

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ (2009 - 2025 годы)

МИССИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ

Миссия дорожного хозяйства Ставропольского края состоит в повышении уровня жизни населения за счет формирования транспортно-логистического комплекса, соответствующего потребностям экономики, населения и государства, содействию экономическому росту, укреплению единого экономического пространства и конкурентоспособности Ставропольского края.

1. Анализ ситуации и позиционирование дорожной отрасли по основным показателям социально-экономического развития

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы Ставропольского края. Географическое положение Ставропольского края в центре Южного федерального округа способствует развитию региональных, межрегиональных (внутри Южного федерального округа и между ближайшими федеральными округами) и международных связей. Через край проходит основной транзитный поток грузов и пассажиров из республик Северного Кавказа, Поволжья и Закавказских государств (Азербайджан, Грузия), а также все основные коммуникации (Запад-Восток и Север-Юг) (рисунок №1).



Рисунок №1.

На долю автотранспортного комплекса края приходится порядка 15 процентов общего объема грузовых и 18 процентов пассажирских автомобильных перевозок Южного федерального округа. Конфигурация и плотность сети дорог на территории края определяется, прежде всего, степенью развития зон и районов. Для нашего края, как и для Северного Кавказа в целом, характерна концентрация дорог основной сети в районе административных центров и других крупных городов, а также вдоль железнодорожных линий и в рекреационных зонах: городов Пятигорск, Кисловодск, Ессентуки и др.

Недостаточно развитым транспортным освоением характеризуются восточные районы Ставропольского края из-за недостаточной плотности сети автомобильных дорог общего пользования, вследствие чего они являются наименее развитые в экономическом отношении.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального значения по состоянию на 01.01.2009 г. составляет 4407,7 км, доля дорог с твёрдым покрытием составляет 99 процентов (4376,5 км), с усовершенствованным покрытием – 87 процентов (3863,1 км), переходного типа – 12 процентов (513,4 км), 1 процент – грунтовые (рисунок № 2).

