ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД ДО 2038 ГОДА

Омск-2019

Оглавление

[1. Паспорт региональной транспортной стратегии 3](#_Toc370888)

[2. Транспортная стратегия Омской области на период до 2038 года 9](#_Toc370889)

[2.1 Оценка текущего состояния транспортной системы Омской области 9](#_Toc370890)

[2.1.1 Роль Омской области в транспортном комплексе Российской Федерации 9](#_Toc370891)

[2.1.2 Значение транспортной системы для социально-экономического развития Омской области 16](#_Toc370892)

[2.1.3 Анализ действующих нормативно-правовых актов и их влияние на финансово-экономическое состояние транспортной отрасли региона 19](#_Toc370893)

[2.1.4 Основные проблемы, препятствующие развитию транспортной системы Омской области 23](#_Toc370894)

[2.2. Определение целей и задач развития транспортной системы Омской области в долгосрочной перспективе 29](#_Toc370895)

[2.2.1. Цели и задачи развития транспортной системы Омской области 29](#_Toc370896)

[2.2.2 Ключевые индикаторы развития транспортной системы Омской области и их значения на период до 2038 г. 32](#_Toc370897)

[2.3 Сценарные варианты и прогноз развития транспортной системы Омской области 34](#_Toc370898)

[2.3.1 Прогнозы развития транспортной системы Омской области 34](#_Toc370899)

[2.3.2 Базовый вариант развития транспортной системы Омской области 37](#_Toc370900)

[2.3.3 Инновационный вариант развития транспортной системы Омской области 39](#_Toc370901)

[2.4 Определение перечня конкретных мероприятий для решения проблем и минимизации ограничений устойчивого развития транспортной системы Омской области 48](#_Toc370902)

[2.4.1 Перечень мероприятий для достижения поставленных целей 48](#_Toc370903)

[2.5 Сроки и этапы реализации транспортной стратегии 52](#_Toc370904)

[2.6 Ожидаемые результаты реализации транспортной стратегии 53](#_Toc370905)

1. Паспорт региональной транспортной стратегии

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование | Транспортная стратегия Омской области на период до 2038 года |
| Дата, номер и наименование нормативных актов использованных при разработке стратегии | - Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О транспортной стратегии РФ»;- Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2013 № 384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»;- Постановление Правительства Омской области от 16.10.2013 N 262-п (ред. от 28.05.2018) "Об утверждении государственной программы Омской области "Развитие транспортной системы Омской области";- ФЗ от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»;- «Комплексный план транспортного обслуживания населения Омской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок», 2015 г. |
| Разработчик | СибАДИ |
| Цель | Стратегической целью развития транспортной системы Омской области на период до 2038 года является обеспечение спроса населения и отраслей экономики на транспортные услуги с требуемыми показателями доступности, надежности, экономичности и безопасности, эффективное развитие транспортной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности Омской области, улучшения качества жизни населения и устойчивого экономического роста. Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Омской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации. Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Омске и Омской области. Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Омска и Омской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками. Цель 4. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Омска и Омской области. Цель 5. Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Омской области. |
| Целевые индикаторы  | Индикаторы по Цели 1 включают следующие характеристики развития транспортной инфраструктуры Омской области: 1. Доля автомобильных дорог, проходящих по территории Омской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %
	1. Доля автомобильных дорог федерального значения, проходящих по территории Омской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %
	2. Доля областных автомобильных дорог, проходящих по территории Омской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %
2. Доля протяженности автомобильных дорог Омской области, работающих в режиме перегрузки в час-пик.

Индикаторы по Цели 2 включают следующие показатели развития транспортной системы Омской области: 1. Доля автомобильного транспорта в обслуживании грузопотоков.
2. Доля железнодорожного транспорта в обслуживании грузопотоков;
3. Доля авиатранспорта в обслуживании грузопотоков;
4. Доля внутреннего водного транспорта в обслуживании грузопотоков
5. Количество крупных транспортно-логистических центров в Омске и Омской области.

Индикаторы по Цели 3 включают следующие показатели развития транспортной системы Омской области: 1. Транспортная мобильность (подвижность) населения (число поездок на всех видах пассажирского транспорта общего пользования на 1 человека в год).
2. Количество перевезенных пассажиров по видам сообщения и всеми видами транспорта.
3. Ввод в эксплуатацию новых автостанций, железнодорожных станций, аэропортов и речных вокзалов.

