

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ*

© 2006 И.В. Носков

Самарский государственный экономический университет

В статье рассмотрено состояние транспортной системы Самарской области, обозначены проблемы в её развитии при переходе к современной рыночной экономике, определены направления региональной поддержки формирования транспортной инфраструктуры, отвечающей потребностям повышения конкурентоспособности Самарского региона.

Куйбышевская железная дорога находится у истоков Транссибирской магистрали на перекрестии путей с Украины, Запада России на Урал и Среднюю Азию. Дорога, управление которой находится в Самаре, проходит по территории семи областей (Оренбургской, Пензенской, Рязанской, Самарской, Ульяновской, Челябинской, Тамбовской) и трёх республик (Башкортостан, Мордовия и Татарстан) и является одной из крупнейших в России. По общей протяженности путей занимает восьмое место среди российских железных дорог.

Потенциал годового грузооборота по Куйбышевской железной дороге составляет около 98 млн. тонн, в том числе по Самарскому региону более 38 млн. тонн. До 80% грузов, перевозимых Куйбышевской железной дорогой - экспортно-импортные и транзитные грузы. В целом на железной дороге в пределах Самарского региона объем отправления превышает прибытие.

В настоящее время свои провозные способности Куйбышевская железная дорога использует не более чем на 50%, а на отдельных направлениях загрузка доходит до 85%. В 2005г. суммарный грузооборот отечественной транспортной системы оценивался в 3228 млрд. т-км, что на 32% больше, чем в 1995г. Железнодорожный транспорт остается самым надежным способом доставки грузов. В табл. 1 показан объем перевозок грузов по Куйбышевской ж.д. и Самарской области в

2000 г. и прогноз на 2005- 2010 г.г., тыс. т.

Как следует из табл. 1, доля Самарского региона в работе Куйбышевской ж.д. в 2000г. составляла 37,5% по отправлению грузов, 28,0% по прибытию и 56,6% по перевозкам в целом, за счет большей составляющей транзитного сообщения (внутренний транзит). После спада и стабилизации в период 1998-2001 г. в отправлении грузов на 2005-2010г.г., прогнозируется рост – 3% в год.

Наиболее загруженными участками железнодорожной сети Куйбышевской железной дороги по Самарской области как по транзитным грузоперевозкам, так и по погрузке-выгрузке является участок Самара - Октябрьск. А по транзитному движению - в целом широтное направление Кинель - Самара - Сызрань 1.

В грузообмене Самарского региона с другими регионами России по отправлению преобладает северо-западное направление: (Московский и С- Петербургский регионы) – более 25%. Причем, около 77% составляют грузопотоки нефти и нефтепродуктов. Далее следует западное направление (Белгородский регион) около 5%. Причем, 76% составляют грузопотоки нефти и нефтепродуктов. На южное направление (Краснодарский край) приходится около 6%, в котором грузопотоки нефти и нефтепродуктов составляют 85%. В прибытии грузов следует выделить направления: восточное (Челябинская область и республика Башкортостан) – около 18%, республика Казахстан (через Оренбургскую область) около 8% и грузообмен в пределах Самарс-

* Работа выполнена на средства гранта студентам, аспирантам и молодым ученым Самарской области 2006 г.

Таблица 1. Объем перевозок грузов по Куйбышевской ж.д. и Самарской области в 2000 г. и прогноз на 2005- 2010 г.г.

Показатели	2000 г. (отчет)		Прогноз			
			2005г.		2010г.	
	Куйб. жд.	Самар.рег	Куйб. жд.	Самар.рег.	Куйб.жд	Самар.рег.
Отравлено грузов- всего	52642,8	16963,3	61255	22896	70443	26330
Прибыло грузов- всего	37305,7	10871,2	40479	11234	46551	12919
Перевезено -всего	140371,5	79394,1	149992	85713	172369	98449
В т.ч. местное	17299	3969,7	20469	4125	23539	4744
Вывоз	35972,6	17863,7	40786	18771	46904	21587
Ввоз	20229,1	6748,5	20010	7108	23011	8174
Внутренний транзит	67638,7	508122	66323	53305	76271	61300
Международный	-	-	2404	2404	2644	2644
Из них: Восток-Запад	-	-	1361	1361	1497	1497
Запад- Восток	-	-	1043	1043	1147	1147

кого региона более 21%.

В 2005 году по объему отправленных грузов Самарская область занимала третье место среди регионов Приволжского федерального округа и десятое место среди регионов Российской Федерации. На рис. 1 показан объем отправленных грузов по регионам ПФО.

В 2005 году протяженность железнодорожных путей Самарской области составила 1378 км, это пятый по величине показатель среди регионов ПФО после Саратовской, Оренбургской, Пермской областей и республики Башкортостан. Показатель густоты железнодорожных путей у Самарской области является лучшим в округе.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью инфраструктуры, связывающей между собой федеральные округа, субъекты Российской Федерации и отдельные населенные пункты.

Самарский регион имеет автомобильное сообщение со всеми крупными регионами России. Основу автодорожной сети Самарского региона составляют федеральные дороги М-5 "Урал" Москва - Челябинск (через Рязань, Пензу, Самару, Уфу, до Челябинска)

и А-151 Цивильск - Ульяновск - Сызрань.

