



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 13.10.2011 № 52

г. Ростов-на-Дону

Об утверждении Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года

В целях удовлетворения потребностей Ростовской области в качественных транспортных услугах на основе опережающего и инновационного развития транспортной системы Правительство Ростовской области **п о с т а н о в л я е т**:

1. Утвердить Стратегию развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года согласно приложению к настоящему постановлению.
2. Опубликовать настоящее постановление в средствах массовой информации.
3. Контроль за выполнением постановления возложить на заместителя Губернатора Ростовской области – министра транспорта Вартадяна Д.Х.

Губернатор
Ростовской области



В.Ю. Голубев

Постановление вносит
министерство транспорта
Ростовской области

СТРАТЕГИЯ
развития транспортного комплекса
Ростовской области до 2030 года

Введение

Стратегия развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года (далее – Стратегия) определяет долгосрочные цели, задачи, приоритеты, направления и этапы развития всех видов транспорта, механизмы и инструменты достижения поставленных целей, обеспечивающих устойчивое социально-экономическое развитие, повышение конкурентоспособности экономики и качества жизни населения Ростовской области.

Разработка Стратегии базируется на параметрах долгосрочного экономического развития Российской Федерации, Южного федерального округа, Ростовской области, определенных в соответствующих плановых и прогнозных документах (Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года, Стратегия социально-экономического развития Южного федерального округа до 2020 года, Стратегия социально-экономического развития Ростовской области до 2020 года, Схема территориального планирования Ростовской области), а также стратегических и программных документах развития транспортной отрасли страны (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года, Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» (далее – ФЦП).

Актуальность разработки стратегических направлений развития транспортного комплекса Ростовской области обусловлена следующими причинами:

наличием системных проблем в функционировании транспортно-дорожного комплекса региона, необходимостью устранения инфраструктурных ограничений долгосрочного социально-экономического развития Ростовской области;

результатами проведения рыночных реформ в транспортной сфере, структурными и институциональными преобразованиями во всех подотраслях транспорта;

активизацией процессов интеграции национальной экономики, включая транспортную систему, в мировое хозяйство, которые сопровождаются усилением внутриотраслевой и международной конкуренции, растущими требованиями ко всем составляющим транспортного процесса;

необходимостью учета на региональном уровне приоритетов национальной транспортной стратегии, а также разрабатываемых и вновь утвержденных стратегических документов развития экономики и отраслей транспорта Российской Федерации и Южного федерального округа.

Методологической основой Стратегии и целевой системы ориентиров долгосрочного развития транспортного комплекса Ростовской области являются следующие ключевые принципы и подходы:

комплексность. Предусматривается использование проблемного, отраслевого и территориального подходов. В Стратегии рассматриваются проблемные вопросы развития транспортного комплекса региона, приоритетные направления развития магистральных видов транспорта, а также пространственное развитие звеньев транспортно-логистической инфраструктуры на территории области;

взаимосвязанность. Документ разработан в координации и увязке с долгосрочной стратегией развития транспортной системы Российской Федерации, соответствующими федеральными целевыми программами, приоритетами развития транспортного комплекса Южного федерального округа, стратегическими направлениями социально-экономического развития Ростовской области;

приоритеты и ограничения. Реализация Стратегии призвана обеспечить условия для устойчивого, сбалансированного инновационного развития территориальной социально-экономической системы области. С учетом ограниченной ресурсной базы приоритетом развития транспортной инфраструктуры области является реализация таких перспективных направлений и инвестиционных проектов, которые могут служить катализатором роста и обеспечить достижение синергетического эффекта в экономической и социальной сферах;

адаптивность. В условиях изменения внешних и внутренних факторов Стратегия нацелена на сохранение гибкости и адекватности, возможности своевременной и обоснованной коррекции. Это обуславливает необходимость создания механизмов непрерывного мониторинга реализации Стратегии в рамках формирования полномочной организационной структуры;

реалистичность и конкретность. Стратегия трансформируется в конкретные и реалистичные транспортные подпрограммы и инвестиционные проекты, осуществление которых обеспечивается в синхронизированных технологических, пространственных и временных координатах и требует соответствующей организационной, правовой, административной, информационной и финансовой поддержки.

Обоснование и осуществление стратегических целей развития транспортного комплекса области в рассматриваемой перспективе предусматривают:

анализ современного социально-экономического положения Ростовской области, определение ее места и роли в системе межрегиональных и международных социально-экономических и транспортных связей;

изучение и оценку современного состояния транспортного комплекса Ростовской области;

определение целевых ориентиров формирования транспортного комплекса Ростовской области, обеспечивающих устойчивое позитивное социально-экономическое развитие региона;

обоснование приоритетных проектов, организационно-технических и технологических мероприятий по инновационному развитию и повышению конкурентоспособности транспортного комплекса региона;

формирование подпрограмм развития подотраслей транспортного комплекса Ростовской области, отвечающих перспективным требованиям экономики и населения к объемам и качеству предоставляемых транспортных услуг;

определение механизмов и инструментов активизации собственных и привлечения внешних ресурсов для реализации Стратегии;

совершенствование институциональной базы и формирование механизмов координации развития транспортного комплекса;

консолидацию интересов населения, транспортных компаний и органов государственной власти региона, направленных на достижение поставленных целей стратегического развития транспорта Ростовской области.

1. Место и роль транспортного комплекса в обеспечении социально-экономического развития Ростовской области

Транспорт является системообразующей отраслью, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры региона.

Тенденции развития экономики и социальной сферы Ростовской области, ее стратегические интересы являются обоснованной базой определения перспектив, стратегических целей и динамики развития транспортного комплекса Ростовской области. Экономическая специализация промышленности и сельского хозяйства, территориальная дифференциация социальных условий жизни обуславливают пространственные особенности функционирования транспорта региона, формируют специфику межрегиональных транспортных связей.

Основу для разработки долгосрочной стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области представляет анализ экономического и социального положения области и тенденций ее развития.

1.1. Социально-экономическое положение и тенденции развития Ростовской области

Ростовская область по численности проживающего населения, масштабу промышленного и сельскохозяйственного производства, научно-образовательному потенциалу является одним из лидирующих регионов в составе Южного федерального округа и Российской Федерации.

Выгодное территориальное и геополитическое положение Ростовской области на Юге России, благоприятные природно-климатические условия способствуют ее стабильному и динамичному развитию.

По объему и номенклатуре производства сельскохозяйственной продукции область является одним из лидеров, а по уровню промышленного развития входит в число 20 передовых субъектов Российской Федерации.

Численность населения Ростовской области на 1 января 2010 г. составила 4 229,5 тыс. человек или 30,8 процента от общей численности населения Южного федерального округа (далее – ЮФО). Плотность населения – 41,9 человека на 1 кв. км – позволяет охарактеризовать область как густонаселенную.

В состав Ростовской области входят 463 муниципальных образования, состоящих из 12 городских округов, 43 муниципальных районов, 18 городских поселений, 390 сельских поселений.

Административный центр Ростовской области – г. Ростов-на-Дону с населением свыше 1 млн. человек – крупный промышленный, культурный и научный центр, важный транспортный узел, является столицей Южного федерального округа.

Другие крупные города области: Таганрог – 257,6 тыс. человек; Шахты – 245,8 тыс. человек; Новочеркасск – 176,5 тыс. человек; Волгодонск – 169,0 тыс. человек; Новошахтинск – 113,9 тыс. человек; Батайск – 102,2 тыс. человек; Каменск-Шахтинский – 94,0 тыс. человек – создают прочную основу успешно развивающегося, экономически и социально, региона на Юге России.

Фактором, благоприятствующим социально-экономическому развитию области, является позиционирование г. Ростова-на-Дону в качестве «ядра» Ростовской агломерации с демографическим потенциалом до 2 млн. человек, формирующего крупнейший на юге страны локальный потребительский рынок, который концентрирует значительную часть научно-образовательного, индустриального и финансово-инвестиционного потенциала региона.

По объему валового продукта Ростовская область уверенно занимает второе место в ЮФО (после Краснодарского края), обеспечивая более 28 процентов валового регионального продукта округа.

Современный хозяйственный комплекс Ростовской области представлен сочетанием различных отраслей промышленности, сельского хозяйства, транспорта, производственной инфраструктуры и сферы услуг.

В структуре валового регионального продукта наибольший удельный вес занимают отрасли обрабатывающей промышленности, сфера торговли и ремонтных услуг, сельскохозяйственное производство, транспорт и связь, строительный комплекс.

Положительные сдвиги в хозяйственном комплексе области за последнее десятилетие, нашедшие свое выражение в значительном росте удельного веса сферы услуг, соответствуют современной прогрессивной тенденции развития мирового хозяйства.

Глобальный экономический кризис 2008 – 2010 годов не мог не оказать деструктивного влияния на динамику экономики области. Вместе с тем в качестве стратегической базы моделирования перспектив развития транспортного комплекса региона избран инновационный сценарий экономического развития Ростовской области, предполагающий уже в ближайшее время выход из кризиса на поступательную восходящую траекторию экономического роста.

Ростовская область выделяется мощным промышленным потенциалом не только в масштабе ЮФО, но и России в целом.

В структуре промышленности наибольший удельный вес занимают машиностроение, пищевая промышленность, черная и цветная металлургия, электроэнергетика. Многие предприятия области имеют общероссийское значение, являясь единственными или крупнейшими производителями отдельных видов продукции в стране.

По производству ряда видов промышленной продукции (зерноуборочные комбайны, тракторные культиваторы, паровые котлы, цинковые белила, магистральные электровозы, подсолнечное масло, швейные машины, тяжелое вертолетостроение, навигационные системы для судов, гидропланы) Ростовская область является российским лидером.

Особое место в структуре сельского хозяйства принадлежит агропромышленному комплексу. Ростовская область является зерново-животноводческим регионом с развитым производством подсолнечника, овощей и плодов. Несмотря на наличие проблем в отдельных секторах агропромышленного комплекса, тенденции развития сельскохозяйственного производства в Ростовской области носят умеренно позитивный характер и являются существенным фактором экономического развития области в рассматриваемой перспективе.

Ростовская область привлекательна для иностранных партнеров как стабильный и перспективный регион на Юге России и широко представлена во внешнеэкономических связях государства.

В течение последних лет Ростовская область признается одной из наиболее открытых и привлекательных для инвестиций российских территорий, входит в тройку регионов-лидеров России с наименьшим инвестиционным риском. На территории Ростовской области размещают свои предприятия крупнейшие международные компании: PepsiCo, Coca-Cola HBC Eurasia, Lafarge, AGC Flat Glass, Fonditel, Ball Corporation и др.

Обоснование перспективного развития транспортных потоков на территории Ростовской области проведено с учетом оценки социально-экономического положения и прогнозируемых тенденций развития внутриобластных экономических районов: Северного, Восточного, Юго-Восточного, Южного, Западного, Юго-Западного с выделением «точек роста» – муниципальных образований, имеющих ресурсный, трудовой и экономический потенциал для ускоренного развития.

Основными факторами, определяющими выбор точек роста, выступают: качественный уровень трудовых, минерально-сырьевых, топливно-энергетических и водных ресурсов, удобное транспортно-географическое положение, наличие рынка сбыта товаров.

1.2. Современное состояние и проблемы функционирования транспортного комплекса Ростовской области

Транспортно-дорожный комплекс – одна из ведущих отраслей экономики Ростовской области, на долю которой приходится более 10 процентов валового регионального продукта. На транспортную сферу Ростовской области приходится около 30 процентов занятых в транспортном комплексе Южного федерального округа, стоимость производственных фондов транспортной сферы Ростовской области превысила в 2009 году 104 млрд. рублей.

Транспортный комплекс Ростовской области представляет собой совокупность всех видов магистрального и промышленного транспорта национальной транспортной системы, действующей на территории региона. Его современное развитие обусловлено особенностями народного хозяйства области, отраслевой и территориальной структурой производства, местом региона в общегосударственном и международном разделении труда, географическим положением области и рядом других факторов.