Индикаторы по Цели 4 включают следующие показатели развития транспортной системы Омской области: 1. Количество ДТП на улично-дорожной сети (УДС) Омска и на автомобильных дорогах общего пользования в Омской области.
2. Значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на УДС Омска и на автомобильных дорогах общего пользования в Омской области.
3. Снижение количества мест концентрации ДТП на автомобильных дорогах Омской области.
4. Количество выбросов при использовании автомобильного транспорта.

Индикаторы по Цели 5 включают следующие показатели развития транспортной системы Омской области:1. Количество научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах.
2. Доля специалистов Администрации города Омска и Омской области, включая подведомственные организации, а так же доля специалистов компаний, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС.
 |
| Решаемые задачи для достижения поставленной цели | По цели 1:1) сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта за счет: - развития сети автомобильных дорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи; - развития сети автомобильных дорог, обеспечивающих связи между районами в границах субъектов Российской Федерации;- развития сети автомобильных дорог, формирующих грузовой каркас и обеспечивающих подъезды к мощным грузообразующим и пассажирообразующим объектам транспорта и промышленности;- развития пассажирских перевозок на связях города Омска с муниципальными районами Омской области; - обеспечения роста грузопотоков в условиях увеличения интенсивности пассажирского движения; - развития инфраструктуры воздушного транспорта; - взаимоувязанного развития сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения, в том числе за счет: - строительства Северного автодорожного обхода Омска; - строительства новых и реконструкции существующих автомобильных дорог, обеспечивающих дублирование автодороги Р402.2) ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети за счет: - формирования устойчивых транспортных связей;- строительства новых и реконструкции существующих объектов транспортной инфраструктуры.По цели 2: 1) увеличение объема услуг добавленной стоимости за счет: - строительства крупных транспортно-логистических центров;- увеличения емкости высококлассных складских помещений и расширения спектра транспортно-логистических услуг; - оптимизации размещения существующих складских объектов; - повышения эффективности цепей поставок.По цели 3: 1) приоритетное развитие скоростных видов пассажирского транспорта общего пользования за счет: - реализации мероприятий по обеспечению преимущества скоростного общественного пассажирского транспорта;- реконструкции существующих и строительства новых линий легкорельсового транспорта;- использование объектов Омского метрополитена.2) развитие наземных видов пассажирского транспорта общего пользования за счет: - обновления парка подвижного состава всех видов наземного пассажирского транспорта, оснащения его современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС; - модернизации и технического переоснащения материально-технической базы пассажирского транспорта; - обеспечения доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения; 3) развитие мультимодальных пассажирских перевозок и транспортной инфраструктуры для их обслуживания за счет: -строительства новых автобусных автостанций; -создания транспортно-пересадочных узлов; 4) повышение привлекательности пассажирского транспорта общего пользования для населения за счет: - реконструкции и строительства остановок наземного городского пассажирского транспорта; - организации выделенных полос для движения наземного пассажирского транспорта; По цели 4: 1) создание системы управления движением транспортных потоков, в том числе за счет: - внедрения АСУДД на автомобильных дорогах общего пользования; 2) повышение уровня безопасности транспортной системы, в том числе за счет: - повышения уровня организации и безопасности дорожного движения; 3) обеспечение эффективной деятельности специализированных аварийно-спасательных служб за счет: - создания инфраструктуры и системы подготовки кадров, необходимых для обеспечения функционирования поисково-спасательных служб на внутреннем водном транспорте; 4) обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды. По цели 5: 1) развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе за счет: - создания научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах Омской области; - создания испытательных полигонов для дорожного хозяйства и ИТС; 2) сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров за счет: - повышения качества профессионального образования работников транспорта, развития современных компетенций, организации непрерывного обучения и повышения квалификации специалистов; - внедрения современных систем управления персоналом, нацеленных на эффективное использование трудовых ресурсов и мотивацию работников для эффективной трудовой деятельности. |
| Сроки и этапы реализации | 1 этап – с 2019 по 2023 годы,2 этап – с 2024 по 2038 годы. |