По автодороге Москва-Уфа (М-5) на федеральном уровне предусмотрена ее реконструкция в части увеличения ее пропускной способности и повышения безопасности движения транспорта. В Самарском регионе проводится интенсивная работа по реконструкции существующей системы автомобильных дорог.

В 2005 году по количеству перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом Самарская область оказалась на третьем месте в Приволжском федеральном округе и на двенадцатом среди регионов России (рис. 2).

В табл. 2 показаны основные автомобильные дороги Самарской области.

Конфигурация сети автомобильных дорог на Европейской территории России имеет ярко выраженную радиальную структуру, дополненную рядом обходных и кольцевых дорог. Подобная структура сети, сформировавшаяся в 60-80-е годы XX века, показала свою недостаточную эффективность, как по причине увеличения протяженности маршрутов движения и, как следствие, перепробега автомобильного транспорта, так и из-за концентрации потоков на радиальных направле-

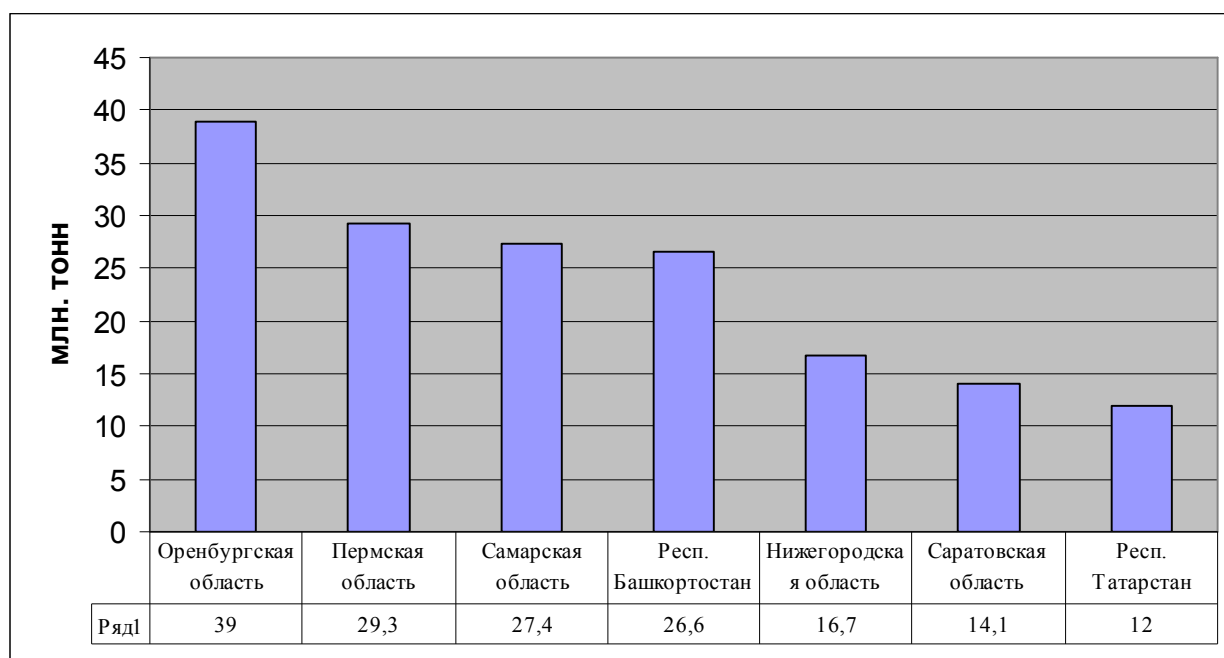


Рис. 1. Объем отправленных грузов по регионам ПФО

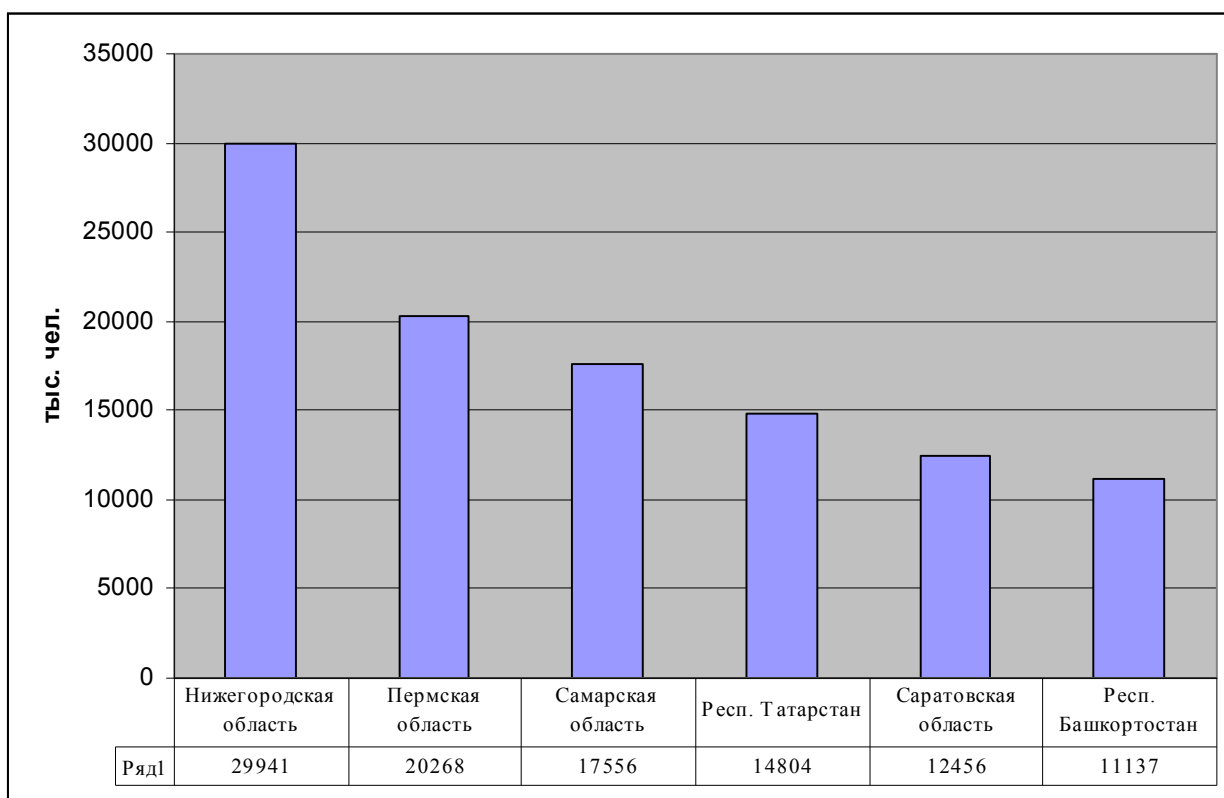


Рис. 2. статистические данные о пассажирских перевозках в регионах России

ниях и перегрузки магистралей как в районе Московского, так и в других крупных транспортных узлах.

Анализ сложившейся ситуации по автодорожному каркасу Самарского региона позволил, рассмотрев ряд промежуточных вариантов, предложить оптимальный подход к

реорганизации автодорог и дорожного сервиса, учитывающий наиболее полно особенности развития региона.

Согласно проекту, вводится новое направление автодороги - автомагистраль "Центральная", начало которой расположено на М-5 около г. Октябрьска и в районе Сызранско-

Таблица 2. Основные автомобильные дороги Самарской области

Наименование автодороги	Значение автодороги	Индекс автодороги	Протяженность (в границах области); км	Расчетная интенсивность движения; авт./сут.
Москва – Челябинск «УРАЛ»	Ф.М.	М-5	351	19000
Сызрань - Ульяновск	Ф.Д.	А-151	32,5	4800
Самара - Оренбург	Ф.Д.	Р-224	135,7	5500
Самара – Большая Черниговка - – граница с Казахстаном	Ф.Д.	М-32	186	7000
Сызрань - Волгоград	Ф.Д.	Р-228	23	2500
Самара - Саратов	О.Т.З.	Р-226	96	6000
Самара - Ульяновск	О.Т.З.	Р-178	74,2	3700