Высокий уровень развития производительных сил, специализация на производстве многих видов грузоемкой продукции (угольная и металлургическая промышленность, машиностроение, сельское хозяйство), особенности экономико-географического положения Ростовской области на пересечении транспортных коммуникаций из центральных регионов России, Украины, стран Балтии, Белоруссии к портам Азово-Черноморского бассейна и Каспийского моря, а также геополитические изменения на постсоветском пространстве предопределили формирование здесь одного из наиболее развитых транспортно-дорожных комплексов Российской Федерации.

1.2.1. Транспортно-экономические связи региона

Процесс формирования транспортных потоков на территории Ростовской области в значительной степени обуславливается участием транспортной инфраструктуры в реализации транспортно-экономических связей в регионе. Объем перевозок и их структура определяются количественными и качественными характеристиками внешнеэкономических (экспортно-импортных), межрегиональных, транзитных связей, а также внутриобластного обмена.

В связи с приграничным положением Ростовской области, внешнеторговой ориентацией значительной части субъектов хозяйствования и, соответственно, весомой долей международного транзита в общем объеме перевозок, внешнеэкономические связи оказывают существенную нагрузку на транспортную инфраструктуру Ростовской области.

Водные пути Азово-Донского бассейна – составная часть Европейского воднотранспортного кольца. Значительная часть внешнеторговых грузов направляется через этот судоходный путь в Турцию, Италию, Грецию, Румынию и другие страны Черноморского и Средиземноморского бассейнов. Через территорию Ростовской области обеспечиваются внешнеторговые поставки экспортно-импортных грузов железнодорожным и автомобильным транспортом в направлении портов Азово-Черноморского бассейна и Каспийского моря.

В сфере внешнеэкономической деятельности Ростовская область занимает лидирующие позиции среди субъектов Федерации Юга России. Удельный вес внешнеторгового оборота Ростовской области в ЮФО в 2009 году составил 34,9 процента (второе место после Краснодарского края), в том числе по экспортным поставкам – 28,0 процента, а по импорту – 43,5 процента.

География экспортных поставок свидетельствует о большей ориентированности на страны дальнего зарубежья. Основная часть (84 процента) приходится на экспортные поставки в Турцию (18 процентов), Италию (17 процентов), Египет (9 процентов), Швейцарию (13 процентов), США (6 процентов).

Почти половину (44 процента) импорта области занимает Украина; среди стран дальнего зарубежья – Китай (16 процентов), Турция (6 процентов), Германия (5 процентов), Италия и Финляндия (по 3 процента).

Наиболее тесные межрегиональные экономические связи Ростовской области сформировались с пограничными и близлежащими регионами Южного, Северо-Кавказского и Приволжского федеральных округов. Достаточно интенсивные хозяйственные связи Ростовская область имеет с Центральным, Северо-Западным и Уральским федеральными округами.

Основной объем перевозимой продукции Ростовской области «оседает» в границах Южного и Северо-Кавказского федеральных округов, на долю которых приходится более 50 процентов отправленных и прибывших грузов.

Более 40 процентов грузов, вывозимых из Ростовской области, направляются в Краснодарский край и около 20 процентов – в Ставропольский край.

Весомую роль в реализации межрегиональных грузовых перевозок играет Волго-Донской судоходный канал, который связывает 16 примыкающих к рекам Волге и Дону субъектов Российской Федерации, обладающих 50 процентами промышленного и 65 процентами сельскохозяйственного потенциала России.

Наблюдается устойчивая тенденция увеличения доли внутриобластных перевозок, на территории области осуществляется порядка 65 процентов общего грузового обмена области. Внутриобластной обмен представлен практически всеми видами грузов. Наибольший удельный вес приходится на минерально-строительные материалы, каменный уголь, продовольственные грузы. На их долю приходится более 60 процентов всех внутриобластных перевозок грузов.

1.2.2. Транзитный потенциал Ростовской области в системе международных транспортных коридоров (далее – МТК)

Благодаря геополитическому положению, Ростовская область обладает значительным транзитным потенциалом, в том числе в системе международных транспортных коридоров (в Ростовском транспортном узле пересекается все виды транспорта пяти международных коридоров). Использование транзитного потенциала региона является не только приоритетом развития транспортного комплекса, но и условием интенсификации внешнеэкономической деятельности Ростовской области.

Система международных коридоров включает следующие участки транспортных коммуникаций и инфраструктуры на территории Ростовской области:

МТК «Север-Юг»: Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск с дублирующим железнодорожным ходом: Москва – Воронеж – Ростов – Краснодар – Новороссийск и автомобильной магистралью М-4 «Дон» (Е-115) от границы с Воронежской области до границы Краснодарского края.

МТК № 7: Дунайский воднотранспортный коридор (Дунай – Дон – Волга – Каспий).

Ответвление МТК «ТрансСиб»: железнодорожный ход: Волгоград – Котельниково – Зимовники – Сальск – Тихорецкая – Новороссийск;

Автотранспортное кольцо вокруг Черного моря: участки автодорог Ростов-Одесса и М-4 «Дон» в границах области.

МТК № 3: Дрезден/Берлин – Киев – Ростов-на-Дону, с разветвлением автодорожной части на направления: Каменск-Шахтинский – Волгоград и через М-4 «Дон» на Закавказье; железнодорожной части – от пограничного перехода ст. Гуково с Украиной на направления: Лихая – Волгоград и Гуково – Батайск на Закавказье.

МТК «Север-Юг» является одним из глобальных проектов, призванных интегрировать Российскую Федерацию в мировую транспортную систему, обеспечить конкурентоспособную доставку грузов из регионов Персидского залива, Юго-Восточной Азии на железнодорожную сеть России, либо судами «река-море» по внутренним водным путям, следующим через территорию Ростовской области, в страны Восточной и Центральной Европы, а также Средиземноморья.

В предкризисные 2003 – 2008 годы объем транзита в направлении МТК «Север-Юг» вырос на 24,6 процента (с 39,7 до 49,48 млн. тонн), в направлении «Юг-Север» – на 60,8 процента (с 8,49 до 13,65 млн. тонн).

Основным сдерживающим фактором развития перевозок грузов в системе МТК на территории Ростовской области является недостаточная пропускная способность пограничных переходов. Имеющееся оборудование таможенных постов на автомобильных переходах и в портах Таганрога, Азова и Ростова не позволяет качественно и оперативно осуществлять таможенное оформление и пограничный контроль с минимальными издержками.

Существующая таможенная практика сдерживает внешнеторговые грузопотоки и не стимулирует переход на новые эффективные и удобные для пользователей технологии. Сроки прохождения контейнеров через российскую таможню в несколько раз выше, чем в зарубежных портах и на пограничных переходах, что прямо сказывается на конкурентоспособности отечественной транспортной инфраструктуры.

1.2.3. Анализ и оценка деятельности отраслевых комплексов транспорта Ростовской области

Транспортно-дорожный комплекс Ростовской области объединяет все виды магистрального транспорта: железнодорожный, автомобильный, речной, морской, воздушный, внутригородской (электрический) транспорт, транспортную и терминально-складскую логистическую инфраструктуру, систему управления перевозками, включающую технические средства управления движением и информационное обеспечение.

Автотдорожный комплекс

Автомобильные дороги являются важнейшей составляющей транспортной инфраструктуры региона, во многом определяя возможности и темпы социально-экономического развития территории Ростовской области.

Ростовская область характеризуется достаточно густой и разветвленной сетью автомобильных дорог, что в целом соответствует уровню экономического развития региона.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования области по состоянию на 1 января 2010 г. составила 15,95 тыс. км, в том числе:

федерального значения – 713,8 км;

регионального и межмуниципального значения – 7 494,4 км;

местного (муниципального) значения – 7 743,0 км.

Обеспеченность автодорогами общего пользования в Ростовской области составляет 3,8 км/1000 жителей, а плотность сети дорог – 158 км/1000 кв. км ее территории, что превышает средний уровень по Южному федеральному округу, соответствует общероссийскому, но значительно уступает соответствующим показателям развитых стран мира.

По территории области сеть автомобильных дорог распределена неравномерно: плотность дорожной сети в районах, прилегающих к областному центру и к крупным городам, значительно выше, чем в периферийных районах. Наиболее разветвленной сетью дорог характеризуются: Аксайский, Семикаракорский, Азовский и Октябрьский районы. Наименее обеспечены автомобильными дорогами восточные и юго-восточные районы области: Заветинский, Морозовский, Ремонтненский, что сдерживает освоение территорий и замедляет темпы их социально-экономического развития.

В настоящее время в Ростовской области отмечается дефицит пропускной способности дорог по ряду направлений, технические параметры дорог не соответствуют современным требованиям.

Острой проблемой является состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах области. В настоящее время на региональных дорогах эксплуатируется 420 мостов и путепроводов протяженностью 24 200 м, из которых 37 процентов находятся в неудовлетворительном состоянии.

Серьезной проблемой является наличие множества пересечений автодорог с железнодорожными путями в одном уровне, которые оказывают негативное влияние на скорость и безопасность движения по автомобильным дорогам.

Федеральные дороги на всем своем протяжении имеют капитальный тип дорожной одежды и по своим техническим параметрам на 2/3 соответствуют нормативам I – II категории.

Параметры региональных и межмуниципальных дорог области в основном соответствуют нормативам III – IV категории.

В то время как три четверти региональных и межмуниципальных дорог области по своим параметрам соответствуют IV категории, интенсивность движения автотранспорта на этих дорогах уже в настоящее время достигает 5 000 – 16 000 автомобилей в сутки, а на подходах к областному центру – г. Ростову-на-Дону – до 25 000 автомобилей в сутки. Здесь наблюдается наибольшее несоответствие параметров дорог интенсивности движения.

Недостаточный уровень технического развития региональных и межмуниципальных дорог и рост автомобилизации населения области на 20 процентов за 3 года (с 230 авт./1000 человек в 2007 году до 275 авт./1000 человек в 2010 году) обуславливают высокий уровень транспортных расходов и аварийности движения.

Местные дороги находятся в муниципальной собственности районов области и обслуживают местные связи. Общая протяженность автодорог общего пользования местного значения на начало 2010 г. составила 7 743,0 км, или 48,5 процента от общей протяженности автодорог общего пользования на

территории Ростовской области. Параметры дорог местного значения соответствуют нормативам IV – V категорий, на 21,4 процента общей протяженности отсутствует твердое покрытие. На дорогах с покрытием последнее часто требует усиления, имеет место несоответствие по геометрическим и другим параметрам.

На территории Ростовской области 306 населенных пунктов, с общей численностью проживающего в них населения 39 834 человека, в настоящее время не имеют связи с опорной сетью по дорогам с твердым покрытием. Наиболее проблемными являются районы: Азовский, Зимовниковский, Красносулинский, Матвеево-Курганский, Миллеровский, Тарасовский, Целинский, Чертковский.

К числу наиболее актуальных проблем дорожного комплекса Ростовской области относятся следующие:

значительная часть автомобильных дорог общего пользования работает в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки; 35,7 процента протяженности федеральных, 34,4 процента региональных и 50,1 процента межмуниципальных дорог не соответствуют по основным техническим параметрам существующей интенсивности движения;

недостаточно развита сеть федеральных дорог, протяженность их в границах области составляет всего 4,5 процента от протяженности дорог общего пользования, в то время как по федеральной сети осуществляется порядка 40 процентов областного грузопотока;

особенно низок уровень развития автодорожной сети в восточных районах области, а также в сельской местности, что сдерживает развитие агропромышленного комплекса, замедляет темпы социально-экономического развития региона в целом;

недостаточно количество обходов для вывода транзитного транспорта из г. Ростова-на-Дону и других городов и муниципальных образований области;

отсутствуют дублеры основных въездов в г. Ростов-на-Дону; параметры въездных магистралей не соответствуют сложившимся размерам транспортных потоков, что приводит к перегрузке дорог, особенно в период летних «пиковых» нагрузок;

в целом по области доля дорог IV, V и внекатегорийных составляет около 80 процентов, при этом 1,3 процента дорог общего пользования не имеют твердого покрытия, что затрудняет круглогодичный проезд транспорта, особенно с большими осевыми нагрузками;

неудовлетворительное состояние автодорожных мостов и путепроводов: более трети мостов требует реконструкции или замены;

наблюдается рост уровня аварийности на сети дорог общего пользования вследствие опережения темпов роста интенсивности движения по сравнению с увеличением пропускной способности дорог области;

существует острая нехватка средств на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог общего пользования;

отсутствие необходимого финансирования (11,7 процента от норматива) снизили объемы капитального ремонта, затраты на содержание автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса Ростовской области ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

Автомобильный транспорт

Роль и значение автомобильного транспорта в транспортной системе Ростовской области постоянно возрастает. Развитие рынков товаров и услуг, малого и среднего бизнеса объективно расширяют сферу применения грузового автомобильного транспорта, что обусловлено его адаптивностью к рыночным условиям. Темпы наращивания парка личных и коммерческих автомобилей в городах и сельской местности позволяют говорить о массовой автомобилизации. Вместе с тем автомобилизация сопровождается и негативными последствиями, связанными с ущербом от дорожно-транспортных происшествий, загрязнением окружающей среды, перегрузкой дорог и городских улиц, проблемами развития городской среды, усложнением работы пассажирского общественного транспорта и рядом других факторов.

