**Введение**

Актуальность проблемы исследования. Переход экономики страны к рынку и формированию рыночных отношений требует динамичного и сбалансированного развития всех звеньев национальной экономики, включая транспортную инфраструктуру. В настоящее время транспортная инфраструктура выдвинулась и заняла одно из приоритетных мест среди основных факторов, определяющих эффективное функционирование экономики страны, стала важнейшим условием ее дальнейшего развития и вхождения регионов в мировое хозяйство. Вместе с тем характерной особенностью транспортной инфраструктуры в течение последних лет стал ее экономический кризис из-за транспортной зависимости страны, физического и морального износа материально-технической базы, диспропорций и неравномерностей размещения и развития ограниченности выделяемых инвестиций, отсутствия рыночного механизма функционирования и управления. Транспортная инфраструктура, являясь важным фактором вывода экономики страны из экономического кризиса, из-за недостаточного уровня развития и размещения стала фактически сдерживающим фактором развития экономики. Транспортная инфраструктура в рамках любого региона должна гарантировать необходимые условия для функционирования и развития основных отраслей производства и обеспечивать максимально эффективное использование экономического и производственного потенциала. Каждая страна или регион должен иметь такую транспортную инфраструктуру, которая полностью удовлетворяла бы спрос данной территории в транспортных услугах.

Целью нашей работы является рассмотреть транспортную инфраструктуру на примере Тюменской области.

В соответствие с целью выделяются следующие задачи:

1. Изучить понятие транспортной инфраструктуры

2. Рассмотреть нормативно-правовую базу системы регулирования транспортной инфраструктуры

3. Выделить проблемы управления транспортной инфраструктурой

4. Охарактеризовать транспортную инфраструктуру Тюменской области

5. Выделить проблемы транспортной инфраструктуры и пути их решения на примере Тюменской области

Объектом данной работы является Тюменская область, а предметом транспортная инфраструктура.

**1. Теоретические обоснования транспортной инфраструктуры**

**1.1 Понятие транспортной инфраструктуры**

**Инфраструктура** - термин, появившийся в экономической литературе в конце 40-х гг. 20 в. для обозначения комплекса отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и с.-х. производство (строительство шоссейных дорог, каналов, портов, мостов, аэродромов, складов, энергетическое хозяйство, ж.-д. транспорт, связь, водоснабжение и канализация, общее и профессиональное образование, расходы на науку, здравоохранение и.т.п.).

В советской экономической науке **Инфраструктура** делится на две группы: производственную и непроизводственную (социальную). В первую группу включаются отрасли **Инфраструктура**, непосредственно обслуживающие материальное производство: железные и шоссейные дороги, водоснабжение, канализация и пр. Во вторую группу включаются отрасли, опосредованно связанные с процессом производства: подготовка кадров, школьное и высшее образование, здравоохранение и т. д.   Характерной чертой инфраструктурных отраслей капиталистического хозяйства является их двойственный характер. С одной стороны, без развития этих отраслей невозможно существование промышленности и с.-х. предприятий, где производятся товары и создаётся прибавочная стоимость. В условиях научно-технической революции четко обнаружилась прямая зависимость темпов роста производства и его эффективности от развития отраслей **Инфраструктура** С другой стороны, создание этих отраслей и их функционирование не приносят прибыли тому, кто осуществляет капиталовложения в эти отрасли, но увеличивает прибыли промышленных и с.-х. компаний. Чем выше развитие производительных сил, тем больших капиталовложений требуют отрасли. Ряд отраслей стал объектом межимпериалистической конкурентной борьбы, например сфера науки, образования, подготовки кадров, отрасли транспорта, обеспечение хозяйства электроэнергией и т. д., так как от капиталовложений в них зависят рост производства и выигрыш в межимпериалистической конкурентной борьбе.

Двойственный характер **Инфраструктура** превратил проблему её создания из технической в социальную, а развитие государственно-монополистического капитализма сделало возможным переложение всех тягот по финансированию и развитию инфраструктурных отраслей на государственный бюджет, т. е. на плечи народных масс. В современных империалистических государствах произошло чёткое размежевание хозяйственных функций: частный капитал владеет предприятиями, где создаётся прибавочная стоимость, на государство возложены функции финансирования и развития отраслей **Инфраструктура**, способствующих увеличению прибылей частных компаний. Однако стремление монополистического капитала снять с себя бремя расходов по финансированию мало прибыльных или убыточных отраслей и переложить его на государство способствовало переходу этих отраслей **Инфраструктура** в собственность империалистических государств при сохранении монополиями права контроля над ними. [1]

Транспорт — совокупность средств, предназначенных для перемещения людей, грузов, сигналов и информации из одного места в другое. Нередко под термином транспорт подразумевают всю совокупность инфраструктуры, управления, транспортных средств и транспортных предприятий, составляющие транспортную систему, либо отрасль экономики.

Транспорт – важнейшая составная часть экономики государства. Территория Россия, а также темпы социально-экономического развития страны определяют необходимость совершенствования транспортной инфраструктуры. Сегодня инфраструктурные проблемы существуют для всех видов транспорта, при этом нерешенность проблемы для одного вида транспорта создает дополнительные трудности для других.

Транспорт — важная составная часть экономики России, так как является материальным носителем между районами, отраслями, предприятиями. Специализация районов, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства как отдельных предприятий, так и районов, и страны в целом.

Важное значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной отраслях промышленности, где они могут достигать 30% себестоимости продукции. Транспортный фактор имеет особо огромное значение в нашей стране с ее огромной территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и основных производственных фондов.

Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка. В условиях перехода к рыночным отношениям роль рационализации транспорта существенно возрастает. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятия, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Основными видами транспорта являются: железнодорожный, автомобильный, авиационный, трубопроводный, морской и внутренний водный. Взаимодействуя между собой, они образуют транспортную систему России.

Основными задачами на сегодняшний день являются ликвидация транспортной недостаточности, повышение конкурентоспособности российский перевозчиков и снижение транспортных издержек. [2]

Прогресс капиталистического производства невозможен без машинного транспорта. К. Маркс в своих трудах раскрывает значение транспорта для экономики капиталистического общества и подчеркивает важные характерные стороны транспорта как отрасли человеческой деятельности. «Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности,— пишет он,— существует еще четвертая отрасль материального производства, которая в своем развитии тоже проходит различные ступени производства: ремесленную, мануфактурную и машинную. Это — транспортная промышленность, все равно, перевозит ли она людей или товары». Следует обратить внимание на то, что транспорт назван отраслью материального производства, хотя он самостоятельно не создает новых материальных ценностей. Чтобы понять, почему К. Маркс отнес транспорт к материальным отраслям производства, нужно обратиться к его фундаментальному труду «Капитал», где сказано следующее: «Во всяком процессе производства большую роль играет перемещение предмета труда и необходимые для этого средства труда и рабочая сила — например, хлопок перемещается из кардного отделения в прядильное, уголь поднимается из шахты нагора». Это значит, что без транспорта невозможно ни одно производство и что транспорт представляет собой органический элемент самого производства. Действительно, нельзя произвести продукцию ( изделие), не передвигая предмет обработки, т. е. сырье, заготовку, полуфабрикат, например, от станка к станку, с одного участка на другой, из цеха в цех данного предприятия. И эти перемещения осуществляются соответственно средствами внутрицехового и межцехового транспорта. [3]

**1.2 Нормативно-правовая база системы регулирования транспортной инфраструктуры**

Создание нормативной правовой базы транспортной деятельности, соответствующей складывающимся в России социально-экономическим условиям, является одной из важнейших задач государства в транспортной сфере.

