едут в административный центр для решения своих жизненных задач. Однако в тоже время наиболее развитый авиахаб в регионе – Сургутский, который входит в ТОП-25 крупнейших аэропортов России, предоставляя достаточно обширную сеть маршрутов и высокую частоту рейсов. Таким образом, Сургутский аэропорт наиболее интегрирован в общероссийскую и мировую сеть воздушных сообщений. Ханты-Мансийск отличается менее развитой системой маршрутов и менее интегрирован в общероссийскую и мировую сеть воздушных сообщений. В связи с этим ХМ не может предоставить удобные стыковочные рейсы в любое время.

В соответствии с существующей моделью, рейсы из городов восточной части Ханты-Мансийского автономного округа – Югра синхронизированы по времени с отправлением самолетов на Москву, Екатеринбург и Тюмень. Однако ключевой аэропорт региона – Сургутский прямыми рейсами почти не связан с другими аэропортами округа, что ограничивает внутрирегиональный «фидерный поток» в Сургут. А данные функции берут на себя Екатеринбург и Тюмень.

Таким образом, при построении будущей модели авиационных перевозок необходимо решить несколько задач, некоторые из которых взаимоисключающие друг друга:

- сохранение существующей сети аэропортов;
- сохранение высокой степени доступности аэропорта Ханты-Мансийска, как административного центра, для всех крупных населенных пунктов региона;
- повысить частоту рейсов в аэропорт Сургута, как ключевой авиахаб региона для транзитных перевозок;
- сохранить связность аэропортов друг с другом для поддержания межмуниципальных перевозок.

Сохранение высокой степени доступности аэропорта Ханты-Мансийска, как административного центра, для всех крупных населенных пунктов региона может осуществляться в том числе через наземный транспорт. Текущие рейсы г. Нягань – г. Ханты-Мансийск и г. Советский – г. Ханты-Мансийск теряют свою целесообразность с точки зрения временных выигрышей относительно автобусного сообщения. Планируемая железная дорога в сторону Нягани также возьмет на себя часть пригородного пассажиропотока до административного центра. В связи с этим данные аэропорты целесообразно завязывать на крупные аэропорты и авиахабы: Сургут, Екатеринбург, Тюмень.

Аэропорты Белоярского, Березово и Игрима в ближайшие 10 лет будут сохранять существующую систему сложных маршрутов до Ханты-Мансийска, Сургута и Нижневартовска (в том числе по типу авиатакси) с дальнейшим выходом в общероссийскую воздушную транспортную сеть. После создания объектов инфраструктуры наземного транспорта до этих населенных пунктов, будут происходить выраженные консолидационные процессы, так как рынок перевозок окажется единым (особенно для Игрима и Березово). Перспективное создание в этой части железнодорожной линии Полуночное – Обское – Лабытнанги – Сургут (возможно через Хулимсунт и Березово), а также освоение месторождений Полярного Урала потребует сохранения здесь авиационного узла, который в таком случае будет наращивать перевозки. В дальнейшем здесь целесообразно сохранение двух полноценных аэропортов. Воздушная связь между данными населенными пунктами будет сохраняться за счет вертолетного сообщения.

Город Урай в настоящее время расположен более чем в пятичасовой зоне доступности от Ханты-Мансийска, в связи с чем целесообразность данного сообщения сохранится до тех пор, пока не будет осуществлено строительство прямой автодороги Урай – Ханты-Мансийск, которая сократит время передвижения между городами до 3 часов. Строительство прямой дороги Ханты-Мансийск – Урай позволило бы вовлечь Урай в зону хинтерланда Ханты-Мансийска. Однако при планировании такой дороги она прошла бы через малолюдные территории (единственное населенное место на пути – п. Шугур с численностью около 500 жителей). При этом такая дорога повысила бы эффективность взаимосвязи только в отношении Ханты-Мансийска и южной части региона, а также Ханты-Мансийска и

Екатеринбургской агломерации. Перемещение по автодороге со стороны Сургута, Нижневартовска, Нефтеюганска, ЯНАО до Екатеринбурга (1100 км от Сургута) по времени было бы аналогичным существующему маршруту через Тобольск и Тюмень.

Часть данной дороги могла бы стать более прямым коридором на Пермь (через Гари, Сосьву, Верхотурье, Чусовой) с дальнейшим выходом на Приволжский ФО и Северо-Западный ФО.