Анализ современного состояния и проблем развития автомобильного транспорта в области показывает, что в этой сфере транспорта в последние годы произошли серьезные изменения.

Только за кризисный 2009 год численность легковых автомобилей, зарегистрированных в области, выросла с 843,1 до 920,7 тыс. единиц (на 8,4 процента), грузовых с 16,3 до 16,9 тыс. единиц (на 3,9 процента).

В целом за рассматриваемый период среднегодовой темп роста численности автопарка области составил:

- по общей численности – 4,3 процента,
- по парку грузовых автомобилей – 1,7 процента,
- легковых автомобилей – 4,9 процента,
- автобусов – 3,1 процента.

Как свидетельствует статистика, рост общей численности автопарка в Ростовской области обеспечивался за счет значительного увеличения количества пассажирских автомобилей, а грузовых автомобилей – в результате развития технической оснащенности малого бизнеса. Структура транспортных потоков изменилась в сторону увеличения доли пассажирского автотранспорта.

По уровню автомобилизации населения Ростовская область занимает третье место в ЮФО (число собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения составляет 209,1 единиц).

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности на 1 января 2010 г. превысил 16 млн. тонн. В структуре грузооборота по видам сообщения за 2007 – 2009 годы значительно возросла доля перевозок в междугородном сообщении (с 69,7 до 94,8 процента), при этом сократилось до ничтожных значений участие региональных перевозчиков в международных грузовых перевозках.

В Ростовской области на автомобильный транспорт ежегодно приходится до 98 процентов общего объема пассажирских перевозок.

За 2009 год автотранспортом предприятий перевезено 383,77 млн. человек. Пассажирооборот составил 4 259,7 млн. пасс. км.

В структуре пассажирооборота автомобильного транспорта по видам сообщения преобладают внутригородские перевозки, однако их доля снизилась с 68,8 процента в 2007 году до 59,0 процента в 2009 году. Напротив, удельный вес перевозок в пригородном сообщении увеличился с 19,3 процента в 2007 году до 22,7 процента в 2009 году.

Основными проблемами развития автомобильного транспорта Ростовской области являются:

незавершенность процессов реформирования и государственного регулирования, в том числе, устанавливающего единые «правила игры» на региональном рынке автотранспортных услуг;

процесс децентрализации управления автотранспортом в совокупности с произошедшими изменениями в транспортном законодательстве и системе налогообложения привел к массовому разукрупнению автотранспортных предприятий и возникновению стихийного и плохо управляемого рынка транспортных услуг, что обусловило ухудшение показателей эффективности и качества работы автотранспорта (производительность грузовых автомобилей уменьшилась по сравнению с 1990 годом, а удельные транспортные издержки в цене готовой продукции возросли почти в 2 раза);

ослабление роли важнейших регуляторов в осуществлении государственной политики на автотранспорте (лицензирование, транспортный надзор и сертификация услуг);

недостаточное взаимодействие автомобильного транспорта с другими видами транспорта с использованием новых информационных и навигационных технологий;

слабое информационно-методическое обеспечение и недостаточная защищенность интересов малого и среднего предпринимательства в автотранспортном комплексе;

ограниченные возможности использования финансово-кредитных механизмов для пополнения оборотного капитала и обновления подвижного состава из-за его высокой стоимости и, как правило, отсутствие достаточного для банков залогового обеспечения;

практически отсутствует институт саморегулирования автотранспортной деятельности.

Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт играет ведущую роль в обеспечении международных и межрегиональных связей и создании условий комплексного развития системы грузовых и пассажирских перевозок в Ростовской области. Густота железнодорожной сети в области составляет 182 км на 1000 кв. км и превышает в 3,6 раза значение этого показателя по России. Около трети объема перевозок грузов и пассажиров, осуществляемых на территории Южного федерального округа, приходится на Ростовскую область.

Уровень развития инфраструктуры в настоящее время обеспечивает потребность в перевозках грузов железнодорожным транспортом в пределах Ростовской области. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом

Ростовской области в 2009 году составил 16,05 млн. тонн, что соответствует 58,5 процента к уровню 2008 года. Однако в 2010 году достигнут рост объема перевозок на 5,8 процента к 2009 году.

Значительную часть грузопотока составляют экспортные транзитные грузы в адрес портов Азово-Черноморского бассейна.

подавляющий объем перевозки грузов железнодорожным транспортом в области приходится на два основных направления: западное (Миллерово – Лихая – Ростов-на-Дону – Батайск) и восточное (Котельниково – Сальск – Тихорецк). Последовательное развитие инфраструктуры восточного направления позволит переключить на него растущий грузооборот в продолжение Транссибирской магистрали и ее выхода к портам Черноморского бассейна.

Основные направления пассажирских перевозок, следующих через территорию Ростовской области: Центральный федеральный округ, Северо-Кавказский федеральный округ (Ставропольский край) и Краснодарский край (рекреационные зоны).

К основным проблемам развития и функционирования железнодорожного транспорта в регионе относятся:

недостаточная пропускная способность инфраструктуры в Ростовском железнодорожном узле, которая не соответствует перспективным грузо- и пассажиропотокам;

высокий уровень износа основных фондов железнодорожного транспорта (прежде всего, подвижного состава, путевого хозяйства, ремонтной базы);

недостаточное использование потенциала промышленного железнодорожного транспорта в городах области, где пустуют промышленные станции и малодейственные подъездные пути к промышленным зонам из-за спада в индустриальном развитии региона;

неразвитость сети железных дорог, особенно в северо-восточных районах области, которая сдерживает их экономическое и социальное развитие;

спад объемов пригородных пассажирских перевозок, связанный с ростом тарифов за проезд (по сравнению с автобусными перевозками) и снижением мобильности населения;

недостаточная инвестиционная привлекательность отрасли для обеспечения требующихся объемов финансирования модернизации и развития железнодорожного транспорта;

необходимость существенного повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг за счет осуществления гибкой тарифной политики, совершенствования взаимодействия с другими видами транспорта и завершения структурного реформирования в отрасли.

Внутренний водный и морской транспорт

Морской и речной транспорт Ростовской области играет основную роль в обеспечении международных транспортно-экономических связей Ростовской области. Значение воднотранспортной инфраструктуры области повышается в связи с развитием системы международных транспортных коридоров: МТК № 7 (Дунай – Дон – Волга) и пересекающих его сухопутных коридоров.

Приоритетное развитие международного судоходства в Азово-Донском бассейне связано с дальнейшим увеличением перевозок судами класса «река-море» грузоподъемностью до 5 000 тонн между Центром страны, прикаспийскими странами и странами Средиземноморского бассейна.

Грузовые и пассажирские перевозки водным видом транспорта осуществляют более 40 судоходных компаний, крупнейшие из которых: Волго-Донское пароходство, «Донречфлот» и другие. Протяженность судоходных речных путей в границах области составляет 1009 км.

На территории области действуют три морских международных порта – Ростовский, Таганрогский и Азовский, которые работают в режиме круглогодичной навигации; речные порты Усть-Донецка, Волгодонска и портопункты по рекам Дон, Северский Донец и Маныч, работающие в навигационный период продолжительностью около 9 месяцев. Общая перевалочная мощность портов региона составляет 25 млн. тонн в год.

Важнейшую роль в транспортном обеспечении Юга России и внешнеэкономической деятельности страны играет судоходный Волго-Донской канал (ВДСК), который представляет собой единую в экономическом, социальном и транспортно-технологическом отношении систему.

Пропускная способность Волго-Донского судоходного канала составляет около 20 млн.тонн/год. В настоящее время через канал пропускается ежегодно порядка 9 млн. тонн.

Перевозки грузов в основном осуществляются по реке Волга (около 8,5 млн. тонн), перевозки по Каспию составляют лишь 4,5 процента от общего объема грузов, проходящих через Волго-Донской канал. Значительная часть внешнеторговых грузов направляется в Турцию, Италию, Грецию, Румынию и другие страны Черного и Средиземного морей.

Протяженность судоходных путей (каналов) в Ростовской области составляет: по реке Дон – 356 км, по Азово-Донскому морскому каналу – 37,3 км, Таганрогскому подходному каналу – 19 км. Общая протяженность водных путей в границах области составляет 800 км.

Грузооборот портов бассейна и транзитного судоходства по реке Дон составляет 21 – 22 млн. тонн/год и продолжает увеличиваться. Транзитное судоходство за десятилетний период возросло в 3 раза. Порты бассейна ежегодно перерабатывают 9 – 10 млн. тонн грузов.

В структуре грузооборота Азово-Донского бассейна преобладают экспортные перевозки (55 процентов), транзитные (33 процента), доля импортных перевозок составляет 2 процента, удельный вес внутрибассейновых и межбассейновых перевозок, соответственно, составляет 5 и 4 процента.

Основными видами грузов, перевозимых по водным путям и обрабатываемым в портах Азово-Донского бассейна, с учетом приоритетов внешнеэкономических связей Российской Федерации, являются: продукция сельскохозяйственного производства, углеводороды, металлолом, сера и др.

К числу основных проблем внутреннего водного и морского транспорта региона относятся:

высокий износ гидротехнических сооружений Волго-Донского канала и заносимость водных путей Таганрогского залива и реки Дон;

малые глубины судоходных путей, не позволяющие заходить в порты морским судам грузоподъемностью более 3 – 5 тыс. тонн;

несоответствие специализации и оснащенности морских и речных портов структуре и объемам существующих и перспективных внешнеторговых грузопотоков (контейнеры, нефтепродукты, химические грузы наливом и насыпью, др.), что исключает возможность их перевалки через порты области;

отсутствие межобластных и международных пассажирских перевозок водным транспортом и туристических круизных маршрутов;

несоответствие технического состояния значительной части флота «река-море» современным требованиям, что снижает экономическую эффективность его использования и уровень безопасности мореплавания;

износ основных производственных фондов крупных и средних коммерческих организаций составляет: на морском транспорте 51 процент, на внутреннем водном – почти 70 процентов.

Воздушный транспорт

Воздушный транспорт Ростовской области играет важную роль в обеспечении перевозки пассажиров и грузов на Юге России, прежде всего, в межрегиональном и международном сообщениях.

На территории Ростовской области расположены международный аэропорт федерального значения в г. Ростове-на-Дону, региональный аэропорт «Южный» (г. Таганрог), семь посадочных площадок и вертодромов, которые предназначены для обслуживания воздушных судов малых предприятий и индивидуальных предпринимателей – эксплуатантов гражданской авиации и авиации общего назначения (ГА и АОН), выполняющих, в основном, авиационные работы в сельском хозяйстве.

«Аэропорт Ростов-на-Дону». На базе аэропорта осуществляют деятельность более 15 отечественных и зарубежных авиакомпаний, в том числе авиакомпания ОАО «Донавиа».

В Ростовской области существует сеть аэропортов местных воздушных линий (МВЛ). Однако в 2010 году последние из действующих (аэродромы «Волгодонск», «Вешенская», «Миллерово») исключены из государственного реестра гражданских аэродромов, как не прошедшие сертификацию в установленном порядке. Таким образом, в настоящее время грузопассажирские авиаперевозки на местных воздушных линиях в Ростовской области не осуществляются.