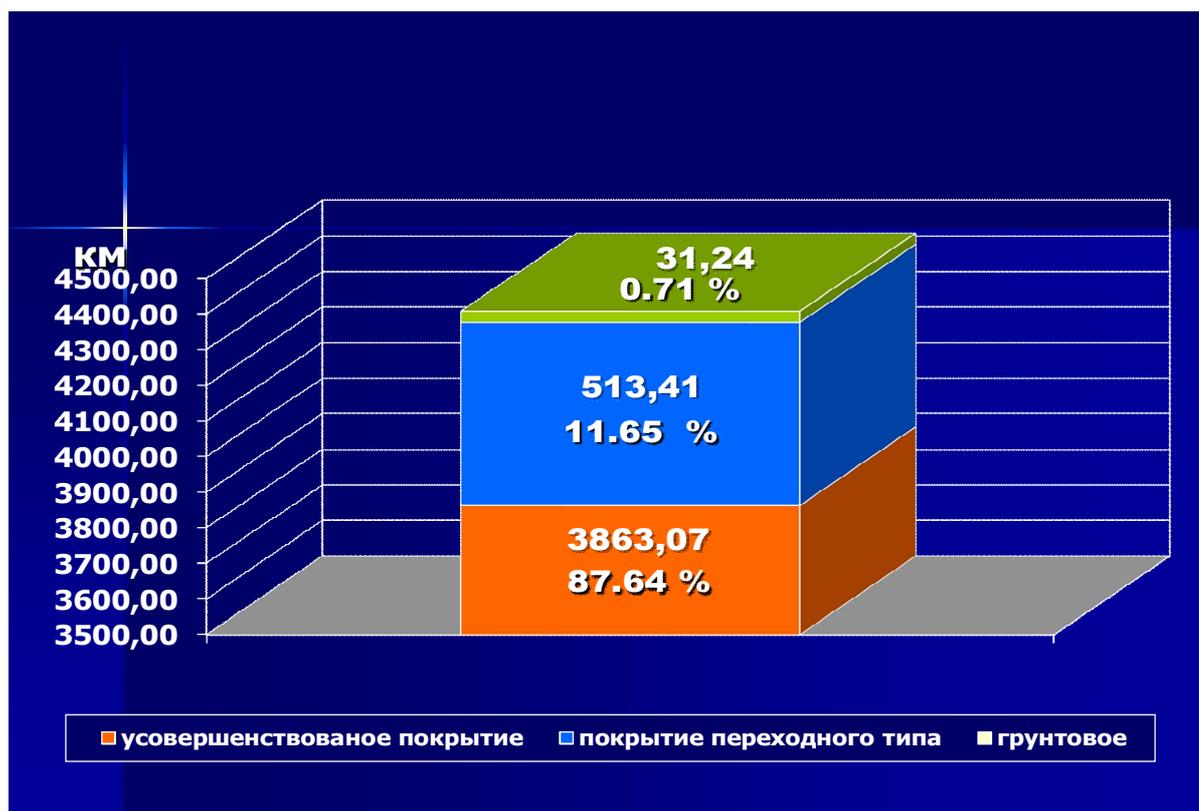


Рисунок № 2.

На сегодняшний день 5,52 км дорог имеют параметры I технической категории, 484,73 км - относится к II технической категории, 1550,64 км – к III технической категории, 2338,75 км - к IV технической категории, 53,4 км – к V технической категории (рисунок № 3).

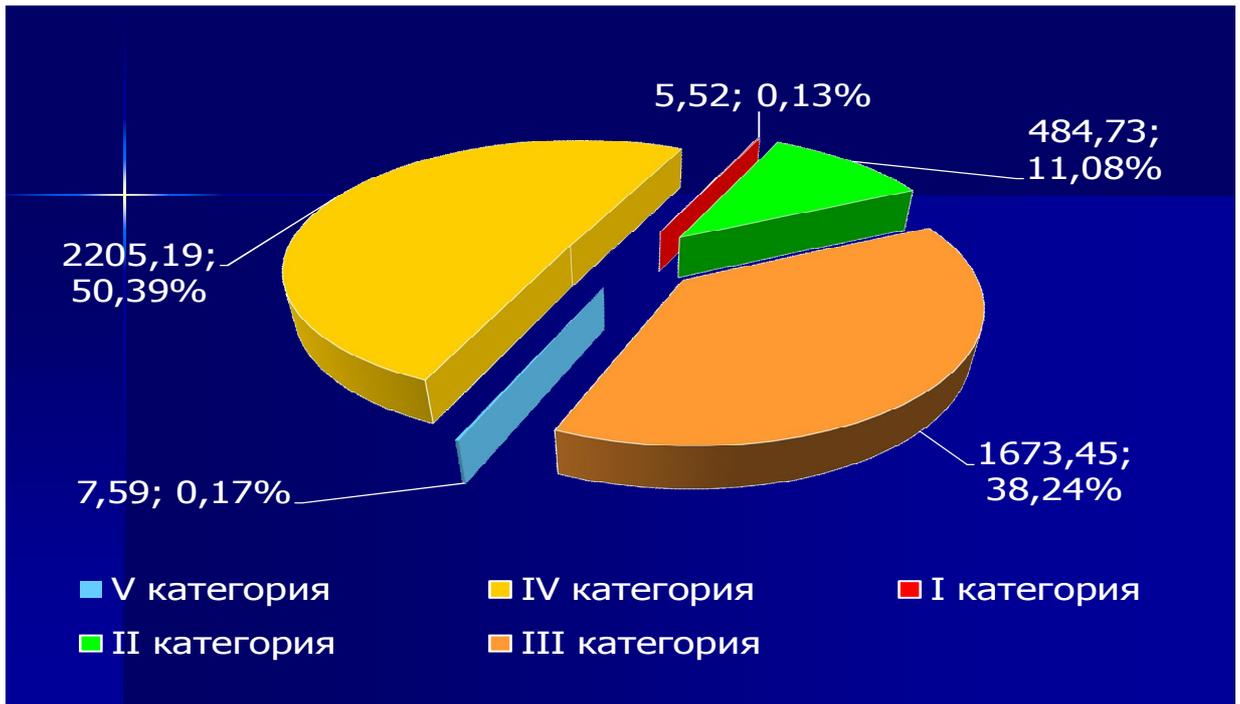


Рисунок № 3.