Самара - Бугуруслан	О.Т.З.	Р-225	144	8000
Восточная обводная г. Самары	О.Т.З.		80	12000
Сызрань – Шигоны - Усолье	О.Т.З.	Р-227	63,4	2000

го железнодорожного моста выходит на р. Волгу, где требуется возведение нового мостового перехода, далее автодорога должна пройти мимо Безенчука и Чапаевска.

Строительство автодорожного моста в Октябрьске позволит отсечь значительную часть потока, идущего по М-5 и далее на юго-восток области через Самару в направлении Оренбурга, станет основным элементом обходной дороги и одновременно рационализирующим фактором в распределении автомобильных потоков в регионе.

В составе автомагистрали “Центральная” предполагается ввести направление скоростной автодороги (предположительно частной) международного класса с минимальным количеством въездов, обеспечивающей сквозной проезд протяженностью 150км от Восточной обводной дороги у поселка Водино в направлении г. Уфа с выходом на М-5 в Камышлинском районе Самарской области. На участке Сызрань - Тольятти М-5 проходит по территории национального парка “Самарская Лука” и провоцирует многочисленные нарушения режима особо охраняемых природных территорий. Ввод такого направления позволит существенно снизить экологическое воздействие на заповедные зоны Самарской Луки за счет снижения нагрузки на старую трассу.

Городской участок автомагистрали “Центральная”, проходящий по проспекту Карла Маркса, предназначен для вывода

потока транспортных средств на загородные участки трассы, а также для улучшения системы городского транспортного сообщения, снижения затрат времени на передвижение между удаленными точками городской территории и, как следствие, улучшения экологической ситуации в городе.

Направление “Север-Юг”, связывающее Ульяновский и другие регионы через Самарский регион с территориями Казахстана, предлагается дополнить двумя трассами. Одна из них (38км) располагается между селом Подъем-Михайловка и участком Восточной обводной дороги, в районе поселка Черновский. Вторая (10км) находится между поселком Водино и селом Красный Яр. Предлагаемые два направления позволяют существенно спрямить существующую трассу “Север-Юг” и обеспечить более экономичный режим транспортных процессов на ней. Но наибольший эффект даст участок автомагистрали “Центральная” от Октябрьска на Оренбург.