Законодательной базой для разработки государственной транспортной политики, включая стратегию развития транспорта в целом и его отдельных отраслей, являются Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, Налоговый кодекс Российской Федерации, Бюджетный кодекс Российской Федерации, другие нормативные правовые акты, регулирующие общественные отношения, а также подзаконные нормативные правовые акты, относящиеся непосредственно к сфере деятельности транспортного комплекса.

За последние годы Министерством транспорта Российской Федерации разработан, принят палатами Федерального Собрания РФ и подписан Президентом РФ ряд федеральных законов, регулирующих деятельность транспортной отрасли России.

В области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

* «О безопасности дорожного движения»;
* «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»;
* «О транспортно-экспедиционной деятельности».

В области гражданской авиации:

* Воздушный кодекс Российской Федерации».

В области морского и речного транспорта:

* «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»;
* «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации»
* «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

Кроме того, ратифицирован целый ряд международных конвенций и соглашений, в том числе, Соглашение о международном транспортном коридоре «Север - Юг».

Вместе с тем значительная часть действующих на отдельных видах транспорта нормативных актов не в полной мере соответствуют, проводимым в государстве экономическим преобразованиям, связанным с развитием рыночных отношений, изменением форм собственности, и вызывает необходимость изменения правовой базы, регламентирующей работу транспортной отрасли.

Одним из главных условий дальнейшего развития транспортной системы является создание нормативной правовой базы транспортной сферы, отвечающей складывающейся социально-экономической ситуации, и ее постепенная гармонизация с правовыми нормами, действующими в странах ЕС, для обеспечения дальнейшей интеграции России в европейскую и мировую транспортную систему.

В этой связи представляется необходимым, прежде всего, принятие базовых законов по вопросам автомобильного транспорта, портовой деятельности и дорожного хозяйства, совершенствование нормативной правовой базы железнодорожного транспорта с учетом проводимой реформы федерального железнодорожного транспорта, создания и развития рынка железнодорожных перевозок.

Кроме того, необходимо проводить формирование законодательной базы транспортного комплекса с применением единых согласованных стандартов и требований, направленных на обеспечение безопасности, конкурентоспособности при выполнении перевозок различными видами транспорта.[4].

«Транспортная стратегия Российской Федерации до 2020 года», разработанная и утвержденная Министерством транспорта РФ, является основным документом, который определяет направления транспортной политики страны. Согласно этому документу развитие современной эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей снижение транспортных издержек, ускорение движения грузов и пассажиров, является важнейшей стратегической целью. При этом практика государственно-частного партнерства является наиболее перспективной и предпочтительной при реализации инфраструктурных проектов. По словам министра транспорта РФ И. Левитина, долгосрочное планирование транспортного развития возможно только с учетом интересов бизнеса: вложения в развитие транспортной инфраструктуры в соотношении «бизнес — бюджет» определены как 1 руб. к 2,5 руб.

Цели Министерства транспорта на 2010-2012 год:

Цель 1 - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике.

Достижение этой цели позволит обеспечить экономический рост и социальное развитие, укрепление связей между регионами России, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики (прежде всего, за счёт снижения уровня транспортных издержек в конечной стоимости российской продукции), рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

Создание эффективной транспортной инфраструктуры позволит обеспечить территориальную целостность государства, связанность регионов России в единое экономическое и оборонное пространство, ускорить развитие мультимодальных перевозок, обеспечить выходы к труднодоступным сырьевым базам и комплексное освоение Сибири и Дальнего Востока.

Цель 2 - повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения.

Достижение данной цели означает удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения по передвижению, отсутствие дефицита мощностей, высокую пропускную способность и техническую оснащенность транспортной инфраструктуры, ликвидацию ограничений на развитие существующих и освоение новых территорий, а также повышение ценовой доступности социально значимых услуг транспорта, а также обеспечение поддержки перевозок пассажиров на социально значимых направлениях.

Цель 3 - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны.

Достижение данной цели будет означать формирование в России транспортной инфраструктуры мирового уровня и создание, таким образом, прочной основы для успешной интеграция России в мировую транспортную систему и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

В рамках реализации цели предусматривается осуществление инвестиционных проектов по комплексному развитию международных транспортных коридоров.

Предлагается сконцентрировать финансовые и организационные усилия по совершенствованию существующих транспортных коридоров, созданию альтернативных маршрутов для ускорения движения грузов и пассажиров.

Цель 4 - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Достижение этой цели позволит повысить безопасность транспортного процесса, сократить количество происшествий на транспорте и их последствия, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб, подготовить квалифицированные кадры для транспортной отрасли, повысить уровень мобилизационной готовности, и, таким образом, создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

Цель 5 - улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

Достижение этой цели означает разработку и внедрение современных механизмов перераспределения финансового капитала в транспортный сектор, совершенствование законодательной базы, регламентирующей деятельность транспортного комплекса в условиях рыночных отношений, в том числе на основе государственно-частного партнерства.

В рамках цели по улучшению инвестиционного климата и развития рыночных отношений на транспорте предполагается решение следующих задач: создание нормативной правовой базы, адекватной потребностям развития рыночных отношений, обеспечивающей привлечение инвестиций в инфраструктурные проекты; разработка предпроектной, проектной и тендерной документации по комплексному развитию объектов транспортной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства;

отработка механизмов реализации различных форм государственно-частного партнерства, разработка методического обеспечения, утверждение типовых документов, создание банка данных перспективных проектов, привлечение ведущих российских банков к реализации проектов в транспортном секторе.

Краткая характеристика бюджетных программ Министерства транспорта РФ.

Наименование: «Автомобильные дороги»

Статус: подпрограмма «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы с учетом корректировки.

Задача: Уменьшение доли протяженности автомобильных дорог, федерального значения, не соответствующих потребностям движения, в общей протяженности сети федеральных автомобильных дорог.

Цель программы: Развитие современной и эффективной транспртной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижения транспортных издержек в экономике.

Наименование: Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров.

Статус: с 2010 подпрограмма «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015год).

Задача: Увеличение протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих федеральным требованиям.

**1.3 Проблемы управления транспортной инфраструктурой. Пути их решения**

Действительно, в современной России многие проблемы можно было бы решить, найдя выход в сложившейся ситуации с неразвитой сетью автодорог. Это и грунтовые дороги, которые ещё не заасфальтировали, и, по которым невозможно добраться до населенных пунктов при плохой погоде, и дороги, выбоинами столь часто, что её и дорогой-то можно назвать с покрытые трещинами и натяжкой. Всё усугубляется проблема пробок в крупных мегаполисах. Сюда же можно добавить и статистику ГИБДД по дорожно-транспортным происшествиям, которая постоянно растет, и состояние дорожного полотна является одной из причин происшествий.[1;1]

Общая протяженность автомобильных дорог в России — 1114 тысяч км. Для сравнения: в США аналогичный показатель равен 6 млн. км. Сейчас в России только 7% дорог соответствуют минимальным требованиям качества.

