ПРАВИТЕЛЬСТВО ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

П О С Т А Н О В Л Е Н И Е

13 ноября 2023 года № 1010-пп

Иркутск

Об утверждении государственной программы Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» и признании утратившими силу отдельных постановлений Правительства Иркутской области

В соответствии со статьей 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации, пунктом 13 Положения о порядке принятия решений о разработке государственных программ Иркутской области и их формирования и реализации, утвержденного постановлением Правительства Иркутской области от 31 августа 2023 года № 767-пп, руководствуясь частью 4 статьи 66, статьей 67 Устава Иркутской области, Правительство Иркутской области П О С Т А Н О В Л Я Е Т:

1. Утвердить государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» (прилагается).

2. Признать утратившими силу:

1) постановление Правительства Иркутской области от 26 октября 2018 года № 768-пп «Об утверждении государственной программы Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

2) постановление Правительства Иркутской области от 15 января 2019 года № 6-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

3) постановление Правительства Иркутской области от 7 мая 2019 года № 370-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

4) постановление Правительства Иркутской области от 12 сентября 2019 года № 751-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

5) постановление Правительства Иркутской области от 7 октября 2019 года № 830-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

6) постановление Правительства Иркутской области от 6 ноября 2019 года № 919-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

7) постановление Правительства Иркутской области от 6 декабря 2019 года № 1042-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

8) постановление Правительства Иркутской области от 11 декабря 2019 года № 1072-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

9) постановление Правительства Иркутской области от 21 февраля 2020 года № 96-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

10) постановление Правительства Иркутской области от 25 мая 2020 года № 371-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

11) постановление Правительства Иркутской области от 20 августа 2020 года № 678-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

12) постановление Правительства Иркутской области от 2 сентября 2020 года № 726-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

13) постановление Правительства Иркутской области от 29 сентября 2020 года № 786-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

14) постановление Правительства Иркутской области от 9 ноября 2020 года № 908-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

15) постановление Правительства Иркутской области от 24 ноября 2020 года № 955-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса

Иркутской области» на 2019 - 2024 годы и об отмене отдельных положений постановления Правительства Иркутской области от 9 ноября 2020 года № 908-пп»;

16) постановление Правительства Иркутской области от 10 декабря 2020 года № 1041-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

17) постановление Правительства Иркутской области от 17 февраля 2021 года № 86-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

18) постановление Правительства Иркутской области от 15 марта 2021 года № 156-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

19) постановление Правительства Иркутской области от 10 декабря 2021 года № 955-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024»;

20) постановление Правительства Иркутской области от 10 декабря 2021 года № 956-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

21) постановление Правительства Иркутской области от 4 апреля 2022 года № 263-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

22) постановление Правительства Иркутской области от 12 апреля 2022 года № 290-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

23) постановление Правительства Иркутской области от 4 августа 2022 года № 612-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

24) постановление Правительства Иркутской области от 25 октября 2022 года № 818-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

25) постановление Правительства Иркутской области от 28 октября 2022 года № 834-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

26) постановление Правительства Иркутской области от 8 ноября 2022 года № 858-пп «О внесении изменений в постановление Правительства Иркутской области от 26 октября 2018 года № 768-пп»;

27) постановление Правительства Иркутской области от 13 декабря 2022 года № 993-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2024 годы»;

28) постановление Правительства Иркутской области от 7 февраля 2023 года № 72-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2025 годы»;

29) постановление Правительства Иркутской области от 22 мая 2023 года № 423-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2025 годы»;

30) постановление Правительства Иркутской области от 17 августа 2023 года № 721-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2025 годы»;

31) постановление Правительства Иркутской области от 20 сентября 2023 года № 829-пп «О внесении изменений в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2025 годы».

3. Настоящее постановление подлежит официальному опубликованию на «Официальном интернет-портале правовой информации» (www.pravo.gov.ru).