В целом предлагаемые направления автодорог позволяют более четко организовать все основные внутренние связи внутри региона и обеспечить более эффективно транзитное движение через регион.

Логистические технологии, получившие широкое распространение в мировой практике материально-технического снабжения, рассматривают транспорт как важнейшее звено, связывающее в единую систему весь про-

цесс товародвижения.

Последние 10 лет в Западной Европе автомобильный транспорт переживает период бурного развития, тогда как другие виды внутреннего транспорта, в лучшем случае, сохраняют свою долю рынка. Особенно сложной выглядит ситуация на железнодорожном транспорте, несмотря на то, что правительства большинства стран Западной Европы стремятся различными средствами поддержать его.

Услуги железнодорожного транспорта не могут стать полноценной заменой автотранспортным на рынке транспортных услуг. Железнодорожный транспорт в принципе не в состоянии приспособиться к возрастающим требованиям развивающихся систем логистики. Например, требование доставки грузов “точно во время” оказывается невыполнимым хотя бы потому, что грузовой железнодорожный транспорт в Европе, а также в России, использует общую сеть с пассажирским и не имеет при этом приоритета. А обеспечение доставки грузов “от двери до двери” требует организации технологии комбинированных перевозок с обязательным участием автомобильного транспорта на короткопробежных маршрутах.

Одной из наиболее важных тенденций развития российской экономики и ее транспортного комплекса является динамичный рост перевозок автомобильным транспортом, который обеспечивает основную долю прироста внутренних грузовых перевозок. Объем грузовых перевозок автомобильным транспортом с 2001 по 2005 год увеличился на 690 млн. тонн (12%).

Отметим преобладающий вклад в емкость рынка транспортных услуг автомобиль-

ного транспорта (как суммы транспорта общего пользования и отраслей экономики). Если измерять емкость рынка транспортных услуг как интенсивность грузодвижения (внутрироссийское плюс внешнеторговое) в млрд. т/год, то вклад автомобильного транспорта составит около 60%, а доля железнодорожного - 39%.

Структура автомобильных перевозок в целом по России составляет для автомобильного транспорта отраслей экономики и общего пользования соответственно 88,6 % и 11,4 %. Структура автомобильных перевозок в Самарском регионе имеет следующие показатели: 79,6% и 19,6%.

Несмотря на то, что отраслевой автомобильный транспорт характеризуется малым расстоянием перевозок (21,4 км в среднем по России при доставке 1 т. товара, что на 40% меньше аналогичного показателя для автотранспорта общего пользования), вклад его в суммарный грузооборот по автотранспорту значительно выше. Так, по Самарскому региону этот показатель достигает 80%. В табл. 3 показан объем грузовых перевозок автомобильным транспортом Самарской области.

По объему перевозок транспортом общего пользования область находится на третьем месте в ПФО после Пермской области и республики Башкортостан. По общему объему перевозок – на четвертом месте после республик Татарстан, Башкортостан и Пермской области.

В условиях сокращения списочного состава, большого износа железнодорожного подвижного состава и значительного времени по организационному оформлению перевозочных документов на железнодорожном транспорте наблюдается устойчивая тенден-

Таблица 3. Объем грузовых перевозок автомобильным транспортом Самарской области

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Всего: млн. тонн	54,4	64,0	65,9	66,8	71,5	83,1
в том числе:						
Транспортом общего пользования	16,4	15,6	13,1	10,6	9,6	7,4
Транспортом отраслей экономики	38,0	48,4	52,8	56,2	61,9	75,7

ция переключения на короткопробежных маршрутах (до 1000 км) объемов перевозок с железнодорожного на автомобильный транспорт.

Если экологические проблемы, связанные с бурным ростом автомобильных перевозок, можно считать принципиально разрешимыми благодаря планомерной реализации системы экологических стандартов, то ограниченность пропускной возможности автодорожной сети реально угрожает отдельным элементам транспортной системы и, как следствие, сбоями в функционировании всего экономического механизма.

В настоящее время в Самарском регионе зарождается или погашается около 18% от общего объема внешнеторговых перевозок Приволжского федерального округа, осуществляемых автомобильным транспортом.

Автомобильный транспорт Самарской области осуществляет пассажирские перевозки по всем видам сообщения: внутригородское, пригородное, междугородное, международное. Областной центр – город Самара – связан автобусным сообщением со всеми городами области, районными центрами и рядом крупных населенных пунктов, а также с республиканскими и областными центрами: Казанью, Ульяновском, Саранском, Пензой, Чабоксарями, Оренбургом, Саратовом, Ижевском, Пермью и другими городами, а также международное сообщение с Казахстаном, Грузией, Арменией, Азербайджаном. Внутригородское сообщение осуществляется во всех городах области и в поселке Безенчук. В табл. 4 приведены данные о количестве перевезенных пассажиров транспортом общего пользования по видам сообщений в Самарской области.