На дорогах регионального значения расположено 17 путепроводов (протяжённостью – 1415,77 погонных метров), 192 мостов (протяжённостью – 7403,24 погонных метров), 1962 трубы и 22 пересечения с железными дорогами (рисунок № 4).



Рисунок № 4.

Плотность дорожной сети Ставропольского края составляет 115 км/1000 км² (по данному показателю наш край находится на 10 месте из 13 субъектов РФ в Южном федеральном округе) и 2,9 км/1000 жителей (рисунок № 5).

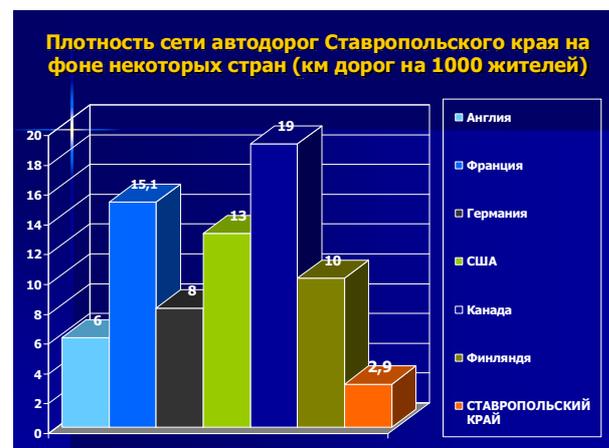
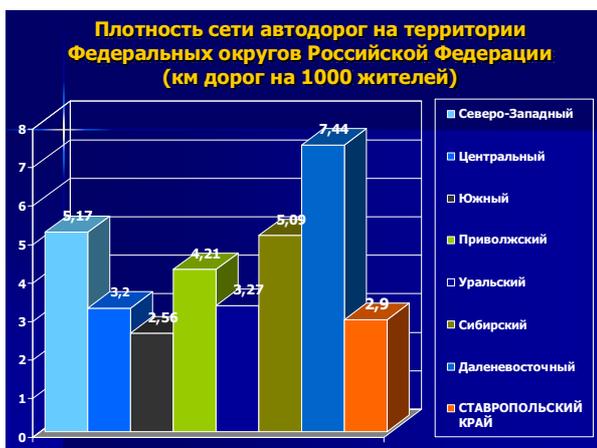
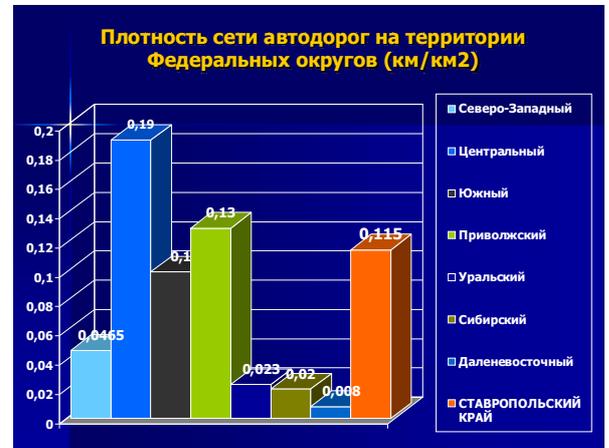
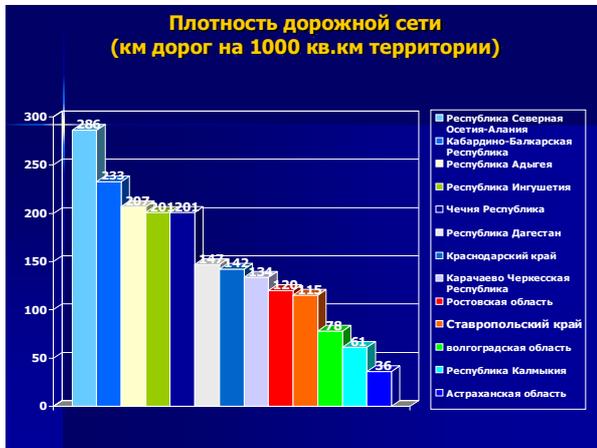


Рисунок № 5.