4. Настоящее постановление вступает в силу с 1 января 2024 года.

Председатель Правительства Иркутской области К.Б. Зайцев

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Иркутской области
от 13 ноября 2023 года
№ 1010-пп

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ»

Раздел I СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ

Глава 1. ПРИОРИТЕТЫ И ЦЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ»

Основными стратегическими документами в сфере реализации государственной программы Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» (далее - государственная программа) являются:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р (далее - Транспортная стратегия).

2. Стратегия социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года, утвержденная Законом Иркутской области от 10 января 2022 года № 15-ОЗ (далее - Стратегия).

Реализация мероприятий (результатов) структурных элементов государственной программы влияет на достижение долгосрочных целей, обозначенных в Транспортной стратегии:

повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий;

повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма;

увеличение объема и скорости и развитие мультимодальных логистических технологий;

цифровая трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий.

Вклад в достижение вышеуказанных долгосрочных целей Транспортной стратегии обеспечивается в том числе путем достижения основных показателей государственной программы:

доступность административных центров Иркутской области с областным центром - 100% к 2030 году;

удовлетворенность населения качеством и доступностью транспортных услуг - 77% к 2030 году.

Государственная программа является инструментом достижения следующих тактических целей приоритета «Создание комфортного пространства для жизни» Стратегии:

развитие транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта Иркутской области;

развитие транспортной инфраструктуры авиационного транспорта Иркутской области;

развитие транспортной инфраструктуры водного транспорта Иркутской области;

развитие транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта Иркутской области;

повышение качества и доступности услуг всех видов транспорта Иркутской области.

В соответствии с приоритетными направлениями социально-экономического развития Иркутской области определены цели государственной программы:

сохранение доступности транспортных услуг для населения на уровне 100% к 2030 году.

повышение удовлетворенности населения транспортными услугами до 77% к 2030 году.

Глава 2. АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ СФЕРЫ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ, ОБОСНОВАНИЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ РАЗРАБОТКИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Транспортная система Иркутской области представлена всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, воздушным, внутренним водным, трубопроводным, электрическим городским, сетью автомобильных и железных дорог.

По территории региона Иркутской области проходят стратегически важные железнодорожные, автомобильные, речные магистрали и авиационные магистрали государственного и межгосударственного значения, соединяющие страны Западной, Центральной и Восточной Европы, а также западные районы России с Якутией, Забайкальем, Дальним Востоком, странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Монголией.

Объем услуг, предоставляемых транспортными предприятиями, постоянно растет, однако рост объема транспортных услуг обусловлен преимущественно ростом тарифов, а не увеличением физического объема.

В целом анализ пассажирского транспортного комплекса выделяет значение пригородных сообщений. Их количество преобладает во всех доступных населению видах транспорта - автомобильном, железнодорожном, водном. В наиболее заселенной части Иркутской области – южных районах – маршруты общественного транспорта перекрывают друг друга и дают возможность населению выбирать способ передвижения в соответствии со стоимостью поездки, ее временем и физическими удобствами. В других частях Иркутской области пригородные поездки затруднены вследствие большей

зависимости от одного - двух видов транспорта, значительно худшего состояния дорог и другой транспортной инфраструктуры.

Помимо сельской местности, переживающей сокращение доступных общественных транспортных услуг, проблемными являются и северные территории. Здесь объективно транспорт является дорогим для местного населения, а в большинстве территорий воздушный транспорт является безальтернативным.

Железнодорожный транспорт

Базовой транспортной инфраструктурой выступают железные дороги Иркутской области, выполняющие системообразующую функцию по отношению к областному и макрорегиональному каркасу системы расселения.