В последние годы тенденция снижения объема пассажирских перевозок транспортом общего пользования охватила все регионы Приволжского федерального округа. Самарская область, несмотря на уменьшение количества перевезенных пассажиров продолжает занимать третье место среди регионов ПФО по этому показателю, уступая лишь республике Татарстан и Нижегородской области.

Протяженность внутренних водных судоходных путей Самарской области составляет 685 км. Магистральное судоходство осуществляется по реке Волга, а также судоходство местного значения по рекам Самара, Сок, Чапаевка, Кривуша, Уса, Безенчук.

Водный транспорт связывает Самарский регион с центром России – Москвой (канал им. Москвы), Западным Уралом (река Кама, Белая), Европой (река Дунай), Черным морем (Волго - Донской канал), Балтийским и Белым морями (Волго-Балтийский водный путь, Беломорско-Балтийский канал). На долю речного транспорта приходится в регионе 6-7% от общего объема перевозок. Водный путь позволяет организовать бесперевалочные перевозки между центральными районами России и Западной Европы в судах класса “река-море”, а также обеспечить транзитные перевозки из Европы в Азию.

Самарский регион, являясь одним из крупнейших транспортных узлов на стыке транспортных направлений “Запад-Восток” и “Север-Юг”, имеет развитую инфраструктуру водного транспорта, позволяющую не только транспортировать и обрабатывать грузы, идущие со всех направлений, но и дающую возможность для организации мультимодальных перевозок. В регионе имеются 3 речных порта: ОАО “Самарский речной

Таблица 4. Количество перевезенных пассажиров транспортом общего пользования по видам сообщений в Самарской области

	2000	2001	2002	2003	2004
Всего: млн. чел.	692	675	598	512	450
в том числе:					
Международное	0,02	0,03	0,03	0,03	0,01
Междугородное	5,4	4,3	4,4	3,8	4,3
Пригородное	14,4	17,3	18,3	15,9	15,1
Внутригородское	672,5	653,1	575,4	492,4	431,2

порт”, ОАО “Порт Тольятти” и Сызранский речной порт-филиал ОАО “Самарский речной порт”. Железнодорожные и автомобильные подъездные пути в достаточно хорошем состоянии. Пропускные способности портов региона используются на 25-30%.

К другим предприятиям водного транспорта относятся АО “Волжское нефтеналивное пароходство Волготанкер” и АО “Самарский судоремонтный завод», «Тольяттинская БТОФ” Волжского пароходства, ряд частных судоходных компаний.

ОАО “Самарский речной порт” осуществляет перевозки своим флотом пассажиров и грузов, производит погрузочно-разгрузочные работы, выполняет плавмеханизацию перегрузочных работ на причалах клиентов и другие функции. Удобное географическое положение порта, граничащее с развитой сетью железных дорог и автомагистралей позволяет обеспечить экономически выгодные транспортные связи с Уралом, Сибирью, Средней Азией, районами Центра, Запада и Севера Европейской части России.

Период навигации с апреля по декабрь, продолжительностью 250 суток.

Гарантированы глубины для подхода и стоянки всех типов речных судов и судов “река-море” с осадкой до 4 метров.

Самарский речной порт обрабатывает контейнеры грузоподъемностью от 3 до 40 тонн. Портом обрабатываются как импортные так и экспортные контейнеры всех стандартных типоразмеров. Поступающие в порт контейнеры размещаются на контейнерном складе порта. К контейнерному комплексу порта непосредственно примыкают железнодорожные и автомобильные подъездные пути.

Речной порт Самары должен стать активным участником проекта по организации мультимодального контейнерного терминала. И для этого в порту имеются четыре подъездные железнодорожные ветки, система перевалки грузов “судно – вагон”, а также 24 портовых крана, в том числе 100-тонник, и вертолетная площадка для работы с крупногабаритными грузами.

“Самарский речной порт” ежегодно пе-

рерабатывает до 5 млн. тонн грузов. Объем пассажирских перевозок ежегодно составляет около 1млн. человек.

Эффективность функционирования Самарского транспортно-логистического комплекса в значительной мере определяется его участием в работе МТК “Север-Юг”, который идет в меридиональном направлении и ориентирован на Волго-Балтийскую водную систему.

Волго-Балтийская водная система, в соответствии со стратегией развития транспортного комплекса, включая организацию системы Евроазиатских транспортных коридоров на территории России, рассматривается как единое водное кольцо в составе Панъевропейского коридора № 7: р. Дунай, Майн, Рейн (с выходом в Балтийское и Черное моря).

В рамках ФЦП “Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010)” предполагается строительство контейнерных терминалов в морских и речных портах Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Темрюк, Оля, Находка, Калининград, Санкт – Петербург, Москва, Ярославль, Нижний Новгород, Казань, Самара, Волгоград, Астрахань, Ростов-на-Дону, Азов.

Для реализации проекта создания контейнерного терминала в Самарском порту целесообразно максимальное использование уже существующей инфраструктуры порта и опыта работы экспедиторских компаний с экспортно-импортными грузами. Кроме развития инфраструктуры, обеспечивающей грузопереработку контейнерных и пакетированных грузов, необходимо развить грузоперерабатывающую инфраструктуру по работе с тяжеловесными грузами.