В настоящее время социально-экономическое развитие Ставропольского края во многом сдерживается из-за неудовлетворительного транспортно-

эксплуатационного состояния автомобильных дорог и недостаточного уровня развития сети автомобильных дорог общего пользования. Причины сложившейся ситуации состоят: в хроническом недофинансировании дорожной отрасли и физическом старении дорог, построенных более 20-30 лет.

Финансовые проблемы привели к нарушениям межремонтных сроков.

Большая часть дорог проектировалась и строилась 25-30 лет назад. В настоящее время они не соответствуют современным транспортным и скоростным нагрузкам. Эти автомобильные дороги имеют по одной полосе движения в одном направлении, проходят в основном через населенные пункты.

Около 33 процентов протяженности региональных автодорог требуют увеличения прочностных характеристик. Связано это с ускоренной деградацией дорожных конструкций, увеличением доли автомобилей и автопоездов с нагрузками на ось 10 - 15 т (рисунок № 6).

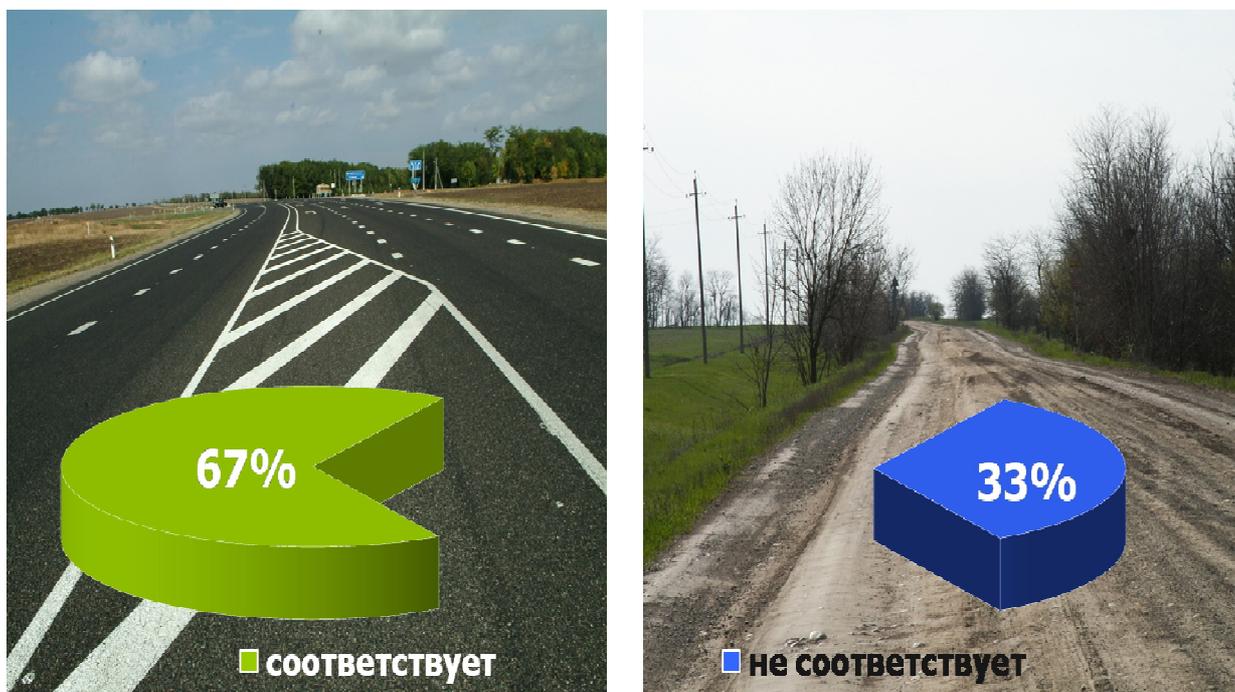


Рисунок № 6.

Геометрические параметры этих дорог рассчитаны под транспортные потоки 20 – 30 летней давности.

По состоянию на 1 января 2009 года 31,1 % мостовых сооружений на сети региональных автомобильных дорог находятся в неудовлетворительном состоянии (рисунок № 7).