Частично жители г. Урая могут использовать для перелетов аэропорт г. Советский. В связи с тем, что прямая автодорога между ХМ и Ураем не появится в ближайшие 10 лет, на данном направлении наиболее приемлемой останется задача обеспечения скоростного сообщения до административного центра за счет воздушного транспорта. Следовательно, необходима реконструкция аэропорта г. Урая.

При существующей маршрутной сети, численность пассажиров, отправленных через аэропорт Урая, составляет около 7-8 тыс. чел. или 130-140 пассажиров на 1000 жителей, что существенно ниже регионального и среднероссийского уровня. Около 1,5-2 тыс. пассажиров направляются транзитом. Таким образом, средний уровень наполняемости около 60%. Низкая авиационная подвижность связана с наличием альтернативных видов транспорта с более высокой частотой рейсов:

- Урай – Екатеринбург (14 часов: автобус + поезд, ежедневно)
- Урай – Советский (3 часа, возможность использовать маршрутную сеть аэропорта г. Советский).

Общество отмечает в качестве проблем развития: отсутствие рейсов в южном направлении, конкуренция со стороны автомобильного и железнодорожного сообщения по основным направлениям, низкая платежеспособность населения, рост затрат аэропорта, отсутствие в авиакомпаниях воздушных судов с вместимостью 30-50 мест, износ основных фондов. Также ограничивающий фактор развития воздушных перевозок – низкая частота рейсов, что не позволяет обеспечивать удобную стыковку в любой день. Целесообразно ограничить существующую сеть (Ханты-Мансийском, Екатеринбургом, Сургутом), но увеличить частоту рейсов.

Аэропорт Сургута входит в ТОП-30 аэропортов России, имея прямые рейсы со всеми из них, кроме Калининграда, Красноярска, Иркутска, Владивостока, Хабаровска, Мурманска и Нового Уренгоя. Из 10 аэропортов региона Сургут имеет прямые рейсы на Белоярский (3 рейса в неделю), Нягань (1 рейс в неделю), Нижневартовск (нерегулярные рейсы) и Ханты-Мансийск (5 рейсов в неделю). В тоже время с учетом значения временной целесообразности (3-4 часа) в зону тяготения Сургутского авиаузла включаются Когалым, Нижневартовск и даже Ханты-Мансийск.

Аэропорт Когалыма за последние 10 лет объемы отправленных пассажиров сократил, однако остается в числе опорных аэропортов региона. Не имея обширной зоны тяготения аэропорт обслуживает главным образом население городского округа. Регулярная маршрутная сеть состоит из двух направлений – Ханты-Мансийск и Москва. Остальные рейсы организуются в

форме заказных или вахтовых по мере необходимости. Концентрация на 1-2 ключевых направлениях позволяет создать на них необходимый объем спроса для эффективного выполнения рейсов с необходимой частотой. При этом, располагаясь в 2-3 часах от Сургута и Ноябрьска, жители Когалыма для перелетов используют возможности данных аэропортов. Такая модель позволяет аэропорту Когалыма (с хинтерландом в 70 тыс. чел.) ежегодно обеспечивать отправление 120-130 тыс. пассажиров (1800 пассажиров на 1000 жителей).

Современная модель авиационных маршрутов построена по системе хаб-энд-спуок. Анализ на уровень синхронизированности маршрутов подтвердил высокую временную синхронизацию через аэропорт города Ханты-Мансийска, однако требуется дальнейшее совершенствование и калибровка рейсов. Кроме того, важно синхронизировать маршруты с Сургутским аэропортом, который предоставляет больше возможностей для транзитных пассажиров.

Возможные направления роста пассажиропотока авиатранспортом в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре:

- ростом численности населения в регионе;
- рост рабочих поездок (вахта) связано с реализацией инвестиционных проектов, освоение новых ресурсов, запуском новых рабочих мест;
- рост деловых туристов (краткосрочные);
- рост организованных туристических потоков в регион и из региона;
- повышение мобильности граждан (поездки к родственникам);
- перехват части потока с автобусного и железнодорожного транспорта;
- перехват части потока с личного автомобильного транспорта.

Модель 1. Максимальная консолидация

Модель 2. Средняя консолидация

Модель 3. Низкая консолидация

Ханты-Мансийский автономный округ – Югра имеет определенный транзитный потенциал в трансконтинентальных воздушных перевозках, которые позволят еще увеличить объемы обслуживаемых пассажиров.