Сызранский речной порт, с точки зрения географического местоположения, удобен для разработки проекта мультимодального контейнерного терминала.

Порт располагается в зоне пересечения железнодорожных магистралей, идущих с Украины, и портов России: Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов, а также перспективного направления развития транспортного коридора к портам Балтики (железно-

дорожная составляющая): Сызрань-Рязань-Москва-С.-Петербург.

Строительство контейнерного терминала в речном порту г. Тольятти перспективно для предприятий химической промышленности, осуществляющих экспорт своей продукции в смешанном сообщении (железнодорожно-водном), т.к. доставка контейнеров в морские порты по реке дешевле, чем железной дорогой. Однако отрицательным фактором является сезонность водных перевозок. Существующие в г. Тольятти мощности переработки и хранения 20 тонных контейнеров, в настоящее время, загружены менее чем на 30%.

В 2005 году объем перевозок грузов внутренним водным транспортом всех отраслей экономики по РФ составил 135 млн. тонн, в том числе транспортом общего пользования 111 млн. тонн и другими организациями 24 млн. тонн.

Объем перевозок грузов по самарской области с каждым годом увеличивается, составив в 2005 году 9 млн. тонн. В табл. 5 приведены данные по объему перевозок грузов и пассажиров транспортом общего пользования.

Самарская область занимает первое место по объему отправленных грузов внутренним водным транспортом общего пользования как в Приволжском федеральном округе, так и в России. Основными грузами в Самарской области являются строительные материалы (песок, щебень), нефть, нефтепродукты, металл, зерно, минеральные и химические удобрения (Тольятти). На рис. 3 показан объем перевозок по регионам ПФО.

Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом всех отраслей экономики в 2005 году составил 25,5 млн. чел., в том числе транспортом общего пользования 21 млн. чел., и другими организациями 4,4 млн. чел.

Самарская область по количеству отправленных пассажиров внутренним водным транспортом общего пользования занимает первое место в ПФО и четвертое место среди регионов России. В Самарской области выставляется и обслуживается 23 пассажирских пристани (15 Самарским портом, 7 Тольяттинским, 1 Сызранским). На территории области имеется 6 оборудованных причалов для приема транзитного пассажирского флота – Волжский Утес, Тольятти, Ширяево, Самара, Винновка, Сызрань. В портах Самара и Тольятти работают речные вокзалы, предоставляются услуги по комплексному обслуживанию транзитных судов. Порт Самара располагает причальной инфраструктурой для одновременного приема 9 крупнотоннажных пассажирских судов. Порт Тольятти способен одновременно принять 3 судна.

На географии перевозок негативно отразились реформы связанные с монетизацией льгот – перевозчики лишились части дохода в виде дотаций за льготных пассажиров. В результате с 2005 года были закрыты пристани Зольное, Солнечная поляна, Лбище, что привело к сокращению зоны обслуживания Самарского порта 17 км. Кроме того, с 2006 года прекратила свое существование транспортная межрегиональная линия Москва – Астрахань, льготные пассажиры которой дотировались из федерального бюджета. На рис. 4 показано количество перевезенных пассажиров по регионам ПФО.

Воздушный транспорт Самарской области осуществляет перевозки грузов и пассажиров как внутри области и внутри России, так и на международных авиалиниях. Обслуживание воздушного транспорта осуществляется аэропортами “Курумоч”, “Смышляевка”, “Безымянка”, “Кряж”, “Рождествено”. В северной части области имеются посадочные

Таблица 5. Объем перевозок грузов и пассажиров транспортом общего пользования.

	2001	2002	2003	2004	2005
Перевезено грузов: млн. тонн	7,6	8,0	8,6	8,9	9,0
Перевезено пассажиров: тыс. чел.	1321	1218	1267	1009	1097