Основные проблемы дорожной инфраструктуры: Почти 50% общего объема автоперевозок осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети; Радиальная конфигурация автодорог ориентирована на Москву, недостаточное число соединительных и хордовых дорог; Только 8% автодорог имеют многополосную проезжую часть; Более 1/3 автодорог и мостовых сооружений на них требуют увеличения прочностных характеристик; Значительная протяженность автодорог проходит по территории населенных пунктов; Низкий уровень обеспеченности автодорогами Сибири, Дальнего Востока, северных территорий Европейской части России 76% автодорог регионального значения не соответствуют нормативным требованиям по эксплуатации.

Общая протяженность российских железных дорог составляет 86,151 тысяч км. На сегодняшний день в России насчитывается 508 ж/д вокзалов, 45 из которых — внеклассовые, т.е. самые крупные и стратегически важные.

Текущая характеристика железнодорожной инфраструктуры: 7 субъектов РФ не имеют железных дорого вообще, в 10 субъектах РФ железнодорожная сеть развита критически слабо; 23 разведанных крупнейших месторождения ценнейших природных ресурсов не осваиваются из-за отсутствия железнодорожного обеспечения; Плотность железных дорог России составляет 5 км/1000 кв. км площади страны (в других странах этот показатель выше в десятки раз); Средний уровень износа основных фондов составляет 58,6%, а значительная их часть находится за пределами нормативных сроков службы; Перекрестное межотраслевое субсидирование отраслей промышленности за счет ОАО «РЖД» привело к увеличению в 2 раза сроков окупаемости инфраструктурных проектов (до 20 — 30 лет) и сделало строительство новых железнодорожных линий коммерчески неэффективным.

Количество действующих аэропортов в России постоянно уменьшается, а их износ и простой увеличивается. В настоящее время в стране функционирует 351 аэропорт, из них 69 аэропортов имеют статус международных. Основная концентрация перевозок идет из/в Мосвку, при этом снижается уровень перевозок между другими городами.

Текущее состояние аэродромной сети:

только 58% аэродромов имеют взлетно-посадочную полосу с искусственным покрытием, остальные аэродромы имеют грунтовые ВПП;

70% взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием были построены более 20 лет назад, из них за последние 10 только на 24% ИВПП лет проводилась реконструкция. Срочного проведения реконструкции требует 12% взлетно-посадочных полос с искусственными покрытиями, 18% взлетно-посадочных полос с грунтовым покрытием требуют проведения капитального ремонта; только 48% аэродромов оборудованы системой светосигнального оборудования, 14% систем светосигнального оборудования требует замены; физическое и моральное старение основных производственных фондов аэропортов продолжается на фоне роста цен на аэродромное и аэропортовое оборудование, аэропортовую технику, авиационное топливо. В настоящее время средний уровень обеспеченности аэропортов основными производственными комплексами составляет по аэродромным, пассажирским и грузовым комплексам 95%, объектам технического обслуживания — 53%, объектам топливообеспечения — 85%; 90% объектов, включая взлетно-посадочные полосы, по данным бухгалтерского учета имеют полный износ основных фондов. Объекты выведены из налогообложения и по ним не начислялась амортизация на воспроизводство имущества.

В России 60% внешнеторгового грузооборота осуществляется с участием морского транспорта. Развитие морской инфраструктуры является одним из важнейших факторов эффективной интеграции России в мировую транспортную систему. На сегодняшний день основные портовые мощности эксплуатируются на пределе своих возможностей.

Существующие специализированные и универсальные комплексы, построенные в 50-60 годах прошлого века, не удовлетворяют современным требованиям в части: недостаточных глубин на портовых акваториях, поскольку за прошедший период сменилось три поколения морских судов; несоответствия длины причалов линейным размерениям судов, работающих на тихоокеанском бассейне; многолетней ориентации в развитии портовых мощностей на перевалку экспортных грузов, что привело к дефициту портовых мощностей, ориентированных на импортное направление. Особенно это сказывается на возможности обработки контейнерных и накатных грузов; слабой организации функционирования и недостаточной технической оснащенности таможенных и пограничных органов в пунктах пропуска через государственную границу, что существенным образом сказывается на времени обработки грузов. [5]

В последнее время довольно большое внимание государства было направлено на развитие и поддержание транспортной инфрастуктуры России. Точнее, соответствующая

Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» была принята еще в 2001 году, однако реально задача развития, а не поддержания транспортной инфраструктуры РФ была поставлена В.Путиным в ноябре 2007 года на заседании президиума Госсовета.

Более того, в феврале 2008 года первый вице-премьер РФ С.Иванов заявил, что ФЦП «Модернизация транспортной системы России» будет продлена еще на 7 лет до 2015 года. Изменения в программу планируется внести к маю 2008 года. В апреле 2008 года Д.Медведев на совещании по инвестиционным программам и развитию дорог России о том, что программу по развитию транспортной системы на 2010-2015 года заявил необходимо обновить, а инвестиционные расходы бюджета на качественную модернизацию

Развитие транспортной инфраструктуры России транспортной и социальной инфраструктур на 2009 и 2010 годы должны быть увеличены.

Стоит отметить, что на данный момент инвестиции в данную отрасль на 2009-2010 годы определены в размере 620,7 и 445,7 млрд. руб. При этом, в стратегию развития транспортной инфраструктуры РФ будет ежегодно вкладываться около 4,8% ВВП (из них только 2,2% ВВП – госинвестиции).

На первом этапе (2002-2007 годы) развитие Реализация ФЦП рассчитана на 2 транспортной системы было ориентировано на более эффективное использование имеющихся мощностей. На втором этапе (2008-2010 годы) должно быть обеспечено ускоренное развитие транспортной системы, направленное на значительное повышение эффективности и качества транспортного обслуживания, как это предусмотрено «Стратегией развития транспорта до 2010 года».

В частности, согласно Программе, на железнодорожном транспорте предусматривается:

поэтапное обновление и модернизация основных производственных фондов, повышение безопасности движения и качественного обеспечения платежеспособного спроса на перевозки пассажиров и грузов; внедрение информационно-управляющих систем, модернизация устройств автоматики, телемеханики, связи и энергоснабжения;

рационализация взаимодействия с другими видами транспорта, развитие мультимодальных перевозок и совершенствование информационного обеспечения и др. Для решения поставленных в подпрограмме задач должны быть построены или реконструированы 1,7 тыс. км железнодорожных линий, построены 2,7 тыс. км дополнительных главных путей;

электрифицированы 3,4 тыс. км железнодорожных линий; построены или и модернизированы устройства автоблокировки на 1,4 тыс. км железнодорожных линий и др.

В дорожном хозяйстве предусматривается: увеличить протяженность автомобильных дорог до 611,1 тыс. км и дорог высших (I и II) общего пользования (в действующей классификации) категорий до 36 тыс. км; довести удельный вес протяженности федеральных автодорог, соответствующих нормативным требованиям, с 39 до 55 процентов, территориальных дорог

- с 20 до 30 процентов и др. Для достижения поставленных в подпрограмме задач должны быть построены, реконструированы или модернизированы 6,1 тыс. км федеральных, 43,7 км муниципальных автомобильных дорог; более 3,1 тыс. тыс. км территориальных и 8,1 тыс. населенных пунктов должны быть обеспечены постоянной связью по дорогам с твердым покрытием; отремонтированы (в том числе капитально) 45,3 тыс. км федеральных, 197 тыс. км территориальных и 137 тыс. км муниципальных автомобильных дорог.