Основной задачей воздушного транспорта Ханты-Мансийского автономного округа – Югры является повышение доступности авиаперевозок для населения (развитие авиационной подвижности). Для многих населенных пунктов Ханты-Мансийского автономного – Югры воздушный транспорт остается единственным способом связи с другими населенными пунктами в период весенне-осенней распутицы. Регулярное вертолетное сообщение местными линиями отсутствует только в Нефтеюганском и Сургутском муниципальных районах.

По мере развития автотранспортной сети и строительства новых железнодорожных путей роль авиационного транспорта в обеспечении транспортной доступности для населения будет сокращаться. В населенных пунктах, где имеется круглогодичная связь наземным транспортом, регулярное воздушное сообщение отсутствует. Также сокращение количества



перевозок местными линиями может происходить в связи с ликвидацией ряда отдаленных и труднодоступных населенных пунктов.

В небольших отдаленных и труднодоступных населенных пунктах, как правило, имеются необорудованные вертолетные площадки. В населенных пунктах, в которых предполагается сохранение важного значения воздушного транспорта, требуется предусматривать обустройство вертодромов.

Наиболее развитая сеть местных воздушных перевозок вертолетами в Ханты-Мансийском, Берёзовском и Кондинском муниципальных районах, а также в Октябрьском муниципальном районе в период весенней распутицы.

Грузовые перевозки воздушным транспортом в Ханты-Мансийском автономном округе колеблются в диапазоне от 7 до 10 тыс. тонн. Как правило, воздушным транспортом перевозятся скоропортящиеся и ценные грузы, срочные грузы, штучные грузы, техника и оборудование, почта. Наибольшие объемы грузов отправляются воздушным транспортом из Нижневартовска (2-3 тыс. тонн) и Сургута (3-4 тыс. тонн). Сохраняет объемы грузоперевозок Ханты-Мансийск (0,5-0,7 тыс. тонн). Аэропорт Когалыма в последние годы существенно сократил грузовое направление (менее 0,1 тыс. тонн). Заметные объемы грузоперевозок также представлены в аэропорту города Советский (0,2-0,5 тыс. тонн) и аэропорту города Белоярский (0,1 тыс. тонн).

Таким образом, система грузовых перевозок воздушным транспортом останется без существенных изменений. Системообразующая роль сохранится за Сургутом и Нижневартовском, отдельные функции в области грузовых перевозок сохранят г. Ханты-Мансийск (как связующее звено в системе воздушных перевозок внутрирегионального значения) и Советский (как узловой аэропорт в западной части региона).

По подпрограмме «Гражданская авиация» за счет средств бюджета автономного округа осуществляется субсидирование предприятий воздушного транспорта в целях удешевления межмуниципального сообщения на территории автономного округа по 30 маршрутам, что позволило удешевить стоимость билетов для населения в среднем на 50%.

Кроме того, за счет средств бюджета автономного округа предоставляются субсидии авиационным перевозчикам на осуществление региональных перевозок пассажиров воздушными судами в салонах экономического класса по специальному тарифу по 16 межрегиональным маршрутам.

За счет средств иного межбюджетного трансферта из бюджета Тюменской области осуществляется субсидирование ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в целях удешевления стоимости авиабилетов на пассажирских авиарейсах между городами и районными центрами автономного округа и г. Тюмень по 7 маршрутам. Средний процент снижения тарифов для населения составил 50 %.

Важным направлением развития воздушного транспорта является реконструкция аэропортов Сургут, Ханты-Мансийск, Нижневартовск, Когалым, а также в г. Урай и пгт. Кондинское.

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

## 2. Прогнозные значения работы транспортного комплекса и транспортно-экономический баланс.

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

Таблица 7  
Прогнозная структура перевозки грузов по видам транспорта (отправления),