Среди крупнейших авиапредприятий Юга России Ростовский авиатранспортный узел занимает третье место (после Краснодара и Сочи).

Кризисные явления в экономике предыдущих лет негативно отразились на основных показателях работы воздушного транспорта области. Однако в результате реализации комплекса антикризисных мер удалось вернуть утраченные темпы роста объемов авиаперевозок. В 2010 году в аэропорту г. Ростова-на-Дону общее количество обслуженных пассажиров составило около 1,438 млн. человек, т.е. по сравнению с 2009 годом выросло на 26,4 процента.

Основные проблемы, характерные для функционирования и развития воздушного транспорта Ростовской области:

недостаточный уровень конкурентоспособности авиатранспортного узла на региональном и международном рынках транспортных услуг;
низкий уровень развития инфраструктуры аэропортовых комплексов (аэровокзалов, взлетно-посадочных полос аэродромов, обеспечивающих служб);
практическое отсутствие воздушного сообщения на местных и региональных воздушных линиях;
необходимость замены устаревшего неэкономичного парка воздушного флота;
дефицит квалифицированных кадров во всех сферах авиационной деятельности.

Терминально-логистическая инфраструктура

Материальной базой реализации логистических технологий в Ростовской области является формирующаяся сеть терминально-логистических комплексов, выполняющих накопительно-распределительные функции обслуживания товаропотоков, в том числе переработку транзитных потоков.

Наибольшим потенциалом логистического развития на Юге России обладает г. Ростов-на-Дону, единственный город в Южном федеральном округе, где имеются качественные складские объекты классов А и В. Суммарная площадь складов классов А и В – 156 тыс. кв. м, что составляет 32 процента от общего объема рынка.

В Ростовской области заявлено немало проектов логистических комплексов, однако в период кризиса большинство из них было заморожено. Основной спрос на складские мощности формируют местные компании. Дистрибьюторы, ритейлеры, торговые сети строят собственные комплексы.

Наибольшая концентрация терминалов наблюдается вдоль автомобильной магистрали М-4 «Дон» в пределах стокилометровой зоны от г. Ростова-на-Дону. Здесь сконцентрировано более 56 процентов населения всей Ростовской области и сосредоточено более 70 процентов промышленных предприятий региона (Ростов-на-Дону, Таганрог, Новочеркасск, Шахты), около 75 процентов оборота розничной торговли Ростовской области.

Анализ размещения и номенклатуры товарно-материальных потоков терминально-складской сети на территории Ростовской области указывает на стихийный процесс развития и размещения товароперерабатывающей сети без учета существующего состояния и развития промышленного производства, социальной инфраструктуры, размещения трудовых ресурсов и пропускной способности транспортных коммуникаций.

Основными проблемами существующего состояния терминально-складской инфраструктуры на территории Ростовской области являются:

неконкурентоспособные транспортно-логистические технологии;
перегрузочные мощности не обеспечены обслуживающей транспортно-логистической инфраструктурой (припортовыми станциями, накопительными терминалами, авто- и железнодорожными подъездами, современными логистическими центрами);
существующая нормативно-правовая база не стимулирует внедрение инновационных технологий;

низкий уровень безопасности перевозочного процесса на всех видах транспорта.

1.2.4. Системные проблемы функционирования транспортного комплекса Ростовской области

Оценивая в целом состояние работы транспортного комплекса области, необходимо учитывать имеющиеся негативные тенденции в транспортном обеспечении экономики и населения региона, межрегиональных грузо- и пассажиропотоков, внешнеторговой деятельности, фактическом уровне освоения потенциальных экспортно-импортных грузопотоков через морские порты юга страны, в которых в значительно большей степени могли быть задействованы мощности транспортной инфраструктуры Ростовской области.

Системными причинами развития указанных тенденций являются:

несоответствие между уровнями развития транспортного комплекса области, эффективности и качества его функционирования и растущим спросом экономики и населения на транспортные услуги;

несбалансированное развитие различных видов транспорта и нерациональный транспортный баланс региона (ослабление позиций гражданской авиации), снижение конкурентоспособности транспортной инфраструктуры региона на региональном и мировом рынке транспортных услуг;

низкий уровень логистического обеспечения грузовых перевозок, практическое отсутствие высокотехнологичных мультимодальных транспортно-логистических комплексов на магистральных направлениях грузопотоков и в зоне деятельности крупных транспортных узлов;

прогрессирующие тенденции износа основного капитала транспортно-дорожного комплекса региона;

неэффективность финансово-экономических механизмов в инновационном воспроизводстве транспортной системы региона;

увеличивающийся экологический дисбаланс между ростом потребности в транспортных услугах и возрастающей нагрузкой транспорта на окружающую среду.

К наиболее значимым системным проблемам функционирования транспортного комплекса Ростовской области, требующим решения в рассматриваемой перспективе, относятся:

несоответствие опорной транспортной сети региона перспективным грузо- и пассажиропотокам;

неконкурентоспособные транспортные технологии, высокая доля транспортных издержек в себестоимости отечественной продукции (20 процентов по сравнению с 7 процентами в экономически развитых странах);

уровень доступности и качества транспортных услуг не отвечает платежеспособному спросу населения области, сдерживает мобильность трудовых ресурсов;

создаваемые перегрузочные мощности не обеспечены современной обслуживающей транспортно-логистической инфраструктурой (припортовыми станциями, накопительными терминалами, автодорожными и железнодорожными подъездами);

сохраняется зависимость внешнеторговых, в том числе, транзитных перевозок грузов от иностранных коммуникаций и перевозчиков;

уровень безопасности перевозочного процесса во всех отраслях транспорта, и, в первую очередь, на автомобильном снизился до критического состояния;

существующие нормативно-правовая база и финансово-экономические механизмы недостаточно стимулируют развитие транспортно-логистического комплекса на основе внедрения инновационных технологий, направленных на обеспечение современных требований экологичности, безопасности, качества транспортных услуг.

2. Стратегические направления развития транспортного комплекса Ростовской области

Анализ социально-экономического развития Ростовской области, оценка основных трендов, направлений и условий будущего развития мирового и российского транспорта с учетом потенциала и прогнозируемых рисков позволяют представить в рамках долгосрочной стратегии миссию транспортного комплекса Ростовской области как содействие экономическому росту региона и повышению качества жизни населения на основе предоставления высокотехнологичных, комфортных, экономичных и безопасных транспортных услуг.

2.1. Стратегические цели и задачи развития транспортного комплекса Ростовской области

Стратегия развития транспортного комплекса Ростовской области направлена на достижение основных целей:

транспортное обеспечение устойчивого социально-экономического развития и повышения конкурентоспособности экономики Ростовской области;

комплексное удовлетворение потребностей населения и экономики региона в качественных транспортных услугах на основе опережающего и инновационного развития транспортного комплекса области в соответствии со стратегическими приоритетами развития транспорта Российской Федерации и Южного федерального округа.

Временной горизонт Стратегии (до 2030 года) обусловлен реальными институциональными, административными, экономическими, инвестиционными ресурсами и возможностями, необходимыми для обеспечения динамичного развития транспортного комплекса и выхода на запланированные целевые показатели в гармоничном взаимодействии с развитием отраслей экономики региона.

Достижение стратегических целей предполагает решение следующих приоритетных задач развития транспортного комплекса региона:

устранение существующих транспортных инфраструктурных ограничений развития экономики и социальной сферы региона;

создание современной, конкурентоспособной на рынке транспортных услуг региональной транспортно-логистической инфраструктуры;

совершенствование системы управления транспортным комплексом региона на базе информационных, логистических технологий, развития институциональной инфраструктуры, общественных, в том числе саморегулируемых организаций, нормативно-правового обеспечения в рамках единого транспортного пространства Южного федерального округа, Российской Федерации;

использование современных экономичных, энергоэффективных и экологических транспортных технологий и транспортных средств;

повышение конкурентоспособности отечественных товаров на основе обеспечения роста качества транспортных услуг и снижения транспортных издержек;

эффективная реализация транзитного потенциала Ростовской области;

повышение уровня территориальной интеграции административных и экономических районов Ростовской области;

обеспечение доступности и качества предоставляемых транспортных услуг в соответствии с социальными стандартами;

повышение комплексной безопасности и снижение экологической нагрузки функционирования и развития транспортной системы области;

рост инвестиционной привлекательности транспортно-логистического комплекса Ростовской области.

Выполнение поставленных стратегических целей и задач развития транспортного комплекса региона обеспечивается достижением запланированного уровня следующих целевых ориентиров.

Общетранспортные целевые ориентиры:

повышение эффективности работы транспортного комплекса на основе роста пропускной способности транспортной инфраструктуры, оптимизации грузо- и пассажиропотоков, снижения логистических издержек, внедрения инновационных технологий и систем управления мультимодальными перевозками;

интеграция в международное транспортное пространство, реализация транзитного потенциала региона;

формирование доступной и эффективной транспортной системы региона с единым координационным центром управления на основе использования космических навигационных и инфокоммуникационных технологий;

обеспечение своевременной доставки и сохранности грузов, надежности функционирования региональной транспортной системы;

создание благоприятных условий для деятельности отечественных перевозчиков и повышения их конкурентоспособности;

совершенствование транспортно-таможенных технологий и сокращение затрат времени на обработку внешнеэкономических грузов;

развитие новых видов транспорта, активное продвижение транспортного комплекса Ростовской области как ведущего транспортно-логистического и дистрибутивного центра на Юге России;

повышение транспортной безопасности на всех этапах перевозочного процесса.

Экономические целевые ориентиры:

повышение конкурентоспособности отечественных товаров на основе обеспечения роста качества транспортных услуг и снижения транспортных издержек;

оптимизация транспортных потоков и внедрение инновационных технологий на всех этапах транспортного процесса, обеспечивающих увеличение коммерческой скорости товаро- и пассажирооборота, повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта и подвижного состава;

повышение производительности и рентабельности функционирования транспортного комплекса региона;

рост инвестиционной привлекательности транспортно-логистического комплекса Ростовской области.

Социальные целевые ориентиры:

повышение транспортной мобильности населения и доступности транспортных услуг, в том числе для социально защищаемых групп;

повышение межтерриториальной интеграции административных и экономических районов области;

достижение передового уровня качества, безопасности и экологичности транспортных процессов в соответствии с требованиями экономики и населения;

снижение аварийности работы всех видов магистрального транспорта;

кадровое обеспечение развития транспортного комплекса.

Стратегия представляет собой комплексную систему перспективных направлений, реализуемых в отраслевых подпрограммах и концепциях, а также приоритетных инвестиционных проектах развития всех видов транспорта Ростовской области в период до 2030 года, согласованных с соответствующими программами и стратегическими документами социально-экономического развития Российской Федерации, Южного федерального округа и Ростовской области. Практическая реализация положений Стратегии обеспечивается на основе выполнения поэтапного комплексного плана мероприятий и функционирования системы мониторинга достижения промежуточных целей и индикаторов.

Ожидаемые социально-экономические результаты и технико-экономические показатели развития транспортного комплекса Ростовской области:

обеспечение инновационного социально-ориентированного развития транспортно-логистического комплекса Ростовской области;

транспортная доступность территории – возможность проезда к областному центру за время, не превышающее 8 часов;

освоение энергоэффективных и экологичных транспортных технологий, новых поколений и видов магистрального, межгородского и внутригородского грузового и общественного пассажирского транспорта;

создание региональной сети терминально-логистических комплексов;

эффективное взаимодействие всех видов магистрального транспорта в крупных транспортных узлах на базе логистических центров и терминалов;

приведение уровня качества, безопасности и экологичности перевозок, всех составляющих транспортного процесса к мировым стандартам в соответствии с требованиями экономики и населения.

2.2. Стратегические направления отраслевого развития транспортного комплекса

2.2.1. Автодорожный комплекс

Особое значение в рамках Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области имеет обоснование и определение долгосрочных целей и задач развития автодорожного комплекса, представляющего основу опорного транспортного каркаса региона.