По территории Иркутской области проходят участки Восточно-Сибирской и Красноярской железных дорог. Пригородные пассажирские перевозки являются одним из важнейших видов транспортного обслуживания населения Иркутской области. Ежегодно около 8,5 млн человек пользуются услугами пригородных электропоездов. Напряженная ситуация на городских автомагистралях значительно увеличила долю пассажиров, совершающих регулярные поездки на пригородных электропоездах. Громадный пассажиропоток, доступная стоимость проезда, а также высокий уровень транспортного обслуживания населения делают систему пригородных пассажирских перевозок одним из самых востребованных видов транспорта на территории Иркутской области.

На сегодняшний день единственным перевозчиком пассажиров в пригородном сообщении железнодорожным транспортом на полигоне обслуживания Восточно-Сибирской железной дороги является АО «Байкальская пригородная пассажирская компания».

Рынок транспортных услуг в пригородном железнодорожном транспорте обусловлен серьезными «барьерами входа», а именно:

высокий уровень себестоимости оказываемых услуг в данной отрасли;

необходимость получения согласия государственных органов на оказание услуг в данной отрасли;

высокий уровень затрат для обслуживания инфраструктуры;

существование единой инфраструктуры для предполагаемых перевозчиков;

наличие строго регламентируемых правил и нормативных документов, определяющих работу пригородного комплекса;

система государственного регулирования тарифов и социальная нагрузка данной отрасли;

компетентность сотрудников (узкоспециализированная отрасль);

устаревшие технические ресурсы (подвижной состав).

В сфере пригородных перевозок приоритетными задачами являются:

повышение операционной эффективности пригородных пассажирских компаний;

удовлетворение спроса на наиболее загруженных маршрутах и растущих

рынках (в первую очередь в агломерациях);

обновление подвижного состава;

рост привлекательности пригородных перевозок для потребителей за счет обновления подвижного состава, оптимизации расписания движения, роста маршрутной скорости, совершенствования систем продажи билетов;

обеспечение полного покрытия выпадающих доходов по государственному заказу;

развитие технологий внутригородских перевозок и интеграции городских железнодорожных маршрутов с пригородным сообщением и перевозками другими видами транспорта.

В целях дальнейшего развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, способствующих повышению мобильности населения Иркутской области, будет проводиться работа по обеспечению безубыточности деятельности перевозчиков, в частности АО «Байкальская пригородная пассажирская компания» (путем проработки вопроса о предусмотрении на долгосрочной основе в бюджете Иркутской области соответствующих субсидий на полную компенсацию потерь в доходах перевозчиков, возникающих в результате установления тарифов на пригородные железнодорожные перевозки ниже экономически обоснованного уровня).

Важнейшей задачей является развитие пригородного сообщения в крупнейших агломерациях. Увеличение альтернативных вариантов на основных направлениях позволит привлечь значительный пассажиропоток и улучшить экономическое и социальное состояние региона.

Авиационный транспорт

Аэропортовая сеть Иркутской области включает в себя 2 международных аэропорта федерального значения (в г. Иркутск и г. Братск) и 5 аэропортов местных воздушных линий (в г. Усть-Кут, г. Киренск, г. Бодайбо, с. Ербогачен и п. Мама). При этом аэропорт в с. Ербогачен находится в районе Крайнего Севера, 5 аэропортов – в районах, приравненных к районам Крайнего Севера. Аэропорты г. Бодайбо и с. Ербогачен имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы. Кроме того, в г. Усть-Илимске и с. Казачинское функционируют посадочные площадки, через которые осуществляется круглогодичное транспортное сообщение с областным центром. Суммарный годовой пассажиропоток аэропортов и посадочных площадок Иркутской области по результатам последних нескольких лет имел положительную динамику (среднегодовой рост на 11,1%) и на 31 декабря 2019 года составлял 2 849,5 тыс. человек. В 2020 году, в связи с распространением на территории Иркутской области коронавирусной инфекции (COVID-19), количество обслуживаемых пассажиров резко сократилось (на 43%) и составило на 31 декабря 2020 года лишь 1 619,7 тыс. человек.