млн. т

	Базовое значение	Пессимистический				Умеренный				Оптимистический			
	2020	2025	2030	2040	2050	2025	2030	2040	2050	2025	2030	2040	2050
Отправлено грузов ж/д транспортом	14,4	15,0	16,50	17,5	20,0	17,2	20,5	22,5	28,8	20,2	43,18	47,1	48,9
Прибытие грузов ж/д транспортом	12,5	14,5	17,30	18,0	19,0	17,0	22,9	24,0	29,8	23,1	41,60	46,2	48,8
Автомобильный транспорт	100,3	105,2	110,3	115,2	119,2	125,8	150,9	160,9	205,1	150,4	205,62	225,7	250,3
Внутренний водный транспорт	7,952	6,03	5,98	5,9	5,0	6,0	4,9	3,0	3,0	6,0	3,9	3,0	2,5
Трубопроводный транспорт	230	210,0	185,8	180,0	180,0	220,0	201,5	200,0	185,0	225,0	218,99	215,2	212,0
Воздушный транспорт	0,10	0,10	0,20	0,20	0,2	0,10	0,20	0,30	0,4	0,10	0,20	0,40	0,5
Всего	365,252	350,8	336,1	336,8	343,4	386,1	400,9	410,7	452,1	424,8	513,49	537,6	563

Преобладающее значение в структуре пассажирских перевозок сохранит автомобильный транспорт, за счет достижения связности железных дорог

Югры немного возрастет доля перевозок железнодорожным транспортом. Доля других видов транспорта в пассажирских перевозках будет сокращаться благодаря развитию сети автомобильных дорог.

Таблица 8

Структура пассажирских перевозок по видам транспорта, млн. человек

Виды транспорта	Базовое значение 2020	Прогноз 2030	Прогноз 2040	Прогноз 2050
Железнодорожный	1,43	2,07	7,0	9,0
Автомобильный (автобусы, маршрутные такси)	39	35	39	46
Внутренний водный	0,6	0,4	0,3	0,1
Прочие (воздушный, ведомственный и т.д.)	2,3	4,0	7,0	10,0
Перевезено (отправлено) пассажиров – всего	43,33	41,47	53,3	65,1

### 3. SWOT-анализ перспективности развития транспортно-логистического комплекса Ханты-Мансийского автономного округа Югра

Таблица 9

Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы развития транспортной системы Югры

<p>Сильные стороны:</p> <p>S1. Плотная развитая речная сеть, способствующая массовому использованию относительно дешевого водного транспорта;</p> <p>S1. Наличие транзитного потенциала территории округа, возможность получения дополнительных доходов от транзитных перевозок;</p> <p>S1. Близость транспортных путей федерального значения, в частности железных дорог;</p> <p>S1. Инвестиционная привлекательность экономики Югры, регион пока входит в число регионов, остающихся привлекательными для инвесторов, несмотря на кризис и санкции.</p>	<p>Слабые стороны:</p> <p>W1. Большие расстояния между населенными пунктами, низкая плотность населения, поэтому строительство дорог долго окупается.</p> <p>W2. Отсутствие связности транспортной системы, транспортная сеть локализована вокруг нескольких крупных городских агломераций;</p> <p>W3. Дороговизна прокладки дорог в условиях болотистой местности и холодного климата, затраты на строительство 1 км дорог в условиях Югры превышают аналогичные в других регионах в несколько раз.</p> <p>W4. Большие удельные затраты на содержание транспортной инфраструктуры: расчистка зимой от снега, ремонт после паводков и т.д.</p> <p>W5. Большая зависимость транспорта от нефтегазодобывающей отрасли, т.к.</p>
---	---

	значительная часть дорожной сети является частной и недоступной для общего пользования.
<p>Возможности:</p> <p>О1. Реализация крупных инфраструктурных инвестиционных проектов</p> <p>О2. Становление национальных сетей в сфере логистики, укрепление межрегиональных связей</p> <p>О3. Открытие и разработка новых месторождений</p> <p>О4. Появление альтернативных видов транспорта</p> <p>О5. Снижение потребления энергоресурсов на транспорте вследствие развития бережливого производства и «зеленой» энергетики</p> <p>О6. Появление новых технологий строительства дорог</p>	<p>Угрозы:</p> <p>Т1. Вероятность сокращения федеральных инвестиционных программ в транспортном комплексе</p> <p>Т2. Усиление конкуренции с соседними регионами</p> <p>Т3. Стагнация добычи нефти</p> <p>Т4. Возрастание дефицита бюджета Югры</p> <p>Т5. Расширение санкций, влияние пандемии, международная неустойчивость, терроризм</p>