В качестве информационно-аналитической и прогностической базы для обоснования долгосрочных направлений развития автодорожного комплекса Ростовской области в рамках данной Стратегии использована методология динамического моделирования функционирования и развития опорной транспортной сети с применением программного комплекса транспортного планирования PTV Vision[®] VISUM, представляющего промышленный стандарт транспортного планирования в 75 странах мира.

В рассматриваемой перспективе в сфере развития автодорожного комплекса предусматривается строительство и реконструкция участков федеральных, региональных, муниципальных и местных автомобильных дорог Ростовской области, а также развитие дорожной инфраструктуры Ростовской агломерации «Большой Ростов».

Развитие опорной автодорожной сети Ростовской области предполагает решение следующих приоритетных задач:

завершение формирования сети автомагистралей в составе международных транспортных коридоров по сложившимся направлениям основных транспортных связей;

автотранспортное обеспечение развития курортно-рекреационного потенциала регионов Азово-Донского, Черноморского побережий и Северного Кавказа;

приведение технического уровня федеральных, региональных и межмуниципальных автомобильных дорог в соответствие с параметрами и тенденциями роста автомобильного парка и объемов интенсивности движения;

реконструкция наиболее загруженных участков дорог на подходах к городам и крупным населенным пунктам и строительство обходов;

соединение круглогодичной связью по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования всех населенных пунктов в сельской местности, имеющих перспективы развития.

Федеральные автомобильные дороги

Мероприятиями Стратегии предусматриваются следующие приоритеты строительства и реконструкции объектов федерального автодорожного комплекса:

укрепление транспортной оси «Север-Юг» для обеспечения экспортно-импортных перевозок и дополнительного привлечения транзита требует реконструкции автомагистрали М-4 «Дон» с доведением ее параметров до нормативов I категории с 4 полосами движения в период до 2015 года, и

строительством дороги по новому направлению с глубоким обходом городов Ростова-на-Дону и Батайска в период 2020 – 2030 годы;

формирование новых и развитие функционирующих международных автодорожных маршрутов в широтном направлении от западных границ Ростовской области в направлении регионов Поволжского, Уральского и Сибирского федеральных округов и государств СНГ:

TSA 4 Саратов – Волгоград – Каменск-Шахтинский – Ростов-на-Дону – Новороссийск;

NSA 6 Каменск-Шахтинский – Донецк (Россия) – Изварино (Украина);

NSA 8 Ростов-на-Дону – Таганрог.

Обустройство этих маршрутов потребует реконструкции на территории области федеральных автомобильных дорог и их участков: Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной (на Днепропетровск, Кишинев) по нормативам II категории с обустройством подъезда к таможенному пункту «Донецк (Изварино)» и Ростов-на-Дону – Таганрог до границы с Украиной (на Харьков, Одессу) по нормативам I – II категории.

Использование механизмов государственно-частного партнерства позволит после реконструкции М-4 «Дон» осуществить эксплуатацию на платной основе участков автомагистрали: граница Воронежской области – Шахты; Батайск – граница Краснодарского края. В качестве альтернативного платному участку М-4 «Дон» в пределах Ростовской области рекомендован следующий маршрут: М-4 «Дон» – Казанская – Вешенская – Кашары – Белая Калитва – Ростов-на-Дону – Азов – Александровская – Староминская (Краснодарский край) с использованием региональных и межмуниципальных автомобильных дорог.

К стратегическим приоритетам относится развитие автодорожного комплекса, обеспечивающего перевалку, переработку грузов, передвижение пассажиров в крупных транспортных узлах федерального значения – Ростовского и Верхне-Донского.

В границах Ростовского транспортного узла Стратегией предусматривается строительство Северного, Южного, Западного автодорожных обходов г. Ростова-на-Дону, формирование Темерницкого (с мостом в створе ул. Сиверса) и Кизитеринского (с мостом через Зеленый остров) диаметров, сопряженных с вышеназванными обходами.

Перспективы развития Верхне-Донского транспортного узла (Лихая, Гуково, Каменск-Шахтинский) связаны с развитием пограничной инфраструктуры и грузо-пассажирских перевозок в направлении из Западной Европы – в Среднюю Азию.

Предусматривается перевод в федеральную сеть региональных автомобильных дорог – Ростов-на-Дону – Ставрополь и Ростов-на-Дону – Азов, которые по своему функциональному значению, объему грузовых и пассажирских перевозок в межрегиональном сообщении и размерам интенсивности движения соответствуют дорогам федерального значения.

В целях реализации транзитного потенциала и привлечения дополнительных транзитных грузопотоков на автодорожные коммуникации региона планируется:

увеличение коммерческой скорости перевозки грузов по международным и внутрироссийским транспортным коридорам до 1500 км/сутки;

обеспечение движения автотранспортных средств с осевой нагрузкой 11,5 тонны по автомобильным дорогам, входящим в состав международных транспортных коридоров.

Региональные и межмуниципальные автомобильные дороги

Стратегически важной задачей развития региональной и межмуниципальной сети автомобильных дорог является доведение технических параметров дорог, интегрированных в региональные автодорожные маршруты области, до нормативного уровня, ликвидация грунтовых разрывов и соединение 306 населенных пунктов дорогами с твердым покрытием с внешней сетью автомобильных дорог.

Необходимым условиям для формирования автодорожных коридоров соответствуют следующие региональные дороги:

Р 61-1 Ростов-на-Дону – Ставрополь, реконструкция которой намечена по нормативам I – II категории и которая является частью маршрута Ростов-на-Дону Ставрополь – Буденновск – Кочубей – Махачкала с выходами на Элисту, Астрахань, Казахстан;

строительство по новому направлению дороги Р 61-56 Ростов-на-Дону – Азов по нормативам I категории в целях соединения двух крупнейших городов области в обход многочисленных населенных пунктов;

реконструкция автомобильной дороги Р 61-57 Азов – Александровка – Староминская по нормативам I, II, III категории, которая вместе с автомобильной дорогой Ростов-на-Дону – Азов будет частью одного из основных маршрутов региона Ростов-на-Дону – Азов – Новороссийск, дублируя участок магистрали М-4 «Дон» от Ростова-на-Дону до границы с Краснодарским краем, наиболее загруженный движением;

реконструкция автомобильной дороги Р 61-2 Котельниково – Зимовники – Сальск – Песчанокопское по нормативам II категории в составе автодорожного маршрута Волгоград – Зимовники – Сальск – Тихорецк – Краснодар – Новороссийск с выходом на Таманский полуостров к вновь строящемуся порту «Тамань». Значение дороги возрастет в связи с намеченным на ближайшую перспективу строительством моста через Керченский пролив, обеспечивающего выход к рекреационным зонам полуострова Крым, на международные маршруты Украины для продвижения транзитных перевозок;

завершение реконструкции автомобильной дороги Р 61-4 Ростов-на-Дону – Семикаракорск – Волгодонск по нормативам I – II категории;

реконструкция автомобильной дороги Р 61-5 Самбек – Матвеев Курган – Куйбышево и строительство автомобильной дороги Ростов-на-Дону – Дебальцево, которые имеют транзитное значение, связывая Ростовскую область с Украиной;

реконструкция участков автомобильных дорог Р 61-15 Миллерово – Вешенская и Р 61-17 Кашары – Первомайское – Милютинская – Морозовск, которые являются частью альтернативного маршрута платных участков магистрали М-4 «Дон».

Комплекс задач, связанных с развитием рекреационных возможностей Азовского побережья, предполагает реконструкцию автомобильной дороги Р 61-60 Азов – Ейск по нормативам II – III категории.

Для выхода западным и северо-западным районам области по кратчайшему маршруту к Волгодонскому транспортному узлу предусматривается реконструкция автодороги Р 61-9 Шахты – Цимлянск по нормативам II – III категории с ликвидацией грунтового разрыва.

Для обеспечения 306 населенных пунктов связью с опорной сетью по дорогам с твердым покрытием предусмотрено строительство около 1,5 тыс. км муниципальных дорог IV категории.

2.2.2. Автомобильный транспорт

Основной стратегической целью преобразований на автомобильном транспорте Ростовской области является формирование конкурентной среды, развитие и повышение эффективности работы автотранспортной системы Ростовской области в интересах удовлетворения потребностей населения и экономики региона в грузовых и пассажирских перевозках.

В области развития регионального рынка автомобильных перевозок предусматривается реализация следующих направлений:

максимальное использование преимуществ автомобильного транспорта в организации перевозок «от двери до двери», ускорении товародвижения, а также повышении мобильности населения;

повышение эффективности перевозок грузов за счет их централизации, внедрения транспортно-логистических технологий и создания крупных транспортно-экспедиционных компаний;

формирование областной опорной автотранспортной инфраструктуры, базирующейся на центрах транспортной логистики с филиалами в грузообразующих районах;

формирование самоорганизующей среды автоперевозчиков региона;

повышение уровня требований, предъявляемых к перевозчикам всех организационных форм, вытеснение с рынка недобросовестных предпринимателей на основе совершенствования систем допуска на рынок и процедур контроля;

создание благоприятного предпринимательского климата, устранение нормативно-правовых, административных и организационных барьеров;

кооперация индивидуальных предпринимателей-перевозчиков с экспедиторскими или иными организациями в рамках потребительских обществ, некоммерческих партнерств, саморегулируемых организаций;

совершенствование региональной нормативной правовой базы, регламентирующей автотранспортную деятельность.

В области совершенствования перевозочных технологий на автомобильном транспорте предусматривается решение следующих задач:

развитие технологий интеллектуальных транспортных систем в сфере организации автомобильных перевозок, управления дорожным движением, транспортного сервиса и безопасности дорожного движения;

создание крупных транспортно-экспедиторских компаний, специализирующихся на доставке грузов в междугородном сообщении на основе применения терминально-логистических технологий;

создание условий для оптимального взаимодействия автомобильного с другими видами транспорта, в том числе, на основе применения контейнерных и контрейлерных технологий;

создание системы транспортно-логистических терминалов, в том числе в составе мультимодальных распределительных комплексов и автотранспортных узлов;

создание информационных систем для обеспечения попутной и обратной загрузки автотранспорта;

создание систем централизованного автотранспортного обслуживания крупных грузообразующих объектов (Ростовский транспортный узел, крупные железнодорожные станции, порты – Таганрог, Ростов, Азов, терминально-логистические комплексы);

внедрение механизмов платности в пользовании улично-дорожной сетью, включая создание в крупных городах участков платных скоростных дорог, мостов, тоннелей, а также применение системы административных и экономических мер для ограничения использования личного автотранспорта в наиболее загруженных зонах городских территорий.

В области развития международных автомобильных перевозок:

развитие автодорожной инфраструктуры транспортных коридоров в регионе;

создание благоприятных условий для конкурентоспособной деятельности отечественных перевозчиков на основе проведения государственной политики протекционизма;

модернизация производственной базы приграничных пунктов пропуска автотранспорта на границе Ростовской области с Украиной, совершенствование процедур таможенного досмотра и оформления.

В области модернизации и обновления парка автотранспортных средств предусмотрено:

разработка и реализация экономических механизмов, стимулирующих ускоренное обновление транспортного парка (развитие системы лизинга, льготного банковского кредита и т.д.);

экономическое стимулирование приоритетного использования в городах транспортной техники с улучшенными экологическими показателями. Реализация пилотных проектов использования природного газа и других альтернативных видов топлива на городском общественном транспорте, на регулярных грузовых перевозках в черте города;

поэтапное повышение сертификационных требований к автотранспортной технике с учетом возможностей отечественных производителей и роста платежеспособного спроса.

В области повышения безопасности дорожного движения:

совершенствование системы управления безопасностью движения на дорогах области, повышение уровня координации деятельности в сфере безопасности движения;

применение современных технических средств и технологий организации дорожного движения, внедрение автоматизированных систем мониторинга и управления транспортными потоками в крупных городах и на автомобильных магистралях;

развитие на опорной сети автодорог информационного и телекоммуникационного обеспечения автомобильных перевозок, в том числе, с использованием спутниковых систем, с целью сокращения сроков доставки грузов и повышения безопасности на автотранспорте.