| Перечень основных мероприятий по: совершенствованию транспортной инфраструктуры | Проектирование, строительство мостовых переходов через реки Иртыш и Омь |
| Строительство и реконструкция автомобильных дорог – дублеров трассы Р402 |
| Строительство Северного обхода г. Омска |
| Проектирование, строительство, реконструкция магистральных дорог общегородского, районного значения, территориальных, местных дорог |
| Проектирование, строительство, реконструкция местных улиц, автомобильных дорог регионального значения |
| Проектирование, строительство нового аэропорта «Омск-Федоровка» |
| Проектирование, строительство стоянок, включая стоянки для эвакуированных транспортных средств (легковых) |
| Строительство и реконструкция тротуаров и пешеходных дорожек; строительство и обустройство велосипедной инфраструктуры |
| Строительство площадок для стоянки грузовых автомобилей |
| Уширение ПЧ с организацией переходно-скоростных полос, реконструкция автомобильных дорог |
| Создание авто- газозаправочных станций, СТО, стоянок, площадок отдыха (в рамках развития инвестиционных площадок муниципальных районов) |
| Обустройство, проектирование, строительство уличных и внеуличных площадок |
| Проектирование, строительство пешеходных дорожек, тротуаров |
| Проектирование, строительство, оборудование объектов придорожного сервиса |
| Реконструкция и обустройство площадок отстоя маршрутных транспортных средств |
| Реконструкция существующих и строительство новых аэродромов и вертолетных площадок для региональной авиации |
| обеспечению спроса на грузовые перевозки | Проектирование и строительство транспортно-логистического центра (МИЛК) |
| Реконструкция речного порта |
| Строительство сегментов МИЛК по направлениям грузопотоков |
| обеспечению спроса на пассажирские перевозки | Строительство объектов транспортной отрасли; строительство транспортно-пересадочных узлов; обустройство остановочных пунктов |
| Развитие скоростного городского электротранспорта (модернизация, реконструкция, строительство) |
| Обустройство выделенных полос для движения безрельсового транспорта общего пользования |
| Обустройство остановочных пунктов |
| Проектирование, строительство автостанций |
| Обновление парка автобусов |
| Организация ускоренного движения поездов типа "Аэроэкспресс» |
| Внедрение единого программно-аппаратного комплекса управления пассажирскими перевозками для г. Омска и Омской области |
| повышение уровня транспортной безопасности | Оборудование АСПКВ |
| Установка средств фото - и видеофиксации; строительство светофорных объектов, автоматизированных систем управления дорожным движением и др. |
| Нанесение, обустройство шумовых полос на обочине автомобильных дорог за границами населенных пунктов |
| Установка комплекса "SCOOT" |
| Внедрение ИТС на Западном и Южном обходе г. Омска |
| Создание центра организации дорожного движения в г. Омске |
| Установка автоматизированных систем управления дорожным движением |
|  |
| Исполнители | Министерства и ведомства Омской области |
| Объемы и источники финансирования  | Общий объем инвестиций составляет 243,484млрд руб., из них по 1 этапу – 20,397 млрд руб.;по 2 этапу – 223,087 млрд руб. |
| Ожидаемые конечные результаты реализации Стратегии  | Становление транспортной отрасли как системообразующей отрасли, растущей темпами, опережающими темпы роста региональной экономики. Выход на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. Достижение высокого уровня по скорости и своевременности доставки товаров, доступности транспортных услуг для населения.  |
| Подход к организации системы контроля за исполнением | Министерство промышленности, транспорта и инновационных технологий: - осуществляет общее управление ходом реализации Стратегии; - определяет наиболее эффективные формы и порядок организации работ по выполнению Стратегии; - осуществляет межведомственную координацию работ по выполнению мероприятий Стратегии;- уточняет цели, задачи, целевые показатели реализации Стратегии; - определяет приоритетность реализации мероприятий и инвестиционных проектов Стратегии; - уточняет объемы финансирования мероприятий Стратегии; - способствует привлечению средств внебюджетных источников для финансирования Стратегии; - осуществляет контроль за реализацией инвестиционных проектов и плана мероприятий, предусмотренных в Стратегии; - осуществляет мониторинг эффективности реализации мероприятий Стратегии и расходования выделяемых бюджетных средств на основе анализа предоставляемой государственными заказчиками информации; - осуществляет подготовку докладов о ходе реализации Стратегии и представление их в установленном порядке заинтересованным органам исполнительной власти; - формирует предложения по корректировке основных положений Стратегии. |

2. Транспортная стратегия Омской области на период до 2038 года

Стратегия развития транспортной системы Омской области на период до 2038 года (далее – Стратегия) относится к документам долгосрочного стратегического планирования. Заказчиком разработки Стратегии является: Министерство промышленности, транспорта и инновационных технологий Омской области.