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» является балансодержателем имущества гражданских аэродромов федерального значения, а также аэродромов, реконструируемых в рамках

федеральных целевых программ, и находится в ведении Федерального агентства воздушного транспорта. Указанное предприятие осуществляет управление имуществом аэродромных комплексов и выступает заказчиком по проектированию и строительству аэродромной инфраструктуры.

Принимая во внимание возможные перспективы развития иркутского авиаузла, назрел вопрос модернизации и реконструкции объектов действующего аэропорта города Иркутска, в том числе аэродромной инфраструктуры, наряду с вопросом о строительстве нового аэропортового комплекса города Иркутска.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2014 года № 833 «О повышении эффективности авиатранспортного обеспечения Иркутской области» необходимо осуществить капитальное строительство и реконструкцию действующего аэропорта и аэродрома города Иркутска, в том числе технологическое перевооружение.

В связи с передачей акций АО «Международный Аэропорт Иркутск» в областную собственность в 2013 году актуализирован вопрос строительства аэропортового комплекса «Иркутск - Новый».

Водный транспорт

Судоходство в Иркутской области осуществляется по внутренним водным путям Байкало-Ангарского и Ленского бассейнов. Общая протяженность внутренних водных путей, входящих в перечень внутренних водных путей Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 года № 1800-р, на территории Иркутской области составляет более 8 тыс. км, из них более 4 тыс. км - с гарантированными габаритами судовых ходов. Внутренние водные пути обслуживаются ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна» и ФБУ «Администрация Ленского бассейна». Основные судоходные пути Иркутской области проходят по озеру Байкал, Иркутскому водохранилищу, реке Ангара, Братскому водохранилищу, Усть-Илимскому водохранилищу, подходам и протокам - в Байкало-Ангарском бассейне, а также по рекам Лена, Нижняя Тунгуска, Непа, Витим, Киренга, Жуя, Мама и Чара, входящим в Ленский бассейн. Судоходных гидротехнических сооружений в Иркутской области нет, имеются речные порты: Иркутск, Братск, Байкал, Свирск в Байкало-Ангарском бассейне; Осетрово, Киренск, а также причал Усть-Кут (АО «АЛРОСА») в Ленском бассейне. Внутренний водный транспорт является составной частью транспортного комплекса, обеспечивающего реализацию северного завоза для Иркутской области и Республики Саха (Якутия).

В некоторых отдаленных территориях Иркутской области в силу их географического расположения в периоды снеготаяния, распутицы организовать регулярное пассажирское сообщение возможно только водным транспортом. Примером таких поселений являются поселения Дальний, Заморский Нижнеилимского района и поселения Добчур, Харанжино Братского района, поселение Паренда Чунского района.

Серьезным препятствием для обеспечения транспортного сообщения является старение флота и причальной инфраструктуры.

На территории Иркутской области расположено более ста причальных сооружений. Затраты на содержание причальных сооружений значительны и порой непосильны для собственников и эксплуатантов.

Серьезным препятствием для осуществления пассажирского сообщения водным транспортом является признание причальных сооружений, расположенных на остановочных пунктах социально значимых маршрутов внутреннего водного транспорта, не соответствующими требованиям безопасности судоходства, создающими угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей, что приводит к сокращению остановочных пунктов по маршрутам.

В связи с тем, что в Иркутской области отсутствуют предприятия, осуществляющие перевозки пассажиров водным транспортом, которые имеют долю государственного участия в уставном капитале и пассажирский флот для осуществления перевозок внутренним водным транспортом, решения о необходимости обновления флота принимаются собственниками компаний с учетом их финансовых возможностей.

Большинство единиц флота, которыми осуществляются перевозки автотранспорта и пассажирские перевозки по воде силами муниципальных образований Иркутской области близки к аварийному состоянию либо имеют несоответствия требованиям ФАУ «Российский Речной Регистр». Эксплуатация таких судов запрещена. Обновление и содержание судов и иных объектов (плавучие объекты, причальная инфраструктура) внутреннего водного транспорта непосильно для муниципальных образований и требует поддержки от государства на региональном и федеральном уровнях, в том числе на осуществление межрегиональных перевозок.