2.2.3 Железнодорожный транспорт

Основными направлениями развития железнодорожного транспорта в Ростовской области в рассматриваемой перспективе являются:

ликвидация «узких мест» в организации и обеспечении безопасности перевозок на участках и железнодорожных направлениях (Лихая – Батайск, Лихая – Морозовск – Волгодонск, Котельниково – Сальск – Тихорецкая);

разделение инфраструктуры грузового и скоростного пассажирского движения в направлении «Север-Юг» в результате строительства скоростной пассажирской магистрали с перераспределением на нее пассажирских перевозок и увеличением грузовых и пригородных перевозок на существующей линии (Лихая – Батайск);

усиление пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков (Котельниково – Сальск – Песчанокоская);

развитие железнодорожных станций и транспортных узлов в зонах интенсивного развития грузовой работы и пассажирских перевозок;

формирование скоростных контейнерных перевозок, позволяющих обеспечить скорость доставки и высокую технологичность их переработки;

повышение доли скоростных поездов в общем количестве пассажирских в пригородном, межобластном и дальнем сообщении;

внедрение в систему организации и управления железнодорожными перевозками малозатратных интеллектуальных транспортных технологий, обеспечивающих безопасность и эффективность работы транспорта;

повышение комплексной безопасности и устойчивости железнодорожного транспорта за счет внедрения современных систем обеспечения транспортной безопасности, строительства обходов железнодорожных узлов, железнодорожно-автомобильных развязок в разных уровнях с ликвидацией железнодорожных переездов в пределах населенных пунктов.

В соответствии с утвержденными программами развития ОАО «РЖД» до 2030 года на территории Ростовской области реализуются следующие крупные инвестиционные проекты:

«Комплексная реконструкция участка Котельниково – Кореновск – Тимашевская – Крымская» (предусматривается строительство вторых сплошных путей на перегонах от ст. Мелиоративный до ст. Тихорецкая с удлинением станционных путей до 1050 метров, что позволит обеспечивать пропуск длинносоставных поездов),

развитие скоростного пассажирского сообщения на направлении Москва – Ростов-на-Дону – Адлер (для освоения перспективных пассажиропотоков),

дальнейшее развитие припортовых станций Ростова, Азова и подходов к ним с учетом динамики грузопотоков в их адрес,
реконструкция и развитие пограничных железнодорожных станций Успенская и Гуково для обеспечения беспрепятственного пропуска поездов в международном сообщении,
развитие припортовых станций Казачья и Заречная с целью реализации проекта «Ростовский универсальный порт» и других портов промышленной зоны «Заречная» в г. Ростове-на-Дону,
реконструкция станции Лихая со строительством нового приемо-отправочного парка, реконструкцией сортировочной системы и механизацией сортировочной горки,
строительство вторых путей на участках от ст. Морозовская до ст. Максим Горький, от ст. Лихая до ст. Гуково с электрификацией участков,
восстановление путей участка Морозовская – Волгодонск для организации грузового движения в обход скоростного участка Лихая – Ростов (в рамках проекта организации скоростного движения на направлении Москва – Адлер).
строительство пассажирской станции в зоне стадиона в г. Ростове-на-Дону для организации пассажирских перевозок болельщиков и участников чемпионата мира 2018 года по футболу (строительство посадочных платформ, вокзала и 3 путей, реконструкция существующего пути 3-го грузового района порта, электрификация пути, строительство дополнительных 3 путей отстоя составов на ст. Заречная).

2.2.4. Внутренний водный и морской транспорт

Основными целями Стратегии развития воднотранспортного комплекса (ВТК) Ростовской области являются:

увеличение грузопотоков, проходящих через порты Ростовской области и доли региональных судоходных компаний в обслуживании этих грузопотоков с учетом перспективы развития международных транспортных коридоров в регионе;

повышение эффективности деятельности и конкурентоспособности портов области по отношению к соседним глубоководным портам Украины;

приоритетное развитие портов Ростовского и Азовского воднотранспортных узлов.

Стратегические направления развития водного транспорта:

повышение конкурентоспособности портов, судоходных компаний и других предприятий воднотранспортного комплекса за счет проведения гибкой тарифной политики, улучшения взаимодействия со смежными видами транспорта, а также создания благоприятных условий для привлечения инвестиций в развитие и техническое перевооружение объектов ВТК, обеспечения восполнения основных фондов отрасли;

строительство и реконструкция морских и речных портов области с учетом существующих и перспективных грузопотоков, повышение удельного веса портов Ростовской области в переработке грузов среди портов Азовского бассейна;

создание специализированных портовых мощностей для освоения новых видов грузопотоков (химические грузы, контейнеры и др.);

увеличение гарантированных глубин судоходных путей, проходящих через Ростовскую область, до оптимальных (река Дон – 4,0 м; АДМК – 4,0-4,5 м), в том числе на базе строительства низконапорных гидротехнических сооружений на реке Дон;

создание современных конкурентоспособных мощностей для ремонта, модернизации и строительства судов различного назначения;

создание системы транспортно-экспедиторского обслуживания на водном транспорте с организацией транспортно-логистического центра в г. Ростове-на-Дону;

развитие припортовых железнодорожных станций и автодорожных подходов к морским портам Ростова и Азова;

согласованное развитие объектов транспортной, таможенной и пограничной инфраструктуры, обеспечивающее интеграцию евро-азиатских транспортных систем для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов;

совершенствование взаимодействия водного транспорта с другими видами транспорта региона в интермодальной и мультимодальной транспортной сети, основанной на логистических принципах, совершенствовании информационного обеспечения и системы транспортно-экспедиционного обслуживания;

повышение уровня безопасности мореплавания, охраны труда, защиты окружающей среды от негативных последствий производственной деятельности водного транспорта.

В области развития судоходства:

восстановление судоходства в бассейне реки Дон до г. Воронежа, проведение дноуглубительных работ на участке от Цимлянского водохранилища до портов Воронежа (протяженностью 820 км);

восстановление (с обеспечением гарантированных глубин) судоходных путей на реках Северский Донец и Маныч для обеспечения внутриобластных грузопотоков сельхозтоваров, в том числе зерновых, а также минерально-строительных материалов;

ограничение дальнейшего развития портов в дельте реки Дон с целью снижения экологической нагрузки от судоходства, предусмотрев разработку обоснования развития Азовского воднотранспортного узла (в том числе на Азовском море у пос. Кагальник);

восстановление пассажирского судоходства и строительство причалов и пассажирских портопунктов в приречных населенных пунктах севера области;

развитие экскурсионно-прогулочного обслуживания населения с созданием туристических маршрутов в бассейне реки Дон и на направлениях в Центр страны, проработка вопросов создания круизной линии на маршрутах Ростов-на-Дону – Керчь – Ялта – Севастополь – Евпатория – Одесса – Дунай, а также к российским курортам Черноморского побережья.

В области развития инфраструктуры водного транспорта:

реализация проекта «Ростовский универсальный порт» в промышленной зоне «Заречная» г. Ростова-на-Дону с созданием современного мультимодального универсального транспортного логистического узла с грузооборотом 16 млн. тонн/год;

реконструкция объектов федеральной собственности морского порта Таганрог (причалы, оградительные сооружения, дноуглубление подходного канала, создание перегрузочных мощностей, увеличение пропускной способности порта до 3,5 млн. тонн/год, расширение номенклатуры перерабатываемых грузов, включая строительство широкого мола с тремя причалами на базе Северного защитного мола Таганрогского морского порта;

строительство специализированных портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов (терминала по переработке 6 млн. тонн/год генеральных грузов, продукции военного назначения, перевалки сжиженного газа, наливных грузов);

реализация проекта 4 грузового района ОАО «Ростовский порт» в промышленной зоне «Заречная» г. Ростова-на-Дону с созданием современного перегрузочного комплекса с грузооборотом 5 млн. тонн/год;

реализация проекта реконструкции водных объектов Азово-Донского бассейна, включая строительство низконапорного гидроузла в створе станицы Багаевская.

2.2.5. Воздушный транспорт

Основные направления развития воздушного транспорта Ростовской области:

повышение конкурентоспособности воздушного комплекса Ростовской области на региональном, российском и мировом рынках транспортных услуг на базе развития инфраструктуры аэропортов, обновления и замены неэкономичного парка воздушных судов, привлечения крупнейших операторов авиационных перевозок, обеспечения безопасности и надежности работы авиатранспортной системы региона;

создание крупнейшего на Юге России грузопассажирского транзитного авиатранспортного узла на базе строительства международного аэропортового комплекса «Южный» в Ростовской области;

развитие инфраструктуры аэропорта «Таганрог Южный», включая строительство аэровокзального комплекса;

восстановление и развитие на территории Ростовской области аэропортов местных воздушных линий (МВЛ) и создание на их базе сети местного и внутрирегионального воздушного сообщения.

Реализация указанных стратегических направлений требует осуществления в рассматриваемой перспективе масштабных инвестиционных проектов и комплексных организационно-технических мероприятий.

Создание транзитного аэропортового комплекса «Южный».

В соответствии с ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» и в рамках подготовки объектов транспортной инфраструктуры городов, участвующих в проведении чемпионата мира по футболу в России в 2018 году, в Ростовской области (в районе станицы Грушевской) предусматривается строительство международного аэропортового комплекса – хаба «Южный».

Перспективы строительства аэропортового комплекса «Южный» с функциями «хаба» в г. Ростове-на-Дону обоснованы прогнозными оценками объемов перевозок и интенсивности движения воздушных судов в российской

зоне тяготения нового воздушно-транспортного узла с учетом привлечения международных транзитных пассажиро- и грузопотоков, следующих в евроазиатском направлении с использованием воздушного пространства Российской Федерации.

Оптимальное размещение аэропортового комплекса по отношению к воздушным международным трассам, близость к магистральным коммуникациям (железнодорожным, автомобильным, водным) обеспечивают эффективную логистику в интермодальном сообщении, возможность комплексного развития транспортного узла на достаточной прилегающей территории.

Проектом предусматривается строительство:

международного аэропорта – хаба I класса с аэродромом класса А;
скоростной линии пригородного железнодорожного транспорта:
Аэропорт – г. Ростов-на-Дону;

участков автомобильной дороги с выходом на федеральную магистраль М-4 «Дон»;

двух взлетно-посадочных полос протяженностью 4 200 м, установку современного навигационного оборудования, обеспечивающих прием всех типов магистральных самолетов и работу аэропорта во всепогодном режиме.

На втором этапе реализации проекта на прилегающей территории планируется создание крупнейшего инновационно-технологического комплекса, включающего международный транзитный терминально-логистический центр, предприятия таможенного оформления грузов, экспедиторские компании, технопарки, центры инновационного развития.

Указанные предпосылки и базовые параметры хаба позволяют обеспечить: трансфер авиапассажиров и стыковку местных, региональных, межрегиональных и международных рейсов;

привлечение крупнейших международных операторов и значительного объема транзитных пассажиро- и грузопотоков на евро-азиатском направлении, а также в рамках МТК «Север-Юг»;

осуществление нового вида внешнеэкономической деятельности – экспорта авиатранспортных трансферных услуг.

Пропускная способность аэропортового комплекса «Южный» составит 8 млн. пассажиров и 70 тыс. тонн грузов в год.

Восстановление системы внутрирегионального воздушного сообщения в Ростовской области

Стратегически важным проектом не только для Ростовской области, но и для всего Юга России является создание на территории области системы внутрирегионального воздушного сообщения на базе восстановления и развития аэропортов (аэродромов) местных воздушных линий и использования современных экономичных самолетов малого типа.

Практическое отсутствие сети местных воздушных линий и действующих воздушных сообщений становится фактором, оказывающим негативное воздействие на развитие социально-экономической сферы региона, деятельность служб МЧС, сельхоз- и санавиации и других.

Восстановление сети местных воздушных сообщений в Ростовской области требует постановки и решения комплекса организационно-технических, технологических, административных, финансово-экономических и правовых задач в рамках разработки целевой региональной программы «Развитие малой авиации Дона».