#### **4. Цели и задачи развития лесопромышленного комплекса, решение имеющихся проблем**

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

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

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

Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики Югры и страны. Предполагается обеспечение необходимой транспортной инфраструктурой и парком транспортных средств целей хозяйственного освоения, повышения эффективности функционирования экономики региона и реализации инвестиционных проектов на территории автономного округа. Реализация данной цели

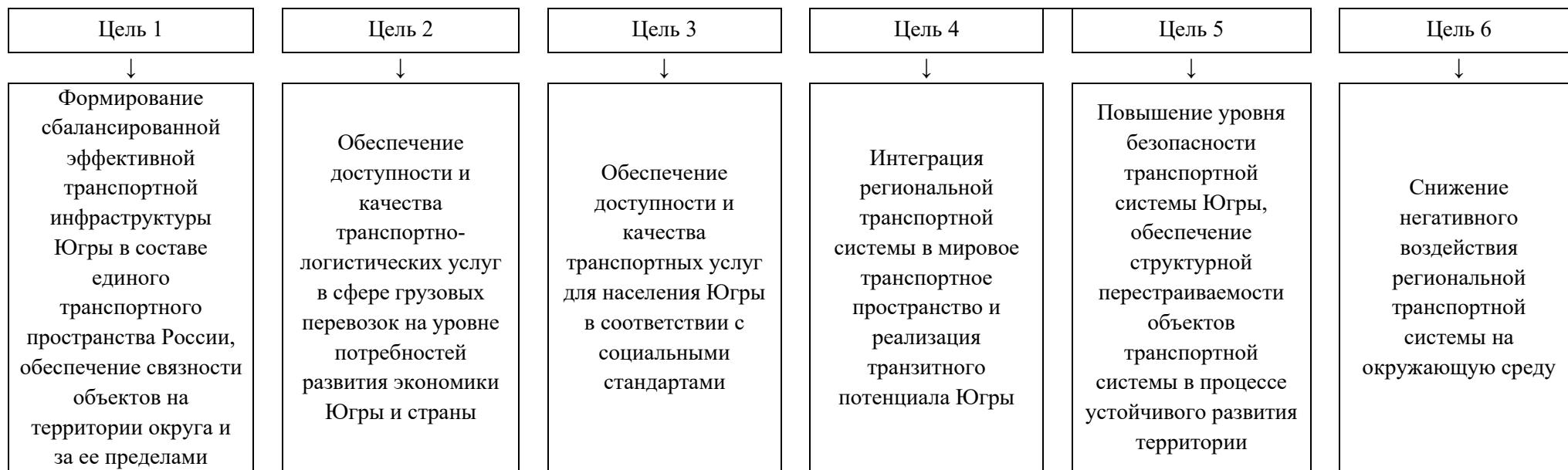
неизбежно связана с ростом показателей транспортной инфраструктуры (расширение транспортной сети) и ее качественных характеристик.

Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Югры в соответствии с социальными стандартами. Предполагается обеспечение необходимой транспортной инфраструктурой и парком транспортных средств для удовлетворения потребности населения в перемещении, повышение транспортной мобильности граждан, доступности транспортных услуг (по времени и стоимости), сокращение транспортной эксклюзии в регионе, нивелирование транспортной дискриминации населения.

Цель 4. Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Югры. Предполагается повышение эффективности функционирования транспортного комплекса в Ханты-Мансийского автономного округа – Югры за счет логистических решений и формирования интермодальных транспортных узлов и мультимодальных транспортных коридоров. Реализация цели приведет к сокращению издержек и повышению эффективности функционирования транспортного комплекса.

Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы Югры, обеспечение структурной перестраиваемости объектов транспортной системы в процессе устойчивого развития территории: обеспечение безопасности транспортного комплекса, снижение рисков чрезвычайных происшествий, аварий, повышение уровня альтернативности передвижения в транспортной системе.

Цель 6. Снижение негативного воздействия региональной транспортной системы на окружающую среду. Предполагается повышение роли транспортного комплекса в обеспечении устойчивого развития региона, снижение негативного влияния самой транспортной системы на окружающую среду. Ключевой показатель – сокращение выбросов в окружающую природную среду от транспорта.