Таким образом, государство собирается вложить в развитие транспортной инфраструктуры немалые средства. Однако непрозрачность процесса реализации проектов ставит эффективность предлагаемых мер под вопрос. Кроме того, не до конца очевидно распределение обязанностей между федеральным и региональным уровнями, так как в ряде субъектов федерации существуют собственные программы развития транспортной согласовывать с соседними территориями, чтобы инфраструктуры, которые необходимо избежать неравномерного развития отрасли. [1]

**Глава 2. Анализ транспортной инфраструктуры Тюменской области**

**2.1 Характеристика транспортной инфраструктуры**

Тюмень была поставлена на древней караванной дороге из Средней Азии в Поволжье, на так называемом «Тюменском волоке», за который шла вековая борьба кочевников южной Сибири. Водные артерии связывали Тюмень с землями Крайнего Севера и далёкого Востока. Первоначальное население города соответствовало его пограничному положению. Первое место среди жителей Тюмени принадлежало служилым людям: боярам, стрельцам, казакам. В первые годы город подвергался нападениям татар и калмыков. В Тюмени находилась первая в Сибири Ямская слобода, основанная в 1605 году. Постепенно, с исчезновением военной угрозы, первоочередным занятием горожан становятся ремёсла. Широкого развития достигло кузнечное, колокольное, кожевенное производство.

В XIX веке одновременно с упадком Тобольска город входит в полосу расцвета. Особый импульс его развитию придало проведение через город Транссибирской магистрали. Неслучайно граф Посьет, настоявший на тюменском маршруте железной дороги, был удостоен звания почётного гражданина города.

Начиная с 1918 года Тюмень претендует и на административные функции, окончательно закреплённые за нею в 1944 году созданием Тюменской области. В годы Великой Отечественной войны значительно вырос и промышленный потенциал города за счёт эвакуированных из Европейской части СССР предприятий. Любопытно, что в Тюмень в годы войны было эвакуировано также тело Ленина; функции Мавзолея временно исполняло здание нынешней Тюменской государственной сельскохозяйственной академии.

После открытия в Тюменской области в 1960-х годах крупных месторождений нефти и газа вся жизнь города была подчинена выполнению нефтесервисных и транспортных функций, необходимых для обеспечения потребностей Тюменского Севера. [18: http://tumenn.ru/]

Область расположена на перекрестке важнейших транспортных коридоров, идущих с Запада на Восток и связывающих регионы Европейской части России, Урала с Сибирью и Дальним Востоком, и с Севера на Юг, связывающих северные автономные округа - крупнейшие районы добычи нефти и газа – с остальными регионами РФ и обеспечивающие выход на страны Центральной Азии.

На территории области развит железнодорожный, автомобильный транспорт, расположена сеть магистральных нефте- и газопроводов, имеются продуктопроводы по поставке ШФЛУ (углеводородное сырье) на Тобольский нефтехимический комбинат из северных автономных округов и по поставке нефтепродуктов, соединяющий г. Тюмень с сетью нефтепродуктопроводов компании «Транснефтепродукт». Реки Обь-Иртышского речного бассейна (Тура, Тобол, Иртыш) с развитой портовой инфраструктурой обеспечивают выход на Северный Морской путь. В Тюмени расположен международный аэропорт «Рощино».

Через территорию современной Тюменской области исторически проходили важнейшие транспортные пути по которым осуществлялось освоение и заселение Сибири и Дальнего Востока. В конце XIX-начале ХХ века была построена Транссибирская железнодорожная магистраль, прошедшая по территории области. С середины ХХ века началось формирование сети автомобильных дорог. [6]Транспортная инфраструктура

* Область является перекрестком дорог, идущих с Запада на Восток, с Юга на Север.

Основные автомобильные магистрали:

* Дорога «Москва-Владивосток», которая войдет в формирующийся транснациональный коридор «Берлин-Пекин»;
* Федеральная автомобильная магистраль, соединяющая юг Тюменской области с ХМАО-Югра и ЯНАО.

**Грузооборот крупных и средних предприятий автомобильного транспорта Тюменской области в первом полугодии 2007 года составил 61,2 млн. тонно-км.**

– Реки Обь-Иртышского речного бассейна с развитой портовой инфраструктурой обеспечивают выход на Северный Морской путь.

– В Тюменской области расположены 2 речных порта – в г. Тюмени и в г. Тобольске, второй из которых выполняет главную роль в системе речных пассажирских и грузовых перевозок между севером и югом области.

– Общий грузовой оборот Тобольского речного порта составил около 3 млн. тонн в 2007 г. Порт имеет 8 механизированных причалов протяженностью 800 м, оборудованных 23 портальными кранами. Общая площадь крытых складов составляет более 7 000 м2, открытых – более 45 000 м2.

– Навигация составляет 6 месяцев в году.

– На территории Тюменской области, включая автономные округа, функционируют 5 международных аэропортов.

– Международный аэропорт «Рощино» в г. Тюмени выступает в роли узлового регионального аэропорта для связи Севера и Юга области. Кроме того, географическое положение его благоприятно для промежуточных посадок самолетов на магистральных маршрутах Европа – Китай, Европейская часть России – Дальний Восток, Сибирь.

– Тюмень в железнодорожной сети области выполняет роль связующего звена между севером и югом области, через город также проходит северная ветка транссибирской магистрали, связывающая Центральную часть России с Сибирью и Дальним Востоком.

– С началом реализации проекта «Обход Республики Казахстан», по строительству ветки Курган-Ишим роль г. Ишима, как узловой железнодорожной станции сильно возрастет не только на областном, но и общенациональном уровне. [14]

# Автомобильный общественный транспорт

Для Тюменской области автомобильный транспорт имеет большое значение, являясь основным фактором, обеспечивающим экономическую и социальную стабильность общества, мобильность населения, развитие территории области.

Пассажирское обслуживание населения юга Тюменской области осуществляют 22 автотранспортных предприятия различной организационно-правовой формы собственности. Этими предприятиями обслуживаются 543 маршрута, в том числе: 164 междугородных, 283 пригородных и 96 городских маршрутов. В большинстве районов юга области нет альтернативы автобусным перевозкам.

Автобусный парк, задействованный на регулярных маршрутах, насчитывает 1145 единицы, в том числе частной собственности – 202, муниципальной – 351, областной – 592 единицы.

Также в городах Тюмень, Тобольск, Заводоуковск, Ишим и Ялуторовск привлечено для работы на городских маршрутах 1067 единиц подвижного состава (338 автобусов и 729 микроавтобусов), принадлежащих индивидуальным предпринимателям и малым предприятиям.

В 2006 году автомобильным транспортом общего пользования с учетом индивидуальных предпринимателей, занимающихся коммерческими перевозками, перевезено 267,3 млн. человек. Пассажирооборот составил 2075,7 млн. пасс.-км. За 2007 год по оперативным данным автомобильным транспортом общего пользования перевезено 263,5 млн. человек.

Для обслуживания пассажиров на междугородных и пригородных автобусных маршрутах по югу Тюменской области действуют 7 автовокзалов и 23 автостанции, из них 5 автовокзалов и 15 автостанций входят в состав ОАО «Объединение автовокзалов и автостанций».