Одним из актуальных трендов развития экономики Иркутской области является рост ее туристической привлекательности. Популярность озера Байкал привлекает туристов со всего мира. В связи с этим необходимо улучшить качество, экологичность, комфортабельность транспортных услуг, в том числе за счет:

обеспечения безопасности судоходства, которое напрямую зависит от состояния причальной инфраструктуры, расположенной на побережье озера и судов, курсирующих по водной глади Байкала;

развития субсидируемых межрегиональных перевозок внутреннего водного транспорта (маршруты между Иркутской областью и Республикой Бурятия по оз. Байкал, Республикой Саха (Якутия) по р. Лена).

Автомобильный транспорт

Пассажирский автомобильный транспорт является необходимым условием обеспечения нормальной жизнедеятельности граждан, их мобильности, связанной как с производственной деятельностью (поездки к месту работы, служебные командировки и т.д.), так и с культурно-бытовой сферой (туристические и экскурсионно-прогулочные поездки, в дома отдыха

и санатории, на дачные участки, к местам массового отдыха и т.д.).

С социальной точки зрения автобусный транспорт общего пользования стал самым массовым и доступным видом регулярного транспорта.

В настоящее время все городские округа Иркутской области (г. Усолье-Сибирское, г. Черемхово, г. Тулун, г. Зима, г. Саянск, г. Свирск, г. Братск, г. Усть-Илимск, г. Ангарск) имеют автотранспортное сообщение с областным центром. Большинство районных центров также связаны с городом Иркутском автобусными маршрутами регулярного сообщения.

В связи с отсутствием автомобильных дорог, удовлетворяющих требованиям обеспечения безопасности дорожного движения, а также в связи со значительной удаленностью от областного центра не организовано регулярное автобусное сообщение из города Иркутска в Бодайбинский, Казачинско-Ленский, Киренский, Мамско-Чуйский и Катангский муниципальные районы.

По состоянию на 31 декабря 2020 года в реестре межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом Иркутской области значилось 364 маршрута, из них 228 маршрутов пригородного сообщения, 136 маршрутов междугородного сообщения. Из всех маршрутов 157 маршрутов - это маршруты по регулируемым тарифам, 207 маршрутов - по нерегулируемым тарифам.

По состоянию на 31 декабря 2020 года на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Иркутской области работало 120 перевозчиков, в том числе 2 акционерных общества, 84 индивидуальных предпринимателя, 4 муниципальных предприятия, 30 обществ с ограниченной ответственностью, среди них имеется 4 простых товарищества.

По состоянию на 31 декабря 2020 года действовало 175 свидетельств об осуществлении перевозок по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и 16 466 карт межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

Важной государственной задачей также является использование альтернативных видов топлива, в том числе развитие рынка газомоторного топлива и обеспечение синхронизированного развития парка газомоторных транспортных средств, мощностей по производству газомоторного топлива, газотранспортной и сервисной инфраструктуры.

В настоящее время на территории Иркутской области действует только одна автомобильная газонаполнительная компрессорная станция по заправке транспорта компримированным природным газом в г. Братске.

Транспорт является одним из основных источников вредных выбросов в окружающую среду, на него приходится около 40% суммарных выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и порядка 10% выбросов парниковых газов. Использование природного газа в качестве моторного топлива позволяет снизить выбросы вредных веществ в окружающую среду, повысить

ресурс двигателей и срок эксплуатации транспортных средств.

Поэтапный переход всех видов транспорта на потребление природного газа в качестве топлива позволит снизить себестоимость перевозок, повысить энергоэффективность транспортной системы, уменьшить негативное воздействие транспорта на окружающую среду, сформировать управленческие и технологические компетенции, а также производственные мощности в области использования природного газа в качестве моторного топлива.