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

1.1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта:

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

1.2. Ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность, увеличение пропускной способности транспортной инфраструктуры:

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

1.3. Увеличение скоростных параметров транспортной инфраструктуры и транспортного обслуживания, в т.ч. создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения:

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

1.4. Опережающее развитие транспортных систем городских агломераций Сургута, Нижневартовска, Ханты-Мансийска:

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

1.5. Создание региональной подсистемы единой системы и информационной среды мультимодального технологического взаимодействия различных видов транспорта за счет:

- создания и развития интеллектуальных транспортных систем агломераций городов Сургут и Нижневартовск;
- интеллектуальных транспортных систем муниципальных образований;
- создания и развития интеллектуальной транспортной системы Югры.

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

1) Основное стратегическое направление в рамках данной цели – обеспечение эффективной транспортной инфраструктурой ключевых инвестиционных проектов, предусмотренных к реализации в регионе. Экономическое развитие региона, формирование новых производственных комплексов на его территории сопряжено с расширением и совершенствованием транспортной инфраструктуры. В связи с этим хозяйственное освоение новых территорий и их транспортное обустройство должны быть синхронизированы по времени.

2) Вторая важная задача – обновление и наращивание парка грузового подвижного состава за счет мотивирования транспортных предприятий и частных лиц к обновлению транспортных средств.

3) Связанная с ней задача – повышение предпринимательской активности в области грузоперевозок, создание условий для повышения рентабельности и прибыльности данного вида экономической деятельности с целью обеспечения регистрации новых предприятий и индивидуальных предпринимателей в области транспорта и логистики.

На начало 2021 года в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре концентрировалось более 3,1 тыс. юридических лиц и более 7,3 тыс. индивидуальных предпринимателей в области транспортировки и хранения.

4) Создание рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг, в том числе:

- формирование транспортно-логистических центров;
- содействие процессам интеграции и образованию крупных транспортных компаний, способных конкурировать на рынке транспортных услуг;
- увеличение емкости высококлассных складских помещений и эффективности региональной товаропроводящей сети;
- эффективное размещение складов, контейнерных терминалов и площадок в регионе;
- стимулирование строительства подъездных путей к складам;
- снижение себестоимости грузовых перевозок автотранспортом.

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

- развитие технологий контейнерных перевозок во внутренних перевозках контейнеропригодных грузов;
- развитие технологий контейнерных перевозок в перевозках контейнеропригодных грузов в странах Таможенного союза;
- развитие контейнерных и контрейлерных внешнеторговых перевозок контейнеропригодных грузов;



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

г) Развитие системы сопутствующих услуг, в т.ч. сети станций технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств, пунктов общественного питания и средств коллективного размещения, остановочных пунктов, мест отдыха и других объектов придорожного сервиса.

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

3.1 Разработка и реализация транспортных стандартов и установление требований к интервалам движения, к скоростям сообщения и к подвижному составу, а также создание доступной транспортной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения;

3.2 Планирование развития пассажирских транспортных систем и подвижного состава на основе прогноза социально-экономического развития, в том числе:

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

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

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

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

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

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

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

3.4 Развитие мультимодальных пассажирских перевозок в муниципальном, региональном, межрегиональном и международном сообщении, в том числе:

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

- развитие мультимодальной скоростной системы Югры;

3.5 Развитие скоростных железнодорожных пассажирских перевозок, в том числе:

- организации скоростного железнодорожного сообщения со смежными регионами;

- связи пассажирского железнодорожного движения региона в единую сеть.

**Цель 4.** Реализация транзитного потенциала Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и повышение его роли в территориальном разделении труда, формирование транспортно-логистического комплекса как отрасли специализации.

Данная цель предполагает интенсивную интеграцию региональной транспортной системы в мировое и общероссийское транспортное пространство.

Ожидаемый эффект от достижения цели – рост валовой добавленной стоимости транспортного комплекса, а также увеличение показателей грузо- и пассажироперевозок, в том числе за счет обслуживания транзитного потока и улучшения транспортной доступности для населения и хозяйствующих субъектов автономного округа.

Наиболее привлекательны в качестве транзитных – более короткие альтернативные и (или) менее загруженные направления, а также отличающиеся хорошим состоянием дорожного покрытия, более высоким уровнем придорожного сервиса и ценовой доступностью топлива.

Транзитный потенциал Ханты-Мансийского автономного округа – Югры складывается за счет меридиональных и широтных направлений.