Цель разработки Стратегии – подготовка документа стратегического планирования, для обеспечения спроса населения и отраслей экономики на транспортные услуги с требуемыми показателями доступности, надежности, экономичности и безопасности, эффективное развитие транспортной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности Омской области, улучшения качества жизни населения и устойчивого экономического роста.

2.1 Оценка текущего состояния транспортной системы Омской области

2.1.1 Роль Омской области в транспортном комплексе Российской Федерации

Транспортная система Омской области играет важную роль в транспортном комплексе Российской Федерации и обладает значительным кадровым, экономическим, промышленным, интеллектуальным и природным потенциалом для его развития, являясь важным логистическим, промышленным и сельскохозяйственным центром Российской Федерации в ее Сибирско-Дальневосточной части. Наличие сети железных и автомобильных дорог, сети трубопроводов, системы воздушных сообщений, обеспечивающих международные и внутренние грузовые и пассажирские перевозки, делает транспортную систему Омской области стратегически важной для экономики и национальной безопасности страны.

Омская область расположена на пересечении Транссибирской железнодорожной магистрали и Южно-Уральского хода, относимых к числу основных транзитных линий России. Приграничное положение и активное сотрудничество Омской области с Казахстаном определяют ее стратегически важную роль в развитии межнациональных транспортных коммуникаций и распределении евроазиатских грузопотоков.

Омская область имеет прямое железнодорожное сообщение с городскими агломерациями Казахстана Астана и Алма-Аты, а также с районом Дружба на пограничном переходе с Китаем (станция Достык), в которых формируются крупнейшие мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ) Казахстана. Водный путь связывает Омскую область с агломерациями, на территории которых будут построены МТЛЦ регионального значения - Павлодар, Семей, Усть-Каменогорск.

Преимущества выгодного географического положения Омской области используются не в полной мере. При наличии базовой транспортной инфраструктуры, объем перевезенных грузов уступает многим субъектам Российской Федерации с меньшим количеством транспортных коридоров за счет слабого развития логистической инфраструктуры.

В Западной Сибири в настоящее время функционирует одна меридиональная магистраль - железная дорога Омск - Тюмень - Ульт-Ягун - Новый Уренгой - Ямбург, которую дополняет речной путь Иртыш - Обь - Обская губа - Северный морской путь. На этом направлении в перспективе возможно строительство железной дороги Омск - Ульт-Ягун, что позволит создать прямой путь на север по железной дороге. Меридиональный транспортный коридор «Алматы - Омск - Северный морской путь» может стать элементом единой опорной транспортной решетки России, обеспечить более глубокую интеграцию регионов Сибири в общенациональное экономическое пространство, улучшить внешнеэкономические связи России, а также привлечь дополнительный объем транзитных грузопотоков.

Увеличение объемов переработки транзитных грузов возможно за счет обслуживания грузопотоков, образующихся в результате внешнеторговой деятельности между странами Восточной, Юго-Восточной, а также Центральной Азии со странами Европы. Основным направлениям грузопотоков соответствуют следующие регионы:

- ЗАПАД - Западная часть России, Европа (Украина, Польша, Словакия, Венгрия, Эстония, Нидерланды, Финляндия, Италия, Латвия, Великобритания и др.), Северная Америка (США, Канада);

- ВОСТОК - Восточная часть России, страны Восточной Азии (Китай, Монголия, Гонконг, Таиланд, Вьетнам, Индонезия, Филиппины, Япония и др.);

- СЕВЕР - Северные регионы России;

- ЮГ - страны Центральной Азии (Казахстан, Киргизия, Узбекистан, Таджикистан, Афганистан, Индия, Грузия, Пакистан, Туркменистан, Иран, Эфиопия, Греция, Сингапур, Шри-Ланка и др.).

Проведенный анализ показал важную роль транспортного комплекса Омской области в обеспечении внешней и внутренней торговли Российской Федерации, а также в обслуживании экспортно-импортных грузопотоков регионов страны. Зона влияния транспортного комплекса Омска и Омской области охватывает города и промышленные центры Западной Сибири. В связи с этим задача повышения конкурентоспособности транспортного комплекса является приоритетной для расширения внешнеэкономических связей, стимулирования социально-экономического развития региона и снижения транспортных издержек.

Основные позиции текущего состояния транспортной системы Омской области.