Согласно экспертным оценкам потенциал потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива на территории Иркутской области составляет 68 млн. куб. м.

Иркутская область обладает необходимыми предпосылками для занятия передовых позиций в сфере развития электротранспорта, регион является лидером по количеству электромобилей в России, уступая только Приморскому краю. Каждый 9-й электромобиль в Российской Федерации зарегистрирован в Иркутской области.

Для поддержки развития электротранспорта в регионе необходимо:

создать разветвленную сеть электрозарядных станций, особое внимание уделить установке станций по направлению движения к объектам туристско-рекреационной направленности, на трассах междугороднего внутриобластного сообщения;

открыть профильные дилерские центры со станциями технического обслуживания, имеющие в своем модельном ряду электромобили доступного ценового сегмента;

проработать возможные меры поддержки.

Основные проблемы

Основными проблемами развития сферы транспорта Иркутской области являются:

потребность в дальнейшем развитии железнодорожного транспорта, в том числе в части обеспечения перспективных районов сырьевого освоения;

неудовлетворительное состояние аэропортовой инфраструктуры, изношенность аэродромных покрытий, состояние которых постоянно ухудшается и приближается к критическим параметрам. Аэродромные покрытия изношены и не в полной мере соответствуют установленным требованиям безопасности полетов. По этой причине эксплуатация многих современных воздушных судов либо полностью невозможна, либо обеспечивается с существенными ограничениями;

старение, изношенность инфраструктуры внутреннего водного транспорта (в первую очередь флота и причальной инфраструктуры);

недостаточность поддержки муниципальным образованиям на создание условий для предоставления транспортных услуг населению водным транспортом общего пользования по муниципальным маршрутам Иркутской области, отсутствие государственной поддержки организаций водного транспорта на осуществление межрегиональных перевозок;

значительный износ парка подвижного состава, выполняющего перевозки на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок;

износ пассажирского городского автомобильного и наземного электрического транспорта, осуществляющего перевозку пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок, критический износ рельсового хозяйства трамвайного транспорта, значительный износ контактной сети городского наземного электрического транспорта;

непригодность значительной части дорог по своему транспортно-эксплуатационному состоянию для установления регулярного автобусного сообщения, недостаточное количество обустроенных остановочных пунктов на автомобильных дорогах всех уровней;

нехватка денежных средств для финансирования нерентабельных межмуниципальных и муниципальных маршрутов регулярных перевозок;

отсутствие современных методов управления транспортными потоками и общественным транспортом, в том числе в городах, учитывающих интенсивность движения транспорта (в том числе общественного) и управляющих техническими средствами организации дорожного движения (светофорными объектами) в зависимости от складывающейся ситуации.

Глава 3. ЗАДАЧИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ, СПОСОБЫ ИХ ЭФФЕКТИВНОГО РЕШЕНИЯ

Реализация задач в сфере государственной программы осуществляется путем проведения (осуществления) конкретных мероприятий (результатов), входящих в состав комплексов процессных мероприятий, включенных в систему документов государственной программы.

Раздел II ПАСПОРТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ»

Таблица 1

Основные положения

Ответственный исполнитель государственной программы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области
Соисполнители государственной программы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области
Участники государственной программы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области
Период реализации государственной программы	2024 - 2030 годы
Цели государственной программы	1. Сохранение доступности транспортных услуг для населения на уровне 100% к 2030 году. 2. Повышение удовлетворенности населения транспортными услугами до 77% к 2030 году
Финансовое обеспечение реализации государственной программы	2024 год – 2 657 546,5 тыс. руб.; 2025 год – 2 657 546,5 тыс. руб.; 2026 год – 2 657 546,5 тыс. руб.
Связь с национальными целями Российской Федерации/государственной программой Российской Федерации	Отсутствует