Реализация программы предусматривает:

1. Проведение реконструкции или строительства не менее 10 взлетно-посадочных полос и аэродромов в населенных пунктах Ростовской области. (На первом этапе – восстановление аэропортов регионального значения в городах Ростове-на-Дону, Волгодонске, Сальске, ст-це Вешенской, Белой Калитве, Ремонтном).

2. Создание наземной инфраструктуры обеспечения перевозок и полетов, включающей топливно-заправочные комплексы, светосигнальные системы и т.д.

3. Обновление парка воздушных судов 4 класса (малого типа) на основе поставок авиационной техники отечественного и зарубежного производства.

4. Организация регулярных маршрутных перевозок пассажиров, почты и грузов.

5. Создание региональной авиакомпании, использующей пассажирские воздушные суда для осуществления местных и региональных авиаперевозок.

2.2.6. Развитие терминально-логистической инфраструктуры Ростовской области

Стратегические направления развития:

создание современной региональной технологической инфраструктуры товаротранспортного комплекса;

территориальное размещение и развитие грузоперерабатывающих и накопительных терминалов, а также логистических центров;

формирование сети транспортно-экспедиторских компаний и других предприятий транспортного сервиса;

реконструкция и техническое оснащение пограничных переходов и таможенных пунктов пропуска в целях сокращения времени досмотра и оформления грузов и пассажиров;

создание единой системы управления терминально-логистического комплекса региона на основе современных информационных технологий;

создание единой организационно-правовой, технической и технологической базы взаимоотношений между объектами транспортной инфраструктуры и субъектами предпринимательства, участвующими в транспортном процессе;

развитие системы электронного документооборота.

Материальной базой реализации логистических технологий в Ростовской области является создание сети терминально-складских комплексов, выполняющих накопительно-распределительные функции товаропотоков и переработку транзитных потоков.

Для формирования системы распределения грузов в Ростовской области предусматривается использовать трехуровневую структуру транспортно-логистической системы:

I уровень – интермодальный транспортно-логистический центр международного значения (ИТЛЦ) – сеть терминалов вокруг г. Ростова-на-Дону, в том числе в непосредственной близости от планируемого международного грузопассажирского аэропортового комплекса «Южный» и в зоне г. Каменск-Шахтинский;

II уровень – региональные транспортно-логистические центры (РЛЦ) – сеть терминалов, располагаемых в муниципальных образованиях: г. Миллерово, г. Сальск, г. Волгодонск, пос. Красноармейск;

III уровень – локальные транспортно-логистические центры (ЛЛЦ) – сеть терминалов, расположенных в муниципальных образованиях: ст-це Вешенская, ст-це Милютинская, г. Усть-Донецк, хут. Хуторской, г. Зерноград.

До 2020 года планируется:

создание на территории области конкурентоспособной сети терминально-логистических комплексов федерального, межрегионального и регионального уровней, обеспечивающих потребности в транспортно-логистических услугах, соответствующих международным требованиям;

увеличение мощности терминально-складских комплексов до 51,8 млн. тонн в год и производственных площадей до 1,56 млн. кв. метров.

2.2.7. Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры Ростовской агломерации «Большой Ростов»

К числу стратегических направлений относятся:

1. Развитие автодорожного комплекса, включая:

ликвидацию узких мест на сети автомобильных дорог в Ростовском транспортном узле;

формирование новых въездных автомобильных дорог;

рациональное размещение объектов логистических систем обработки грузов и объектов придорожного обслуживания грузовых перевозок;

взаимоувязанное планирование развития автодорог и улучшение условий движения по связям г. Ростова-на-Дону с пригородной зоной, вывод транзитных потоков за пределы застроенных территорий;

создание трех кольцевых дорог («Малое кольцо», «Большое кольцо», «Внешнее кольцо»), предназначенных, соответственно, для разгрузки центральной части города, обслуживания внутригородского движения на окраинах города, разгрузки города от транзитных транспортных потоков и обслуживания междугородного движения;

строительство Северного, Южного и Западного обходов г. Ростова-на-Дону;

строительство Темерницкого и Кизитириновского диаметров и Левобережной магистрали (от Западного обхода до автомагистрали М-4 «Дон»).

2. Развитие дорожно-транспортной сети городского центра, в том числе реконструкция мостового перехода через реку Дон в створе пр. Ворошиловский.

3. Развитие маршрутной сети городского общественного транспорта.

4. Создание скоростных видов пассажирского транспорта, включая строительство метрополитена, скоростных трамвайных линий, внутригородского пассажирского железнодорожного сообщения.

5. Развитие Ростовского железнодорожного и воднотранспортного узлов.

6. Развитие инфраструктуры воздушного транспорта «Большого Ростова».

2.2.8. Повышение уровня безопасности транспортного комплекса Ростовской области

Важнейшим интегрирующим показателем эффективности Стратегии является обеспечение безопасности, снижение рисков деятельности и экологической нагрузки транспортной системы на окружающую среду.

Обеспечение безопасности работы транспортного комплекса региона достигается на базе осуществления комплекса мероприятий, предусмотренных в рамках отраслевых подпрограмм развития всех видов магистрального транспорта в рассматриваемой перспективе.

В состав мер по повышению безопасности движения на этапе строительства автомобильных дорог включены первоочередные мероприятия по устройству пересечений в разных уровнях на наиболее загруженных и опасных железнодорожных переездах, а также барьерных ограждений, снижающих повреждаемость транспортных средств и разделяющих встречные транспортные потоки.

Мероприятия по снижению аварийности предусматривают внедрение системы мониторинга на важнейших магистральных дорогах области, который включает техническую диагностику и оценку состояния автодорог, учет интенсивности движения транспортных потоков.

Для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте будут реализованы следующие решения и проекты:

- разделение скоростного пассажирского и грузового движения в направлении «Центр-Юг», обеспечивающее повышение безопасности пассажиров на остановочных площадках и вокзалах;

- ликвидация одноуровневых железнодорожно-автомобильных пересечений в городах и крупных населенных пунктах, оборудование переездов современными системами автоматики и блокировки для предупреждения ДТП, строительство пешеходных переходов.

Важнейшей перспективной задачей повышения безопасности авиатранспортной системы является реализация проекта выноса Ростовского аэропорта из плотной застройки города с целью предотвращения негативного воздействия авиационного комплекса на население прибрежных к нему жилых микрорайонов г. Ростова-на-Дону и г. Аксая.

На водном транспорте в Азово-Донском бассейне важнейшей является реализация комплекса мероприятий по замене изношенного флота и предупреждению техногенных катастроф.

Для решения задачи обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений и водных путей в Ростовской области предусмотрено осуществление следующих мероприятий по направлениям:

- реконструкция шлюза № 14 и ремонт Кочетовского гидроузла;
- восстановление устойчивости напорного фронта и эксплуатационной надежности гидротехнических сооружений;
- обеспечение габаритов пути и безопасности судоходства;
- обновление технологической связи.

В рассматриваемой перспективе предусматривается создание информационной системы предупреждения и управления движением судов.

Для решения задачи снижения аварийности на флоте, обеспечения безопасности судоходства и охраны окружающей среды предусмотрены поставки специальных судов и мероприятия по развитию береговых объектов Государственная морская аварийная и спасательно-координационная служба Российской Федерации. Планируются поставки аварийно-спасательных судов различного типа, судов для лоцмейстерских работ, судов сборщиков-переработчиков отходов. Финансирование этих поставок будет осуществляться в рамках решения задачи увеличения мощности обеспечивающего флота за счет средств федерального бюджета.

Приоритет безопасности транспортного процесса будет дополнен требованием обеспечения антитеррористической безопасности на транспорте. Его реализации будет способствовать оснащение пунктов пропуска современной досмотровой техникой, специальным оборудованием, что повысит защищенность транспортных объектов от террористических актов.

3. Прогнозируемые результаты реализации Стратегии

В результате реализации предусмотренных Стратегией направлений, инфраструктурных проектов и мероприятий в рассматриваемой перспективе до 2030 года будет обеспечено:

проведение коренной модернизации транспортно-технологической инфраструктуры, всех составляющих перевозочного процесса на основе широкого внедрения инновационных технологий, эффективного использования геополитического и социально-экономического потенциала региона;

завершение структурных отраслевых и территориальных сдвигов в формировании сбалансированного комплекса транспортных коммуникаций, интегрированного с построенной региональной системой логистической товаропроводящей инфраструктуры, конкурентоспособного на региональном, российском и мировом рынках транспортных услуг;

завершение процесса перехода (в период до 2020 года) и интенсивное развитие транспортно-логистического комплекса на основе инновационного и социально-ориентированного пути развития (после 2020 года);

создание региональной сети терминально-логистических комплексов;

эффективное взаимодействие морского, железнодорожного, автомобильного и воздушного видов транспорта в крупных транспортных узлах на базе логистических центров и терминалов;

полное удовлетворение потребностей населения и экономики региона в современных и эффективных транспортных услугах;

создание единой системы управления транспортно-логистическим комплексом региона на основе современных информационных и интеллектуальных технологий;

приведение уровня качества, безопасности и экологичности перевозок к мировым стандартам в соответствии с требованиями экономики и населения.

В результате реализации стратегических направлений, приоритетных инфраструктурных проектов и комплексных мероприятий, направленных на

развитие транспортной системы области, к 2030 году планируется достижение следующих важнейших целевых индикаторов и показателей:

увеличение доли транспортно-логистического комплекса в валовом региональном продукте Ростовской области до 13 процентов;

повышение интегрального уровня производительности транспортного комплекса региона в 3 – 3,5 раза;

снижение уровня удельных транспортных издержек в себестоимости отечественной продукции на 25 процентов;

увеличение объема отправления пассажиров всеми видами транспорта в 1,6 – 1,8 раза;

рост объема отправления грузов всеми видами транспорта в 1,5 – 1,7 раза;

увеличение коммерческой скорости перевозки товаров, обеспечивающей их доставку в течение суток в пределах территории Ростовской области;

исключение участков транспортных коммуникаций, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности;

100-процентный охват автоматизированными интеллектуальными и информационными системами управления сегментов транспортно-логистического комплекса региона;

удельный вес затрат на технологические инновации в общем объеме выполненных работ, услуг транспортно-логистического комплекса региона не менее 3 процентов;

повышение в структуре баланса грузов удельного веса транзитных перевозок, в том числе международных;

создание дополнительно не менее 34 500 новых рабочих мест во всех подотраслях транспортного комплекса Ростовской области.

В результате разработки и реализации отраслевых подпрограмм развития транспортного комплекса Ростовской области в период до 2030 года предусматривается:

в автодорожном комплексе и на автомобильном транспорте:

завершение создания единой опорной транспортной сети без разрывов и «узких мест»;

обеспечение круглогодичного доступа всех населенных пунктов в Ростовской области к основным транспортным коммуникациям;

конкурентоспособное обслуживание межрегиональных и международных транзитных грузопотоков;

обеспечение современного автодорожного сообщения в направлении курортно-рекреационного и туристского комплексов Северного Кавказа и Черноморского побережья;

повышение удельного веса протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, до 85 процентов;

увеличение эксплуатационной скорости перевозки грузов по международным и внутрироссийским транспортным коридорам на 30 – 35 процентов;

создание на территории области экспедиторских компаний, операторов и перевозчиков, специализирующихся на доставке контейнерных грузов в международном и внутрироссийском сообщениях;

рост объема перевозок экспортно-импортных грузов автомобильным транспортом в 2,1 – 2,3 раза;

существенное снижение аварийности (число ДТП на автодорогах на 1000 автомобилей уменьшится на 25 – 30 процентов);

уменьшение выбросов загрязняющих веществ от автомобильного транспорта на 20 – 25 процентов.

На железнодорожном транспорте:

снятие ограничений провозных способностей на магистральных линиях и подъездных путях к транспортным узлам;

увеличение коммерческой скорости перевозки грузов на 23 процента, а по контейнерным отправкам – в 1,8 – 2,0 раза;

повышение участковой скорости пассажирских поездов на основных направлениях до 72 км/ч;

увеличение объема отправления пассажиров в пригородном сообщении на 20 – 22 процента и в дальнем сообщении на 28 – 30 процентов;

увеличение объема отправления грузов в 1,5 раза;

ввод в эксплуатацию участков инфраструктуры скоростного пассажирского и грузового движения на территории Ростовской области.