В 2005 году проведена реконструкция Исетской и Упоровской автостанций, в 2006 году сдана в эксплуатацию Абатская автостанция, в 2007 году завершена реконструкция Ялуторовского и Тобольского автовокзалов. В 2008 году планируется строительство и реконструкция автовокзалов и автостанций в г.Ишиме, в селах Казанское, Юргинское и Ярково.

Общий износ подвижного состава составляет 65,5 %, в том числе: областной собственности – 44,3 %, муниципальной – 58,3 %, собственности предприятий – 92 %.

Для обновления подвижного состава проводится капитальный ремонт автобусов областной собственности, а также приобретаются новые автобусы.

В настоящее время за счет средств областного бюджета капитальный ремонт автобусов проводится на Ялуторовском автомобильном заводе. За период с 2003 по 2006 годы всего отремонтировано 165 автобусов, в 2007 году отремонтировано 68 единиц подвижного состава.

Для пассажирских автотранспортных предприятий юга области в 2007 году приобретено 166 автобусов, в том числе для предприятий областного центра 92 единицы.

# Железнодорожный транспорт

В Западно-Сибирском регионе, где осуществляется добыча 90% российского газа, огромную значимость в обеспечении народно-хозяйственными грузами северных городов области играет железная дорога. Благодаря железнодорожному транспорту функционируют и добывают углеводородное сырье нефтегазопромыслы в Сургуте, Нижневартовске, Надыме, Новом Уренгое, Ямбурге.

В настоящее время железной дорогой обеспечивается потребность в перевозке грузов для уже построенных на севере области городов и градообразующих предприятий, связанных с переработкой нефти.

Все грузовые и пассажирские перевозки в области осуществляются Тюменским и Сургутским отделениями Свердловской железной дороги-филиала ОАО «Российские железные дороги».

Тюменский железнодорожный узел обеспечивает отправление и приемку грузов и пассажиров как с главного направления Транссибирской магистрали, так и в направлении Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов.

Крупнейшая сортировочная станция Войновка отправляет в сутки на север в среднем по 26 грузовых поездов и перерабатывает весь поток грузов, идущий с севера.

Направления совместной деятельности Свердловской железной дороги и Правительства Тюменской области ежегодно определяются социально-экономическим соглашением, которым регламентируются обязательства сторон в вопросах грузовых и пассажирских перевозок, инвестиционной политики, социальной сферы, безопасности движения поездов и экологии.

# Водный транспорт

Речной транспорт – являясь составной частью транспортного комплекса и одним из старейших его видов, играет большую роль в становлении и развитии экономики области. В период интенсивного освоения нефтегазовых недр Западной Сибири именно речным транспортом осуществлялись доставки строительных материалов, оборудования для обустройства нефтегазовых месторождений, строительства городов и поселков. Огромное значение речной транспорт сыграл при строительстве магистральных нефтегазопроводов с их компрессорными и перекачивающими станциями (доставка труб большого диаметра). Речным транспортом осуществлялись доставки первой нефти из области на причалы Омского нефтеперерабатывающего завода. Протяженность водных путей, обслуживаемых судоходной обстановкой по Обь-Иртышскому бассейну составляет 12150 км, в том числе по Тюменской области 9844 км, из них по югу области – 2209 км. Для жизнедеятельности региона устойчивое функционирование предприятий водного транспорта и речные перевозки имеют особое значение, водные пути зачастую являются единственными транспортными артериями к населенным пунктам приречных районов области. За последние годы прослеживается тенденция роста объема грузовых перевозок. Сферой безальтернативного использования внутреннего водного транспорта являются перевозки в районы Крайнего Севера, где отсутствуют или недостаточно развиты железные и автомобильные дороги.

Пассажирские перевозки водным транспортом на территории юга области осуществляют:

* - ОАО «Северречфлот» (г. Ханты-Мансийск) - линию Тобольск – Ханты-Мансийск на участке Тобольск - Бобровка;
* - ОАО «Речное пароходство Нефтегаза» (г. Тюмень) – линию Тобольск - Малая Бича – Тобольск.

Развитие транспортной инфраструктуры региона резко ускорилось с открытием крупнейших месторождений углеводородного сырья в ХМАО-Югре и ЯНАО. [11]

Были проложены транспортные коридоры ведущие на север региона – железная дорога Тюмень-Тобольск-Сургут и далее на Н.Уренгой и Надым, автомобильный коридор Тюмень-Ханты-Мансийск-Сургут-Н.Уренгой-Надым, построен крупный речной порт в Тобольске. Для транспортировки добытого углеводородного сырья создана мощная система магистральных трубопроводов.

Территория Тюменской области (без АО) стала основным «логистическим центром» через который осуществлялись основные объемы поставок грузов для освоения природных богатств Севера Западной Сибири.

Особенности географического положения региона:

- относительная близость к крупным промышленным районам европейской части страны, Урала, крупнейшим районам добычи углеводородного сырья в стране, развивающимся районам Сибири, странам Центральной Азии;

- прохождение важнейших транспортных коридоров как межрегионального, так и международного значения;

- умеренно-благоприятные климатические условия.

Через Тюменскую область (без автономных округов) проходят важнейшие транспортные коридоры, соединяющие как северные автономные округа с транспортной системой страны, так и регионы Сибири и Дальнего Востока с Уралом и Центральной Россией:

• железные дороги:

- «Москва-Владивосток» (Транссиб);

- Тюмень-Тобольск-Сургут-Новый Уренгой-Надым.

• федеральные автомобильные дороги:

- «Екатеринбург–Тюмень–Ишим–Омск» и «подъезд к г. Тюмени от автомобильной дороги «Байкал» (Тюмень-Курган), входящие в международный транспортный коридор «Транссиб» который войдет в состав формирующегося транснационального коридора «Берлин-Пекин»;

- «Тюмень-Ханты-Мансийск с подъездом к г. Сургут», являющаяся частью важнейшего для региона транспортного коридора Тюмень–Ханты-Мансийск–Сургут–Новый Уренгой–Надым–Салехард;

• водные пути - судоходные реки Иртыш, Тобол, Тура. Расположены крупный Тобольский речной порт, Тюменский речной порт.

Имеется международный аэропорт (а/п «Рощино» г. Тюмени) (в настоящее время германская компаниея Hochtief ведет разработку перспективного плана развития аэропорта).

В области расположено 4 таможенных поста: в г. Тюмени (аэропорт «Рощино» и район «Гилево»), в г. Ишиме и в Казанском районе (в районе пограничного перехода Ельцово, соединяющий Тюменскую область и республику Казахстан). В 2007 г. ДАПП «Казанское» сменил статус с двухстороннего на многосторонний, что повышает возможности развития внешнеторговых связей и роста грузооборота со странами Центральной Азии.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования по состоянию на конец 2006 г. составляет 11373,8 км, из них федеральные - 1022 км, областные - 9132,7 км, дороги муниципальных образований отнесенные к дорогам общего пользования – 1218,7 км. Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 78,9% в общей протяженности дорог общего пользования.

В области продолжается активная работа по формированию современной, развитой и эффективной сети автомобильных дорог. При этом основной упор сделан на реконструкцию и ремонт существующей дорожной сети с целью доведения ее до нормативного состояния.