Таблица 2

ПОКАЗАТЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ»

№ п/п	Наименование показателя	Уровень показателя	Признак возрастания/ убывания	Единица измерения (по ОКЕИ)	Базовое значение[3]		Значения показателя по годам							Документ	Ответственный за достижение показателя	Связь с показателями национальных целей	Информационная система (при наличии)
					значение	год	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Цель государственной программы «Сохранение доступности транспортных услуг для населения на уровне 100% к 2030 году»																	
1	Доступность административных центров Иркутской области с областным центром	ГП	возрастающий	%	100	2022	100	100	100	100	100	100	100	-	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области	Отсутствует	На бумажном носителе
Цель государственной программы «Повышение удовлетворенности населения транспортными услугами до 77% к 2030 году»																	
2	Удовлетворенность населения качеством и доступностью транспортных услуг	ГП	возрастающий	%	60	2022	64	66	68	70	72	74	77	Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области	Отсутствует	На бумажном носителе

Таблица 2.1

ПРОКСИ-ПОКАЗАТЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ «РАЗВИТИЕ ТРАСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА» В 2024 ГОДУ

(не предусмотрены)

Таблица 3

ПЕРЕЧЕНЬ СТРУКТУРНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ И ОТДЕЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ «РАЗВИТИЕ

№ п/п	Задачи структурного элемента/отдельного мероприятия	Ответственный за реализацию структурного элемента/отдельного мероприятия (наименование ИОГВ)	Краткое описание ожидаемых эффектов от реализации задачи структурного элемента/отдельного мероприятия	Связь с показателями[1]
1	2	3	4	5
Проектная часть				
Региональные проекты, направленные на реализацию ФП, входящих в НП (при необходимости)				
1.1 «Наименование»[2]				
1				
2				
…				
Региональные проекты, направленные на реализацию ФП, не входящих в НП (при необходимости)				
2.1 «Наименование»[2]				
1				
2				
…				
Региональные проекты, не направленные на реализацию ФП (при необходимости)				
3.1 «Наименование»[2]				
1				
2				
…				
Ведомственные проекты (при необходимости)				
4.1 «Наименование»[2]				
1				
2				
…				
Процессная часть				
Комплексы процессных мероприятий				
5.1. «Комплекс процессных мероприятий «Повышение доступности транспортных услуг для обеспечения транспортной подвижности населения»				
1	Повышение доступности транспортных услуг по пассажирским перевозкам водным, пригородным железнодорожным транспортом, а также воздушным транспортом местными авиалиниями	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области	Оказана услуга по пассажирским перевозкам водным, пригородным железнодорожным транспортом, а также воздушным транспортом местными авиалиниями	1,2
2	Осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам по межмуниципальным маршрутам		В населенные пункты организованы регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам по межмуниципальным маршрутам	1,2
3	Создание условий для бесперебойного гарантированного транспортного сообщения населенных пунктов с районными центрами Иркутской области		Оказана услуга по перевозке пассажиров, грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения, авиационным и автомобильным транспортом	1,2
4	Обеспечение доступности транспортных услуг для отдельных категорий граждан		Обеспечена государственная поддержка отдельным категориям граждан, связанная с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом	1.2
5.2. «Комплекс процессных мероприятий «Государственная политика в сфере управления транспортным комплексом Иркутской области»				
2.1.1.	Повышение эффективности государственного управления транспортным комплексом Иркутской области	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области	Обеспечено эффективное государственное управление транспортным комплексом Иркутской области	-
Отдельные мероприятия, направленные на ликвидацию последствий чрезвычайных ситуаций[3] (при необходимости)				
6.1 «Наименование»				
1				
2				
…				

[1] Указываются порядковые номера показателей государственной программы из соответствующего приложения, на достижение которых направлено решение задачи

[2] Приводится наименование структурного элемента государственной программы:
- регионального проекта, направленного на реализацию ФП, входящего в НП - это региональные проекты, обеспечивающие достижение и (или) вклад в достижение

[3] Приводятся отдельные мероприятия, направленные на проведение аварийно-восстановительных работ и иные мероприятия, связанные с ликвидацией последствий стихийных бедствий и других чрезвычайных ситуаций в текущем финансовом году, в случае невозможности их включений в состав структурных элементов государственной программы.