Рисунок № 7.

В крае 56 населенных пунктов не имеют устойчивой круглогодичной связи с сетью дорог с твердым покрытием.

Таким образом, фактически уже сейчас существующая сеть региональных дорог не способна обеспечить бесперебойный, безопасный и эффективный пропуск все возрастающих транспортных потоков.

Транспортной стратегией России до 2030 года прогнозируется рост объемов грузопассажирских перевозок именно автомобильным транспортом. Это неминуемо приведет к увеличению количества автотранспорта и росту интенсивности движения транспорта на региональных автодорогах. По нашим расчетам к 2025 г. этот показатель возрастет на 70-80 процентов по сравнению с 2008 годом. Если мы не сможем решить вопросы модернизации наших дорог то к 2025 году ситуация станет просто критической.

Предлагаемая к принятию Стратегия как раз и направлена на недопущения такого пессимистического сценария.

Для разработки стратегии развития сети автомобильных дорог Ставропольского края с целью выявления проблем был осуществлён стратегический анализ по методике SWOT (Strengths (Сильные стороны), Weaknesses (Слабые стороны), Opportunities (Возможности) и Threats (Угрозы)). Результаты анализа приведены ниже.

Стратегический (SWOT) анализ развития сети автомобильных дорог Ставропольского края

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
<p>1. Наличие развитой сети автомобильных дорог и инженерных сооружений на них.</p> <p>2. На территории Ставропольского края расположено 10 специализированных дорожно-строительных предприятий, в состав которых входят 24 филиала. Такая структура позволяет оперативно производить работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, реконструкции и строительству автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них с использованием новых технологий.</p> <p>3. В Ставропольском крае имеются организации занимающиеся производством технических средств организации дорожного движения (знаки и направляющие столбики) и строительством мостов.</p> <p>4. На территории Ставропольского края находятся 3 крупных и 30 мелких карьеров поставляющих инертные материалы для дорожной отрасли края.</p> <p>5. На территории Ставропольского края производится подготовка собственных кадров на базе Ставропольского технического университета.</p> <p>6. Большая часть территории Ставропольского края проходит по равнинной местности, что позволяет при строительстве автомобильных дорог использовать насыпи небольшой высоты.</p>	<p>1. Наличие сети автомобильных дорог, 90% из которых не соответствует современным транспортным и скоростным нагрузкам.</p> <p>2. Наличие искусственных сооружений 31,1 % которых не соответствует современным нагрузкам.</p> <p>3. Темпы роста интенсивности дорожного движения и доли тяжелого подвижного состава не соответствует темпам развития сети автомобильных дорог Ставропольского края.</p> <p>4. Большой износ основных фондов (86%-92%), основная дорожно-строительная техника приобреталась в 1985-1990 гг.</p> <p>5. Современные дорожно-строительные комплексы, приобретенные в 2000-2003гг. не обеспечены работой.</p> <p>6. Отдельные виды дорожно-строительных материалов (битум, барьерные ограждения, светоотражающие элементы, краска и термопластик для разметки автомобильных дорог) ввозится полностью или частично.</p> <p>7. Радиальная структура сети автомобильных дорог ориентирована на крупные административные центры, с недостаточным числом соединительных и хордовых дорог, слаборазвитая система объектов дорожного сервиса.</p> <p>8. Недостаточное количество обходов населённых пунктов.</p> <p>9. 56 населенных пунктов не имеют устойчивого круглогодичного транспортного сообщения.</p>

<p style="text-align: center;">Сильные стороны (S)</p> <p>7. Климат на территории края характеризуется положительными температурами на протяжении более чем девяти месяцев, что позволяет более длительное время производить работы по строительству и ремонту автомобильных дорог.</p> <p>8. Реализация транзитного потенциала.</p>	<p style="text-align: center;">Слабые стороны (W)</p> <p>10. Отсутствие государственных и законодательных гарантий на сохранность инвестиций.</p>
<p style="text-align: center;">Возможности (O)</p> <p>1. Увеличение объемов финансирования работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, реконструкции и строительству автомобильных дорог общего пользования.</p> <p>2. Рост эффективности производства за счет снижения ресурсоемкости, энергетических и трудовых затрат.</p> <p>3. Обновление основных фондов за счет модернизации действующих и создание новых производств.</p> <p>4. Производство дорожно-строительных материалов ввозимых полностью или частично.</p>	<p style="text-align: center;">Угрозы (T)</p> <p>1. Уменьшение объемов финансирования работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, реконструкции и строительству автомобильных дорог общего пользования.</p> <p>2. Превышение фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, рост цен на дорожно-строительные и горюче-смазочные материалы.</p> <p>3. Возможные изменения налогового законодательства Российской Федерации.</p>