С 2005 по 2007 год было построено и введено в эксплуатацию 122 км новых и отремонтировано 1380 км автомобильных дорог, построено 24 моста общей протяженностью 6127 пог/м.

Осуществлялась реконструкция и строительство важнейших транспортных коридоров в Тюменской области:

- дороги «Тюмень - Тобольск - Сургут - Новый Уренгой-Надым» практически на всем протяжении участка дороги, проходящей по территории области;

- с 2006 года ведутся активные работы по строительству новой трассы «Тюмень - Нижняя Тавда – Междуреченский», которая позволит связать западные районы ХМАО-Югры с сетью дорог региона, обеспечит соединение с широтным дорожным коридором «Пермь - Ханты-Мансийск - Томск», а с реализацией проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» обеспечит связь с автомобильной дорогой вдоль Восточного склона Уральских гор, что даст доступ к богатейшим ресурсам Полярного и Приполярного Урала, а также будет способствовать развитию нефтедобывающего и лесопромышленного комплекса области.

- большие объемы работ выполнены на строительстве дороги «Обход города Тюмени». Фактически завершено строительство южного обхода города Тюмени, где помимо дорожного полотна выполнено сооружение 2-х уровневых транспортных развязок на пересечении с дорогами Тюмень-Аэропорт, Червишевский тракт, моста через железную дорогу «Москва-Владивосток». Выполняются работы по строительству дороги, транспортных развязок и мостов по западному и северному направлению, в ближайшие годы будет начато строительство и восточного обхода, что позволит полностью закольцевать областной центр и вывести весь поток транзитного транспорта за пределы города.

- строительство автомобильной дороги «Обход республики Казахстан» (108,9 км),которая обеспечит прохождение транспортных потоков по автомагистрали «Байкал» без захода в р. Казахстан и прохождения таможенных процедур, что существенно повысит скорость движения грузо- и пассажиропотоков.

Велось строительство и внутриобластных дорог «Ялуторовск-Ярково», «Аромашево-Вагай» и др.

Развития транспортной сети Тюменской области, реализация на ее территории крупных транспортно-логистических проектов позволит, учитывая географическое положение региона на стыке основных транспортных коридоров общефедерального значения, существенно улучшить транспортное сообщение как среди регионов УрФО, так и в стране в целом.

Развитие транспортно-логистической зоны направлено также на реализацию мегапроекта «Урал промышленный –Урал Полярный».

#### Железнодорожный транспорт: Тюменское отделение http://www.uralfirm.ru/catalog/leaders.htmСвердловской железной дороги филиала ОАО «РЖД», Сургутское отделение Свердловской железной дороги - филиала ОАО «РЖД».

Речной транспорт: - ОАО «Тобольский речной порт», ОАО «Речное пароходство «Нефтегаза», ОАО «Обь-Иртышское речное пароходство».

Воздушный транспорт: филиалы авиакомпаний «Ямал» и «ЮТэйр», ЗАО «Тюменьспецавиа», ООО «Восток».

Через административный центр региона – г. Тюмень - проходит Транссибирская железнодорожная магистраль (Москва-Владивосток), а также единственная железная дорога, соединяющая транспортные потоки северных автономных округов с другими регионами. Развит авиационный транспорт. Из международного аэропорта города Тюмени совершаются полеты как по России, так и в страны СНГ и дальнего зарубежья.

Тюменская область является перекрестком автомобильных дорог России, идущих с Запада на Восток, с Севера на Юг.

Так, по территории Тюменской области проходит 2 основные автомобильные магистрали страны:

1. Дорога «Москва-Владивосток», которая войдет в формирующийся транснациональный коридор «Берлин-Пекин»;
2. Федеральная автомобильная магистраль, соединяющая юг Тюменской области с Ханты-Мансийским автономным округом-Югра и Ямало-Ненецком автономном округом, - единственная транспортная артерия, через которую возможно доставить груз в северные богатейшие нефтегазоносные регионы страны.

В регионе накоплен уникальный успешный опыт крупных иностранных и российских вложений (ТНК-ВР, Шлюмберже, Сибур Холдинг, Юнимилк, Очаково, Бентек, Меса Ималат, и др.), который во многом стал возможен благодаря современной системе государственной поддержки инвестиционной деятельности. Практически каждый крупный инвестиционный проект, реализуемый в Тюменской области российскими и иностранными компаниями, получает комплексную государственную поддержку, будь то налоговые льготы или субсидии. А если приплюсовать к этому фактору наличие качественных инвестиционных площадок, находящихся в муниципальной и областной собственности, предлагаемых инвесторам, то в конечном итоге реализация инвестиционного проекта в Тюменской области может обойтись компании на 15-20% дешевле, чем в соседних регионах.

**2.2 Проблемы транспортной инфраструктуры и пути их решения**

Бюрократические препоны на пути документальных согласований и принятия решений в развитии транспортной инфраструктуры, проблемы ценообразования при разработке смет, участие российских компаний в крупных инвестиционных проектах и другие. **Главной проблемой является взаимодействия бизнеса и власти в развитии дорожной и транспортной инфраструктуры.** Этот вопрос в принципе является важнейшим фактором для стимулирования спроса потребителей, а в условиях кризиса становится просто необходимым условием выживания экономики страны.

В настоящее время у региональных властей есть установка на экономию средств, выделяемых на строительство и ремонт дорог, к тому же действует развращающая система административного наказания за нарушение правил ремонта и содержания дорог. Эти и другие факторы приводят к очень высокой стоимости строительства новых и ремонта существующих дорог, а соответственно и к крайне низким темпам строительства. Коммерческие предприятия и государственные компании перевозят по стране грузы со скоростью всего 200-300 км. в день (в Европе этот показатель выше в 4 раза). И доля транспортных расходов составляет до 50% себестоимости продукции.

Очевидно, что решение подобных проблем должно быть системным и требующим согласованных действий со стороны чиновников и бизнесменов.

Следующая проблема - недостаточная организация транспортного обслуживания населения труднодоступных районов, для этого Правительство Тюменской области ежегодно субсидирует авиационные перевозки населения отдаленных труднодоступных территорий Вагайского, Тобольского и Нижнетавдинского районов.

Субсидируемые социально-значимые маршруты по югу Тюменской области:

1. Тобольск-Вагай-Осиновская-Вершинская и обратно

2. Тобольск-Лайтамак-Янгутум-Кускургуль-Антипино-Н.Тавда и обратно

3. Тобольск-Лайтамак-Топкинбашева- Кускургуль-Н.Тавда и обратно

4. Тобольск-Лайтамак-Тобольск

5. Тобольск-Ишменево-Ачиры-Тобольск

6. Уват-Кирсарай-Уват

В целях удешевления стоимости проезда на пригородных поездах, являющихся социально-значимыми для малообеспеченных слоев населения, Правительством Тюменской области устанавливаются сниженные тарифы, потери от регулирования тарифов Свердловской железной дороге компенсируются из бюджета области.

Благодаря принимаемым мерам тарифы на пригородные перевозки на территории Тюменской области в полтора- два раза ниже, чем в других областях Уральского федерального округа.