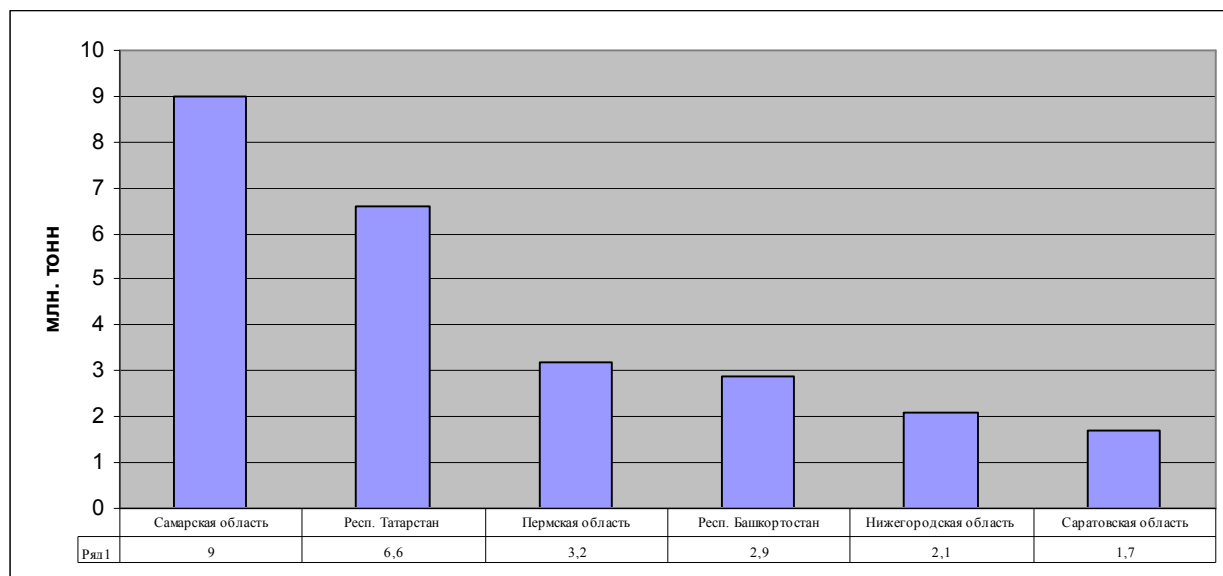


Рис. 3. Объем перевозок по регионам ПФО

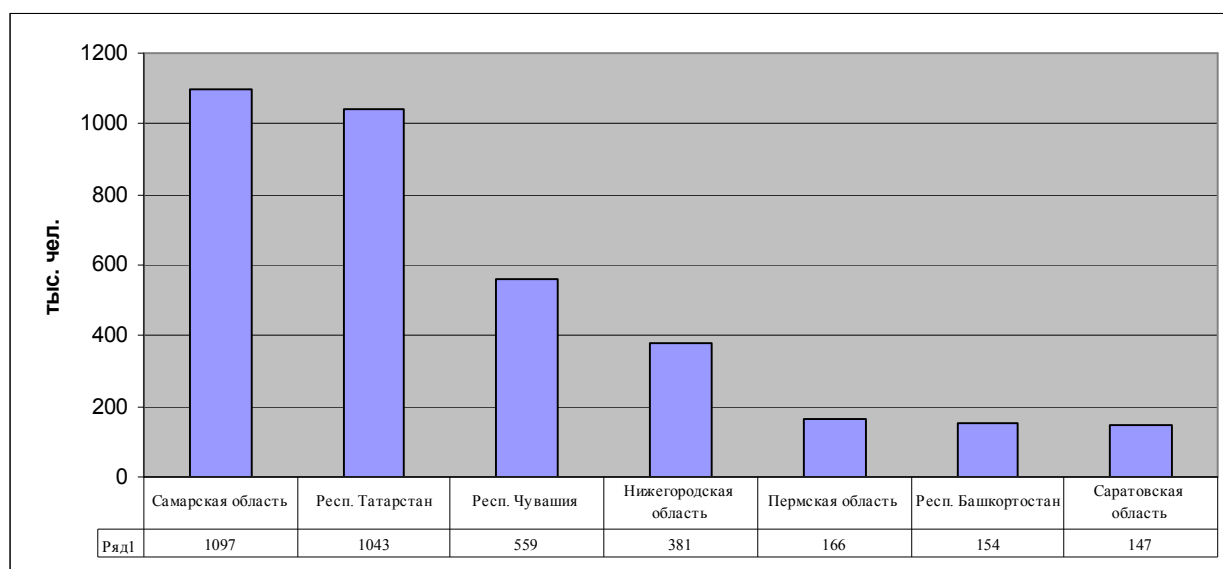


Рис. 4. Количество перевезенных пассажиров по регионам ПФО

площадки для малой авиации. В табл. 6 дается характеристика аэропортов и взлетно-посадочных площадок Самарской области.

Всего по России предприятиями воздушного транспорта в 2005 году перевезено 0,9 млн. тонн грузов, в том числе в международном сообщении 0,4 млн. тонн. С 2000 по 2005 год объем перевозок оставался стабильным, не изменяясь ни в сторону увеличения, ни в сторону уменьшения.

Количества перевезенных пассажиров в целом по России в 2005 году составило 35, 2 млн. чел, в том числе в международном сообщении 14,9 млн. чел, во внутреннем 20,3 млн. чел. По сравнению с 2000 годом общий

объем перевозок увеличился на 53%, в международном сообщении на 78%, во внутреннем на 39%.

Количество отправленных пассажиров из аэропорта “Курумоч” в 2005 году составило 456 тыс. человек, это девятый показатель среди аэропортов России. Увеличение количества пассажиров по сравнению с 2001 годом составило 27%.

Аэропорт г. Самары “Курумоч” имеет статус международного, что создает предпосылки для ведения активной работы на рынке международных перевозок, обеспечивающих потребности всех предприятий региона. В аэропорту имеются таможенный и погра-

Таблица 6. Характеристика аэропортов и взлетно-посадочных площадок Самарской области

Наименование объекта	Площадь, га	Размер ВПП	Тип принимаемых самолетов
Аэропорт Курумоч	590	2500 x 80 3000 x 45	Все типы гражданских судов
Аэропорт Смышляевка	440	1200 x 45 650 x 100 650 x 80	АН-2
Аэропорт Безымянка		1450 x 50 1600 x 75 3500 x 100	Все типы гражданских судов
Аэропорт Кряж		2250 x 150	АН-26
Аэропорт Рождествено	160	2150 x 75	АН-2

ничный посты, развитые железнодорожные и автомобильные подъездные пути.