2. Цели и задачи стратегии

Основными целями стратегии являются:

развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;

повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;

повышение конкурентоспособности транспортной системы Ставропольского края в России и реализация транзитного потенциала;

повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

1. Формирование единой сети автомобильных дорог общего пользования без разрывов, «узких мест» и круглогодично доступной для населения.
2. Обеспечение плановости в проведении проектно-изыскательских работ.
3. Повышение до 60 % доли протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ставропольского края, соответствующих нормативным требованиям.
4. Снижение доли автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ставропольского края, обслуживающих движение с превышением нормативной загрузки до 15 %.
5. Увеличение на 20% -25% срока службы дорожных одежд, автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ставропольского края.
6. Снижение транспортных расходов участников транспортного процесса за счет уменьшения себестоимости автомобильных перевозок на 12% и роста средней скорости сообщения.
7. Вывод транзитных транспортных потоков на наиболее загруженных дорогах регионального значения за пределы населенных пунктов путём строительства обходов.

3. Мероприятия стратегии

Предлагаемая концепция развития транспортной системы предусматривает:

- использование уже существующих автомобильных дорог регионального значения II – III технических категорий и переводом их в более высокие технические категории путём реконструкции и строительство новых автомобильных дорог;
- развитие транспортных коридоров связывающих «Порты Черного – Каспийского морей», «Север – Юг» и создание «Рекреационного транспортного коридора» обеспечивающего приток туристов в эколого-курортный регион Кавказских Минеральных Вод;
- создание дополнительных транспортных коридоров, обеспечивающих связи с соседними субъектами РФ в Южном федеральном округе;
- создание пилотных проектов платных автомобильных дорог.

4. Этапы реализации стратегии

Реализация Стратегии рассчитана на 2009 - 2025 годы и осуществляется в три этапа. По предварительным расчетам стоимость реализации мероприя-

тий, предусмотренных стратегией, составит 39103,15 млн. рублей в ценах 2008 года, в том числе за счет средств федерального бюджета 27372,21 млн. руб., краевого бюджета – 11 730,95 млн. руб.

На I этапе (2009 - 2010 годы) планируется:

- реализация наиболее эффективных инвестиционных проектов;
- строительство объектов, обеспечивающих геополитические интересы и безопасность края;
- ввод в эксплуатацию объектов незавершенного строительства высокой степени готовности;
- реконструкция наиболее загруженных участков сети автомобильных дорог;
- подготовка и реализация пилотных проектов платных автомобильных дорог с целью привлечения внебюджетных средств для строительства и последующей эксплуатации таких дорог на коммерческой основе.

На II этапе (2011 - 2015 годы) планируется:

- проведение работ по обеспечению сохранности автомобильных дорог, улучшению транспортно-эксплуатационного состояния сети этих автодорог, повышению безопасности и улучшению условий движения, путём реконструкции участков данных дорог;
- реконструкция наиболее загруженных участков сети автомобильных дорог на подходах к городам, строительство автодорожных обходов населенных пунктов;
- реализация проектов строительства платных автомобильных дорог общего пользования регионального значения;
- привлечение внебюджетных средств, в том числе заемных, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

На III этапе (2015 - 2025 годы) планируется:

- продолжить работу:
 - по реконструкции наиболее загруженных участков сети автомобильных дорог;
 - по строительству обходов населенных пунктов, участков дорог на подходах к транспортным узлам (аэропорты, железнодорожные станции, автовокзалы);
- завершить создание единой опорной сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения без разрывов и "узких" мест.