В целях обновления автобусного парка с 2007 года осуществляется субсидирование автотранспортных организаций, осуществляющих пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования. Данное мероприятие позволит пассажирским автотранспортным предприятиям самостоятельно приобретать подвижной состав. Субсидии предоставляются предприятиям на компенсацию части расходов по приобретению нового транспорта, в том числе по договору финансовой аренды либо с использованием заемных средств, а также на компенсацию части процентной ставки по кредитам.

В целях увеличения собираемости доходов на линии и оптимизации маршрутной сети в 2008 году планируется внедрить автоматизированную систему оплаты проезда на пассажирском автомобильном транспорте Тюменской области. Данное мероприятие позволит снизить нагрузку на бюджет, определить целесообразность работы конкретного маршрута, в том числе открытия нового маршрута, определить объемы перевозок на каждом конкретном маршруте и по времени суток.

В целях создания на территории Тюменской области развитого транспортно-логистического комплекса на основе современных требований и норм осуществления транспортно-экспедиционной и логистической деятельности, необходимо осуществить следующие мероприятия**:**

1. Строительство и модернизация транспортной инфраструктуры.

В частности федеральные дороги, проходящие по территории региона, требуют ремонта и реконструкции. Только на ремонт федеральных дорог области требуется ежегодно не менее 1 млрд. рублей, фактически ежегодно выделяется в 4-5 раз меньше.

2. Строительство в городе Тюмени и ряде других населенных пунктов области (Тобольске, Ишиме и др.) крупных транспортно-логистических центров международного уровня для обслуживания транзитных грузоперевозок.

3. Развитие рынка транспортно-логистических услуг, создание условий для организации прямых смешанных перевозок грузов, развития интермодальных перевозок по национальным и международным транспортным коридорам:

- Реконструкция складских комплексов, строительство и реконструкция контейнерных площадок на железнодорожных станциях области (ст. Тюмень, ст. Войновка, ст. Ишим, Тобольск) с целью расширения возможностей предоставления полного комплекса услуг;

- Привлечение крупных транспортно-логистических компаний международного уровня.

4. Создание соответствующей системы информационного обеспечения.

5. Образовательная деятельность по подготовке специалистов в сфере транспорта и логистики в действующих на территории региона учебных заведениях.

Одними из мер стимулирования развития указанной зоны будут:

- развитие инфраструктуры области – строительство, реконструкция и ремонт участков федеральных, региональных и межмуниципальных, местных автомобильных дорог; реконструкция железнодорожной инфраструктуры, инфраструктуры воздушного и водного транспорта; реконструкция и модернизация инженерной инфраструктуры;

- инженерная подготовка площадок под строительство логистических центров (магистральные сети).

Проекты в сфере транспорта:

1. С 2009 года планируется начало строительства автомобильной дороги «Восточный обход города Тюмени» протяженностью 13,07 км, соединяющей федеральные трассы Тюмень-Ханты-Мансийск и Тюмень-Омск, предусматривает строительство транспортных развязок, путепровода через железнодорожные пути, моста через р. Туру.

Требуемый объем инвестиций – 219,4 млн.евро. Срок окупаемости проекта – 10 лет.

Реализация проекта позволит:

- замкнуть кольцо окружной дороги вокруг города Тюмени;

- принять на окружную дорогу транзитный поток автотранспорта, пересекающий в настоящее время город;

- снизить транспортные издержки за счет скорости движения и сокращения маршрута;

- улучшить транспортную и экологическую обстановку в городе Тюмени.

2. «Развитие международного аэропорта «Рощино». Проект позволит улучшить качество обслуживания пассажиров, увеличить пропускную способность пассажирского терминала, привлечь к перевозкам международные авиакомпании. Требуемый объем инвестиций – 56,8 млн.евро.[12]

В перспективе планируется также реализация следующих крупнейших проектов в транспортной сфере:

1. Вынос железной дороги «Москва-Владивосток» за пределы центральной части г. Тюмени и строительство на этом месте автомобильной дороги;

2. Реконструкция автомобильной дороги «Тюмень-Ялуторовск-Ишим-Омск» и включение его в формирующийся транснациональный транспортный коридор «Берлин – Пекин»;

3. Строительство железнодорожного обхода республики Казахстан на участке Омской, Тюменской и Курганской областей – «Татарская– Называевская–Коновалово). В настоящее время идет процесс согласования трассы железнодорожного обхода;

4. Строительство автодороги «Второе транспортное кольцо города Тюмени». [*6*]

Автодорога «Екатеринбург-Тюмень» станет «пилотным» проектом создания скоростных магистралей в Уральском регионе. Как сообщили сегодня в департаменте информации свердловского губернатора, в Екатеринбурге прошло совещание по вопросу передачи автомобильной дороги 1Р 351 «Екатеринбург – Тюмень» в доверительное управление государственной компании «Российские автомобильные дороги» и ее перевода в разряд скоростных.

«Состояние дорог в Свердловской области, особенно федеральных, критическое. Я проехал до Челябинска и Тюмени, чуть-чуть проехал по дороге на Пермь. Думаю, еще несколько лет и дорог не будет. Я вообще не понимаю, как народ ездит», - сообщил губернатор Александр Мишарин, открывая совещание, добавив, что в настоящее время люди передвигаются по области не там, где им хочется, а там, где можно проехать. При этом зачастую транспортные потоки минуют Екатеринбург. Участники совещания договорились, что после завершения строительства обходов городов Богданович и Камышлов, а также поселка Белоярский дорогу «Екатеринбург-Тюмень» возьмет на баланс «Росавтодор». Госкомпания проведет работы по приведению всей трассы длиной более 260 км к категории не ниже 1Б, что позволит придать ей статус скоростной. В департаменте информполитки отметили, что магистраль станет «пилотным» проектом, реализация которого позволит в перспективе организовать подобное движение в направлении Перми и Челябинска. К классу "скоростная дорога" относят автомобильные дороги, имеющие на всем протяжении многополосную проезжую часть с центральной разделительной полосой. Эти дороги не должны иметь пересечений в одном уровне с автомобильными, железными дорогами, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками.[16]

Общественный транспорт Тюмени должен стать наиболее популярным средством передвижения у горожан. Об этом постоянной комиссии по экономической политики Тюменской городской думы заявил председатель комиссии Сергей Коробов.

«С внедрением новой концепции организации движения общественного транспорта Тюмени должны быть учтены пожелания каждого тюменца. Остановочные комплексы необходимо устанавливать в шаговой доступности для граждан, - отметил он. - Депутаты гордумы будут максимально пристрастно рассматривать концепцию».

Депутат гордумы Юрий Баранчук передал пожелание избирателей, чтобы с внедрением новой концепции организации движения общественного транспорта ул. Харьковская и Елизарова не остались без автобусов и маршрутных такси. «В этом районе проживают более 20 тыс. тюменцев, многие из них пожилого возраста. Мы не должны допустить того, чтобы жители остались без транспортной развязки», - уточнил он.

Отметим, что в 2009 году общественный транспорт Тюмени перевез более 140 млн пассажиров. В области продолжается работа по внедрению электронного проездного билета, установлено 58 терминалов для пополнения баланса и покупки карты.[ 17]

«Программа развития транспортно-дорожного комплекса города Тюмени на 2010-2015 г.г. с прогнозом до 2020 года».

В 2007 году управление по транспорту администрации города Тюмени, объявило конкурс на разработку данной программы.