Авиатранспортный комплекс, расположенный на территории Самарской области, обслуживает регион с населением 11 миллионов человек, из которых 3,3 миллиона человек живут в Самарском регионе, а остальные – в соседних областях.

Авиатранспортный комплекс был введен в эксплуатацию в 1961 году. В настоящее время он имеет две взлетно-посадочные полосы, сеть рулежных дорожек, перрон, места стоянок для одновременной парковки 50 воздушных судов, аэровокзальный комплекс с пропускной способностью 450 пассажиров в час. Воздушные перевозки осуществляются по более чем 60 маршрутам внутрироссийских линий, 16 маршрутам в страны ближнего зарубежья и 6 – в страны дальнего зарубежья.

Обработка грузов и почты осуществляется на грузовом комплексе общей площадью 3785,1 кв.м, оснащенный минимальным набором средств механизации технологических процессов для обеспечения авиационных перевозок на внутренних и международных линиях. Объем перевозок планируется многократно увеличить на основе комплексной программы развития аэропорта.

Авиатранспортный комплекс не имеет ограничений в развитии на долгосрочную перспективу во внешнем окружении (нет воздушных препятствий и крупных населенных пунктов в полосах воздушных подходов). В двух километрах от аэропорта проходит федеральная автомагистраль М-5. К авиатранс-

портному комплексу подходит ветка от железнодорожной магистрали, связывающей центр России с Сибирью и Средней Азией.

Наличие в Международном аэропорту Курумоч инфраструктуры, соответствующей мировым стандартам, создаст предпосылки для роста полетов зарубежных авиакомпаний в аэропорт в интересах предприятий смежников и партнеров. Самарский аэропорт самый перспективный, поскольку только здесь есть две взлетно-посадочные полосы, причем идущие в разных направлениях, что очень важно для посадки самолетов при различных направлениях ветра.

Реконструкция авиатранспортного комплекса и расширение в связи с этим объема авиаперевозок благоприятно скажутся на развитии всего региона, поскольку Самара играет центральную роль в регионе Средней Волги.

Аэропорт “Смышляевка” специализируется на работах по обслуживанию предприятий нефтяной, газовой и других отраслей промышленности, а также сельского хозяйства. Он расположен в границах города Самары, имеет 3 взлетно-посадочных полосы (две из которых – грунтовые), аэровокзал и эксплуатируется только в светлое время суток.

Существует предложение о строительстве в Самаре грузового аэропорта федерального значения на базе аэропорта “Безымянка”. Аэропорт “Безымянка”, принадлежащий ОАО “Авиакор – Авиационный завод” обладает самой протяженной взлетно-посадочной полосой в регионе. В настоящий момент, по-

давяющее большинство грузовых авиационных потоков первоначально стекается в Москву, после чего идет их распределение по другим регионам России. Это привело к перегрузке столичных аэропортов. Новый аэропорт призван разгрузить московские воздушные узлы и оптимизировать грузовые авиационные потоки идущие через Москву в регионы России.

С открытием Волго-Уральской нефтегазоносной провинции, сооружением нефтеперерабатывающих заводов, переводом тепловых электростанций на газ начался период формирования трубопроводного транспорта на территории Самарской области.

Трубопроводный транспорт является важным элементом транспортной инфраструктуры Самарской области –на его долю приходится 29,4% общих грузоперевозок. Общая протяженность трубопроводов составляет более 6 тыс.км. По территории области проходят магистральные трубопроводы большого диаметра (1420 и 1220 мм), которые транспортируют нефть и газ из Сибири и Средней Азии в центральные районы России и за рубеж. Длина магистральных трубопроводов в границах области составляет около 2 тыс.км.

Добыча и переработка нефти и газа не-

посредственно на территории Самарской области привели к созданию разветвленной сети трубопроводов различного диаметра и назначения. Они производят транспортировку нефти, газа и целого ряда продуктов нефтехимии. Трубопроводы расположены компактно и образуют комплексные транспортные коридоры, которые проходят в основном параллельно железнодорожным и автомобильным магистралям. По центральным и западным районам области проходит 300-километровый участок магистрального аммиакопровода Тольятти-Одесса.

Через территорию области проходит нефтепровод “Дружба”(головной пульт управления находится на территории Самарской области в селе Лопатино), соединивший места добычи и центры переработки нефти. Этот вид транспорта осуществляет перевозку сырой нефти и газа и считается более дешевым и эффективным, так как перевозка сырой нефти дешевле, чем переброска готовых нефтепродуктов. Объем перевозок грузов через систему нефтепроводов по Самарской области за 2004 год составил 31,4 млн. тонн, по сравнению с 2000 годом этот показатель вырос на 60%. Объем перевозок в целом по стране в 2004 году составил 1024 млн. тонн, что выше показателя 2000 года на 24%.

ESTIMATION OF A CONDITION OF A TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF SAMARA AREA

© 2006 I.V. Noskov

Samara State Economic University

In article the condition of transport system of the Samara area is considered, problems in its development are designated at transition to modern market economy, directions of regional support of formation of the transport infrastructure adequate to needs of increase of competitiveness of the Samara region are determined.