1) Через территорию Ханты-Мансийского автономного округа – Югры проходит большая часть потоков, направляемая сухопутным транспортом, в ЯНАО и в обратном направлении, в том числе для освоения Арктики и арктического шельфа России;

2) Через южные и центральные районы Ханты-Мансийского автономного округа – Югры могут проходить широтные потоки с Северо-Западного ФО, северных регионов Центрального и Приволжского ФО в сторону регионов Сибири и Дальнего Востока, а также в обратном направлении.

В настоящее время транзит в широтном направлении почти не реализуется в связи с отсутствием целостности транзитного пути, а также недостаточно эффективной конфигурацией потенциальных широтных маршрутов.

Ханты-Мансийский автономный округ – Югра имеет абсолютный транзитный потенциал для снабжения и вывоза продукции из ЯНАО, а также для связи субъектов СЗФО, северных регионов ЦФО (Тверская, Ярославская, Костромская области), северных регионов ПФО (Кировская область, Пермский край) с регионами Сибири и Дальнего Востока.

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

5.1 Повышение уровня безопасности транспортной системы, в том числе:

- реконструкция непригодных для ремонта искусственных сооружений;

- изменение организации дорожного движения в очагах аварийности;
- строительство пешеходных переходов в разных уровнях;
- сокращение пересечений железных и автомобильных дорог в одном уровне;
- реконструкция участков автомобильных дорог в соответствие с нормативными требованиями в очагах аварийности;
- повышение охвата сети станций мобильной связи;

5.2 Обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, в том числе:

- оснащение железнодорожных вокзалов, автовокзалов, речвокзалов, транспортно-пересадочных узлов, аэропортов и посадочных площадок современными специальными средствами и оборудованием контроля и обеспечения безопасности;
- оборудование электронными средствами обеспечения безопасности транспортных средств на городском электрическом и автомобильном транспорте общего пользования;
- создание интеллектуальной системы управления автомобильным транспортом аварийных служб;

5.3 Развитие систем надзора, контроля и обеспечения общественной безопасности в сфере транспорта, в том числе:

- формирование системы досконального изучения причин, локализации и степени рисков нарушения безопасности;
- создание системы фото- и видео- фиксации нарушений ПДД;
- оптимизация режима работы автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД);
- внедрение весового контроля на автомобильных дорогах регионального значения;
- организация оперативного автоматизированного мониторинга ДТП и реагирования на них, в том числе с использованием санитарной авиации.

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

6.1 Модернизация транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленная на снижение их негативного воздействия на окружающую среду, в том числе:

- оснащение автотранспортных средств ГЛОНАСС с подключением к РНИС;
- оптимизация режима работы автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД);

6.2. Повышение доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду, в том числе:

- повышение доли автобусов, работающих на газомоторном топливе;
- развитие инфраструктуры для экологически чистых видов транспорта.

6.3 Повышение энергоэффективности транспорта до уровня показателей передовых стран:

- включение показателей энергоэффективности в критерии конкурсов на осуществление услуг муниципальных и межмуниципальных грузовых и пассажирских перевозок;
- рационализация маршрутов движения путем создания систем информирования водителей и пассажиров;
- оснащение объектов транспортной инфраструктуры оборудованием, соответствующим международным стандартам по экологичности и энергоэффективности;

6.4 Обеспечение экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса, предупреждение и сокращение их образования:

- создание современной инфраструктуры экологически безопасного сбора, хранения, удаления, обезвреживания и размещения отходов от деятельности транспортного комплекса;
- внедрение наилучших технологий переработки и утилизации отходов транспортного комплекса;
- применение технологий дифференцированного сбора отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании объектов транспортной инфраструктуры;

6.5 Внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте:

- создание комплексной системы экологического мониторинга и анализа данных о влиянии транспортного комплекса на окружающую среду;
- оснащение экоаналитических лабораторий и постов экологического контроля;
- организация производственного экологического контроля на предприятиях транспортного комплекса, проведение экологических аудитов, внедрение методов определения и оценки экологических рисков в государственных и муниципальных предприятиях транспортного комплекса;
- внедрение в государственных транспортных предприятиях систем экологического менеджмента, регламентированных международными стандартами;
- использование экологичных и безопасных средств по борьбе с зимней скользкостью на автодорогах;
- создание зон с ограниченным въездом автотранспорта или зон с платной парковкой, в т.ч. ограничение грузового и пассажирского транзита в агломерациях городов.
- использование современных технологий на этапе контроля проектирования, ремонта, строительства и реконструкции объектов региональной транспортной инфраструктуры.