Тендер выиграло предприятие с московской «пропиской» - ЗАО «НТПИ ТИ» (Научно-технологический и проектный институт транспортной инфраструктуры). Сумма контракта, по разным данным, составила от 20 до 60 млн. рублей (точную цифру субъекты договора почему-то замалчивают). Эти колоссальные с обывательской точки зрения средства, как выяснилось из разговора с директором института Л.Коллеговой, ничтожны в сравнении, положим, с заказом по разработке и проектированию транспортной инфраструктуры многомиллиардного инвестиционного проекта «Урал промышленный – Урал полярный», который также лежит в производственном багаже предприятия.

За современными разработками «тюменские» технологи-проектировщики обратились к коллегам из Санкт-Петербургского научно-исследовательского и проектного института территориального развития и транспортной инфраструктуры. Однако практическую работу по подсчёту реального пассажиропотока, например, на местных маршрутах общественного транспорта тюменцы должны были взять на себя.

Две недели назад проект программы развития транспортно-дорожного комплекса областного центра в трёх вариантах: пессимистичном, инерционном и инновационном – был представлен губернатору Тюменской области В.Якушеву.

Пессимистичныйвариант, как упрощённо пояснила корреспонденту главный специалист отдела проектирования ЗАО «НТПИ ТИ» Юлия Никонова, не меняет конфигурацию маршрутов общественного транспорта, но увеличивает интервал его движения в межпиковый период. Инерционный – предполагает частичное изменение конфигурации существующих маршрутов и частичное же исключение из транспортной схемы маршрутных такси, которые, по мнению разработчиков, дублируют маршруты транспортных средств большой вместимости. Инновационныйвариант предлагает развивать транспортную сеть Тюмени по принципу магистральных и подвозящих маршрутов, тотальное сокращение количества «маршруток» на дорогах города со ставкой на автобусы большой вместимости – на магистральных маршрутах, и средней вместимости – на подвозящих. «Рулить» транспортной системой при инновационном варианте развития будет немецкий программный комплекс «Vizum», а платёжным средством станет единая электронная карта пассажира (современный проездной билет).

Сама программа развития транспортно-дорожного комплекса Тюмени находится вне поля общественного внимания, доступ к ней запрещён.

С Нового года в администрации города Тюмени произошли кадровые и структурные изменения. Так, новым заместителем главы администрации, курирующем среди прочего транспорт, назначен 36-летний Сергей Роженцев, бывший директор группы компаний "Деловой мир" (сын Валерия Роженцева - бывшего заместителя главы города и бывшего начальника областного ГУВД генерал-лейтенанта милиции), перешедший в исполнительную муниципальную власть из кресла депутата городской думы. За его плечами Тюменская высшая школа МВД РФ, работа в региональном управлении ФСБ РФ по Тюменской области, политсовет городского отделения партии «Единая Россия».

Управление по транспорту реорганизуется в отдел, а новым его начальником планируется Дмитрий Войнов – бывший старший инспектор по особым поручениям отдела дорожной инспекции и организации движения УГИБДД ГУВД Тюменской области.

По новому варианту на городские и пригородные маршруты общественного транспорта планируется вывести всего: зимой в будни – 447 единиц, где 259 – автобусы большой и особо большой вместимости, 31 – средней (свыше 18 посадочных мест), 102 – малой («Форд» - 18 мест), 55 – особо малой («Газели» - до 13 мест); летом в будни – 315 единиц транспорта, где 202 – большой, 24 – средней, 85 – малой, 45 – особо малой. **Таким образом, общее количество транспортных средств общественного транспорта на городских и пригородных маршрутах сокращается почти в 3 раза.**

**Заключение**

Формирование необходимых условий сбалансированного, рационального развития и размещения транспортной инфраструктуры, устранение имеющихся диспропорций между ней и другими отраслями экономики требуют разработки ее стратегии на среднесрочные и долгосрочные временные горизонты. Реализация же стратегии развития и размещения транспортной инфраструктуры с целью решения проблемы полного, своевременного, бесперебойного и качественного удовлетворения быстрорастущего спроса потребителей услуг с возможными минимальными затратами потребует приоритетного, опережающего и ускоренного её формирования по отношению к экономики в целом и ее отраслей.

Нынешнее состояние российской транспортной системы в значительной степени тормозит развитие экономики страны. Понимая это, правительство намерено существенно увеличить финансирование инфраструктурных проектов. Так, согласно новой федеральной целевой программе на 2010-2015 гг. на развитие отечественной транспортной системы предполагается выделить 13 трлн руб., из них 4,7 трлн руб. - из федерального бюджета. Если в этом году на развитие инфраструктуры было направлено 300 млрд руб. федеральных средств, то в 2010 транспортные инвестиции вырастут до 584 млрд руб., а в 2011 - до 770 млрд руб.

Возрастающая конкурентоспособность автомобильного транспорта по сравнению с железнодорожным и речным транспортом за счет повышения скорости доставки, обеспечения ритмичности перевозок, возможности доставки груза от двери до двери делает целесообразным переключение на него значительной части перевозок. Требуется реконструкция основных направлений федеральных автодорог, строительство опорных автодорог в Тюменской области (включая автодороги округа), а также территориальной сети.

Сегодня, по мнению Жуховицкого, есть возможность дальнейшего развития инновационного процесса в направлении совершенствования и обновления самой сути проектирования, добиваясь не только за счёт сокращения времени и повышения качества оформления проектной документации, но и более полного удовлетворения функциональных требований пользователя. Уже есть ряд предложений по внедрению в проектирование инновационных решений, разработанных как в развитых зарубежных странах, так и отечественными разработчиками. Применение таких решений позволит существенно повысить функциональное качество автомобильных дорог и транспортных развязок и снизить уровень дорожно-транспортных происшествий.

**Список используемой литературы**

1: Развитие транспортной инфраструктуры в России. Интегрум. Информационно – аналитический обзор №62

2:http://bse.sci-lib.com/article056221.html

3: http://geosite.com.ru/pageid-512-1.html

4: http://www.ets-strani.ru/razdel\_a\_02\_1\_ychenie\_K\_Marksa\_o\_transporte.php

5: http://www.mintrans.ru/pressa/TransStrat\_Gossovet\_Rab\_Groop\_60.htm

6: www.deloitte.com/assets/.../dtt\_ru\_Government\_Infrastructure

7: maps.minregion.ru/PAGE/72-4.doc

8: http://www.tyumen-region.ru/investments

9: http://www.geosynthetics.ru/stat\_view.php?id=10

10:http://www.admtyumen.ru/ogv\_ru/finance/transport/transport/more.htm?id=10386692@cmsArticle

11:http://www.admtyumen.ru/ogv\_ru/finance/transport/transport/more.htm?id=10386690@cmsArticle

12:http://www.admtyumen.ru/ogv\_ru/finance/transport/transport/more.htm?id=10386688@cmsArticle

13: towns.arendator.ru/tyumen

14: http://www.research72.ru/databank/market-reports/detail.php?ID=1000

15: http://zagon.org/articles/u-koryta/160/v-tyumeni-mer-sokratit-park-avtobusov-i-marshrutok-v-tri-raza-vse-na-velosipedy

16: http://rc-press.ru/news/Transportnaya\_infrastruktura\_Rossii/210/8181/

17: http://www.t-l.ru/109948.html

18: http://tumenn.ru/