На внутреннем водном и морском транспорте:

развитие конкурентоспособной инфраструктуры морских и речных портов на базе Ростовского, Азовского и Таганрогского транспортных узлов;

восстановление региональных и международных пассажирских и круизных перевозок;

увеличение протяженности построенных грузовых причалов в речных портах до 1 450 пог. м;

рост объема отправления грузов водным транспортом в 1,5 – 1,7 раза;

увеличение перевалки грузов через морские и речные порты до 26 – 27 млн. тонн/год.

На воздушном транспорте:

создание международного аэропортового комплекса «Южный» в г. Ростове-на-Дону;

увеличение объема авиаперевозок до 8 млн. пассажиров в год;

восстановление системы местного воздушного сообщения на территории региона.

В сфере терминально-логистической инфраструктуры:

создание на территории области конкурентоспособной сети терминально-логистических комплексов федерального, межрегионального и регионального уровней, обеспечивающих потребности в транспортно-логистических услугах, соответствующих международным требованиям;

увеличение мощности терминально-складских комплексов до 51,8 млн. тонн в год и производственных площадей до 1,56 млн. кв. метров.

4. Программа реализации Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года

4.1. Сценарии и этапы реализации Стратегии

В основе разработки сценарных вариантов перспектив развития транспортного комплекса Ростовской области лежат базовые приоритеты Стратегии, выполнение миссии, целей, задач и ключевых направлений развития транспортной сферы региона в период до 2030 года.

Стратегия предусматривает инновационный сценарий развития транспортного комплекса Ростовской области, предполагающий проведение коренной модернизации транспортно-технологической инфраструктуры, всех составляющих перевозочного процесса на основе широкого внедрения инноваций, эффективного использования геополитического и социально-экономического потенциала региона.

Инновационный сценарий имеет относительно высокую вероятность реализации, главными предпосылками которой являются: значительный социально-экономический потенциал Ростовской области, выгодное транспортное положение, природно-ресурсный и трудовой потенциал, высокоразвитый научно-образовательный комплекс, крупнейший на Юге России, современная целенаправленная и активная социально-экономическая политика Правительства Ростовской области.

Инновационный сценарий предусматривает реализацию Стратегии в рамках трех, последовательно дополняющих друг друга, этапов.

I этап: 2011 – 2015 годы – совершенствование нормативно-правовой и институциональной базы инновационного развития и эффективного функционирования транспортного комплекса Ростовской области; запуск инфраструктурных проектов, направленных на ликвидацию «узких мест» транспортного процесса; повышение инвестиционного и делового имиджа транспортного комплекса региона.

II этап: 2016 – 2020 годы – реализация крупномасштабных проектов в транспортной сфере, обеспечивающих преодоление инфраструктурных барьеров развития экономики области и рост конкурентоспособности транспортного комплекса на межрегиональном, российском и мировом рынках транспортных услуг; завершение перехода к инновационному и социально-ориентированному развитию транспортного комплекса региона.

III этап: 2020 – 2030 годы – период интенсивного инновационного развития транспортного комплекса; завершение структурных отраслевых и территориальных сдвигов в формировании сбалансированной, конкурентоспособной и эффективно функционирующей транспортной системы Ростовской области.

4.2. Подпрограммы и приоритетные инфраструктурные проекты развития отраслей транспортного комплекса

Реализация стратегических направлений развития транспортного комплекса Ростовской области обеспечивается посредством осуществления совокупности подпрограмм развития отраслей и видов транспорта:

«Развитие сети автомобильных дорог общего пользования в Ростовской области»;

«Развитие сети автомобильных дорог местного значения в Ростовской области»;

«Концепция развития автомобильного транспорта Ростовской области»;

«Развитие железнодорожного транспорта Ростовской области»;

«Развитие внутреннего водного и морского транспорта Ростовской области»;

«Развитие воздушного транспорта Ростовской области»;

«Развитие терминально-логистической инфраструктуры Ростовской области».

Достижение поставленных целей и практическая реализация стратегических направлений развития транспортного комплекса Ростовской области обеспечиваются путем осуществления приоритетных проектов модернизации, реконструкции и нового строительства объектов инфраструктуры всех видов транспорта и терминально-логистического комплекса, внедрения инновационных технологий и оптимизации всех звеньев транспортного процесса.

4.3. Ресурсное обеспечение развития транспортного комплекса Ростовской области

Оценка ресурсов, необходимых для реализации Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области в рассматриваемой перспективе, предполагает проработку и решение следующих вопросов научно-технического, технологического, кадрового, нормативно-правового и инвестиционного обеспечения.

Научно-техническое и технологическое обеспечение

Ключевыми условиями роста эффективности и конкурентоспособности транспортного комплекса Ростовской области являются:

повышение технического уровня транспортной инфраструктуры и подвижного состава;

применение современных перевозочных логистических, управленческих и информационно-телекоммуникационных технологий.

Особое внимание должно быть направлено на развитие научно-исследовательского и технико-внедренческого сектора транспортного комплекса на основе использования современной инфраструктуры коммерциализации технологий: бизнес-инкубаторов, инновационно-технологических центров, технопарков, технико-внедренческих экономических зон.

Кадровое обеспечение

В системе профессиональной подготовки и переподготовки кадров предусматривается:

обеспечение доступности профессионального образования и высокое качество образовательных услуг с учетом современных требований работодателей;

развертывание в транспортной отрасли региона системы непрерывного профессионального образования;

проведение с участием работодателей мониторинга потребностей транспортного комплекса в трудовых ресурсах в том числе посредством организации и проведения отраслевого форсайта;

поддержка системы подготовки кадров по приоритетным для транспортно-логистического комплекса специальностям. Привлечение работодателей к управлению учебными заведениями профобразования;

развитие системы непрерывного образования в отрасли. Реализация программ поддержки институтов, работающих в сфере непрерывного образования (консалтинговых, тренинговых компаний, корпоративных университетов и систем подготовки кадров).

Нормативно-правовое обеспечение

Базовым условием дальнейшего развития и эффективного функционирования транспортной системы является совершенствование законодательного и нормативно-правового обеспечения деятельности транспорта на федеральном и региональном уровнях.

Нормативное правовое обеспечение деятельности транспорта на региональном уровне должно быть направлено на повышение конкурентоспособности региональных объектов транспортной инфраструктуры, создание благоприятного предпринимательского и инвестиционного климата, устранение административных барьеров, обеспечение равных условий конкуренции, институциональной поддержки участников транспортного процесса, доступа к информации, финансовым ресурсам. Предложения по совершенствованию областного нормативного правового обеспечения реализации Стратегии включены в состав Плана мероприятий по ее осуществлению.

Инвестиционное обеспечение

Инвестиционное обеспечение реализации Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области определяется объемами и источниками финансирования подпрограмм развития подотраслей транспорта, приоритетных инвестиционных проектов и мероприятий, включенных в состав Стратегии.

Предварительная оценка инвестиционных ресурсов, требующихся для осуществления Стратегии, основана на данных отраслевых и региональных стратегий и программ развития, технико-экономических обоснований проектов и предпроектных материалах, а также на оценках ведущих профильных экспертов.

Основная часть инвестиционных проектов, вошедших в Стратегию (объекты железнодорожного, воздушного, водного транспорта, автомобильные дороги), уже включены в состав действующих федеральных и региональных целевых программ и, соответственно, по ним определены сроки реализации и источники финансирования, в том числе бюджетные средства.

Определенная часть инвестиционных проектов вновь заявлена в рамках Стратегии (проекты развития терминально-складской инфраструктуры, часть проектов развития водного и воздушного транспорта); реализация этих проектов будет осуществляться на внебюджетной основе и объем инвестиций будет уточняться на стадии проектного финансирования.

Механизмы и инструменты реализации Стратегии предусматривают, что приоритетные направления, инвестиционные проекты и мероприятия, включенные в состав Стратегии, не являются источниками возникновения дополнительных расходных обязательств бюджетов всех уровней, а служат основанием для разрабатываемых государственных (федеральных и региональных) программ, корпоративных инвестиционных программ и бизнес-проектов.

Прогнозируемый совокупный объем инвестиций, необходимый для реализации проектов в период до 2030 года, составляет 786,75 млрд. рублей.

Объемы инвестиционных средств по этапам реализации Стратегии составляют: I этап (2011 – 2015 годы) – 274,9 млрд. рублей, II этап (2016 – 2020 годы) – 263,2 млрд. рублей, III этап (2021 – 2030 годы) – 248,6 млрд. рублей (таблица № 1).

В структуре инвестиционных ресурсов, требующихся для развития транспортной инфраструктуры и терминально-логистических комплексов в Ростовской области в рассматриваемом периоде, наибольший удельный вес занимает автодорожный комплекс – 67 процентов; далее следует железнодорожный транспорт – 22 процента, затем воздушный и внутренний водный и морской транспорт – по 4 процента и объекты терминально-логистической инфраструктуры – 3 процента.

Таблица № 1

**ОБЪЕМ СРЕДСТВ,
необходимых для реализации Стратегии развития
транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года**

(млрд. рублей)

Объем инвестиций	Всего	2011 – 2015 годы	2016 – 2020 годы	2021 – 2030 годы
1	2	3	4	5
Автомобильные дороги, всего в том числе:	526,7	203,9	175,1	147,7
федеральные дороги	156,0	67,9	48,1	40,0
областные автодороги	195,5	49,2	44,6	101,7

1	2	3	4	5
муниципальные автодороги	175,2	86,8	82,4	6,0
железнодорожный транспорт	172,3	46,4	57,4	68,5
внутренний водный и морской транспорт	34,9	9,8	11,6	13,5
воздушный транспорт	31,7	8,5	11,3	11,9
терминально-логистическая инфраструктура	21,1	6,3	7,8	7,0
Итого	786,7	274,9	263,2	248,6

5. Механизмы и инструменты реализации Стратегии

Ключевыми направлениями формирования и использования механизмов реализации Стратегии являются:

повышение инвестиционной привлекательности Ростовской области и субъектов хозяйствования в транспортной сфере;

создание условий для привлечения и повышения доли внебюджетных инвестиций, направляемых на реализацию стратегических задач;

повышение эффективности взаимодействия органов государственной власти и бизнес-сообщества в реализации мероприятий, направленных на устранение административных барьеров и ограничений, препятствующих успешному развитию бизнеса, совершенствование регионального законодательного обеспечения, выработку инвестиционных приоритетов, гармонизацию инвестиционных проектов с планами социально-экономического и территориального развития регионов;

повышение эффективности государственной поддержки реализации стратегических задач, в том числе посредством:

формирования механизмов государственной поддержки приоритетных инвестиционных проектов;

создания зон с особыми условиями ведения хозяйственной деятельности, включая зоны территориального развития, а также особые экономические зоны портового типа, промышленные площадки, технопарки и т.д.;

использования механизмов и средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, а также создаваемых частно-государственных инвестиционных фондов, компенсационных механизмов, концессионных соглашений, венчурного финансирования, механизмов частно-финансовой инициативы;

устранения административных барьеров, препятствующих развитию предпринимательства и повышению конкуренции в транспортной сфере.

Реальные границы компетенции органов государственной власти Ростовской области в сфере регулирования транспортно-логистической деятельности позволяют сформулировать следующие приоритетные направления для формирования соответствующих механизмов и инструментов:

пространственное планирование (схемы территориального планирования Ростовской области, Генерального плана г. Ростова-на-Дону и др.);

нормативно-правовое обеспечение отдельных видов и направлений деятельности транспортных предприятий;

формирование инвестиционного климата, повышение инвестиционной привлекательности, создание благоприятных условий для развития и функционирования транспортного комплекса;

инфраструктурное обеспечение транспортных объектов;

предоставление земельных участков, находящихся в государственной собственности Ростовской области, для развития объектов транспортной инфраструктуры.

Основным инструментом реализации Стратегии должен стать план мероприятий по реализации «Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года», утвержденный Правительством Ростовской области.

Начальник общего отдела
Правительства Ростовской области



М.В. Фишкин