Таблица 4

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ»

N п/п	Наименование государственной программы, структурного элемента государственной программы, отдельного мероприятия государственной программы	Ответственный исполнитель, соисполнители, участники	Источники финансирования	Расходы (тыс. руб.), годы						
				2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
«Развитие транспортного комплекса Иркутской области»		Всего	Всего, в том числе:	2 657 547,1	2 657 547,1	2 657 547,1				
			всего предусмотрено в областном бюджете (далее -ОБ)	2 650 691,5	2 650 691,5	2 650 691,5				
			Областной бюджет (далее - ОБ)	2 650 691,5	2 650 691,5	2 650 691,5				
			Бюджеты муниципальных образований Иркутской области - при наличии (далее - МБ)	6 855,6	6 855,6	6 855,6				
		Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области	Всего, в том числе:	2 657 547,1	2 657 547,1	2 657 547,1				
			предусмотрено в ОБ	2 650 691,5	2 650 691,5	2 650 691,5				
			ОБ	2 650 691,5	2 650 691,5	2 650 691,5				
			МБ	6 855,6	6 855,6	6 855,6				
1.	Процессная часть	Всего	Всего, в том числе:	2 657 547,1	2 657 547,1	2 657 547,1				
			предусмотрено в ОБ	2 650 691,5	2 650 691,5	2 650 691,5				
			ОБ	2 650 691,5	2 650 691,5	2 650 691,5				
			МБ	6 855,6	6 855,6	6 855,6				
		Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области	Всего, в том числе:	2 657 547,1	2 657 547,1	2 657 547,1				
			предусмотрено в ОБ	2 650 691,5	2 650 691,5	2 650 691,5				
			ОБ	2 650 691,5	2 650 691,5	2 650 691,5				
			МБ	6 855,6	6 855,6	6 855,6				
1.1.	Комплекс процессных мероприятий «Повышение доступности транспортных услуг для обеспечения транспортной подвижности населения»	Всего	Всего, в том числе:	2 505 453,4	2 505 453,4	2 505 453,4				
			предусмотрено в ОБ	2 498 597,8	2 498 597,8	2 498 597,8				
			ОБ	2 498 597,8	2 498 597,8	2 498 597,8				
			МБ	6 855,6	6 855,6	6 855,6				
		Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области	Всего, в том числе:	2 505 453,4	2 505 453,4	2 505 453,4				
			предусмотрено в ОБ	2 498 597,8	2 498 597,8	2 498 597,8				
			ОБ	2 498 597,8	2 498 597,8	2 498 597,8				
			МБ	6 855,6	6 855,6	6 855,6				
1.2.	Комплекс процессных мероприятий «Государственная политика в сфере управления транспортным комплексом Иркутской области»	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области	*предусмотрено в ОБ*	152 093,7	152 093,7	152 093,7				
			ОБ	152 093,7	152 093,7	152 093,7				
			МБ	0,0	0,0	0,0				

Раздел III ПРАВИЛА (ПОРЯДОК) ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ МЕЖБЮДЖЕТНЫХ ТРАНСФЕРТОВ ИЗ ОБЛАСТНОГО БЮДЖЕТА МЕСТНЫМ БЮДЖЕТАМ

Данный раздел не содержит правила предоставления межбюджетных трансфертов местным бюджетам в соответствии с пунктом 4 статьи 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации.

Раздел IV ИНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Данный раздел не содержит иных положений, которые необходимо отразить в государственной программе в соответствии с правовыми актами Российской Федерации и Иркутской области.