*Автомобильный транспорт*

На автомобильном транспорте выполняются городские, пригородные, межрегиональные и международные перевозки. Автобусный транспорт обеспечивает самые массовые перевозки населения. С ростом уровня автомобилизации существенно возросло число поездок жителей региона на легковых автомобилях.

Существующий высокий спрос на грузовые автомобильные перевозки формируется за счет конкурентоспособных тарифов, высокой скорости доставки товаров и организации перевозок «от двери до двери». В современных условиях автомобильный транспорт лидирует при перевозках на расстояния до 1000-1500 км, а в случае доставки дорогостоящих и скоропортящихся грузов – до 3000 км. Автомобильный транспорт начинает в последние годы составлять конкуренцию железнодорожному транспорту в грузовых перевозках по логистическим схемам "точка – точка".

По территории Омской области проходят автомагистрали: Р254 «Иртыш» (бывшая М51) (часть европейского маршрута E30 и азиатского маршрута AH6), М38 (часть европейского маршрута E127 и азиатского маршрута AH60), Р402.

Федеральная автомобильная дорога Р-254 «Иртыш»: Курган - Омск – Новосибирск является частью европейского маршрута Е30 и продолжением на восток трассы М5 «Урал», вместе с которой входит в состав азиатского маршрута АН6. Автодорога «Иртыш» отнесена к автомобильным дорогам федерального значения как соединяющая между собой административные центры субъектов России.

Почти на всём протяжении эта дорога по геометрическим параметрам может быть отнесена ко второй технической категории. Из-за прохождения участка дороги по территории Республики Казахстан интенсивность движения понижена, ресурс дороги используется не полностью. От Челябинска до Омска дорога имеет асфальтобетонное покрытие, 70% которого находится в нормативном состоянии. От Омска до Новосибирска дорога имеет цементобетонное покрытие, почти везде перекрытое слоем износа из асфальтобетона.

Автомобильная дорога Р402 (Тюмень – Ишим – Омск) имеет федеральное значение. На сегодняшний день является единственной автодорогой проходящей полностью по территории РФ, которая соединяет Сибирь и Дальний Восток с европейской частью России. Эта дорога является самой грузонапряжённой магистралью в Омской области. Следствием чего является значительное количество ДТП на этой дороге. Большая часть дороги реконструирована до второй технической категории с двумя полосами движения. Имеет асфальтобетонное покрытие, находящееся в удовлетворительном состоянии.

Автодорога А-320 (до 31 декабря 2017 года М-38) - дорога федерального значения на территории России. Начинается в Омске проходит через населенный пункт Черлак и заканчивается в селе Татарка на границе с Казахстаном, далее ведет на Павлодар и Семейипалатинск. Дорога является составной частью европейского маршрута Е 127 и азиатского маршрута АН60. Протяжённость трассы по территории России и Омской области составляет около 150 км. На протяжении 15 км от Омска идет 4 полосы для движения, далее 2 полосы, по одной в каждую сторону. Асфальтобетонное покрытие до границы с РК находится в удовлетворительном состоянии (таблица 1).По показателю плотности автомобильных дорог с твердым покрытием Омская область занимает 49 место в России.

Таблица 1 – Протяженность автомобильных дорог общего пользования Омской области (на конец года; километров)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Общая протяженность – всего | 23318,4 | 23249,2 | 23544,7 | 23628,2 | 23790,9 | 23878,4 |
| в том числе по значению: |  |  |  |  |  |  |
| федерального | 730,5 | 730,6 | 730,6 | 729,4 | 729,4 | 729,5 |
| регионального или межмуниципального | 10329,7 | 10132,8 | 10144,4 | 10169,9 | 10196,6 | 10200,1 |
| местного | 12258,2 | 12385,8 | 12669,7 | 12728,9 | 12864,9 | 12948,8 |
| Из общей протяженности – с твердым покрытием | 13626,6 | 13612,6 | 13836,4 | 13811,0 | 13766,4 | 13847,8 |
| в том числе по значению: |  |  |  |  |  |  |
| федерального | 730,5 | 730,6 | 730,6 | 729,4 | 729,4 | 729,5 |
| регионального или межмуниципального | 7169,6 | 7107,8 | 7159,1 | 7190,8 | 7237,5 | 7238,9 |
| местного | 5726,5 | 5774,2 | 5946,7 | 5890,8 | 5799,5 | 5879,4 |
| Из протяженности дорог с твердым усовершенствованным покрытием | 8923,7 | 11827,0 | 12003,8 | 11924,8 | 11954,0 | 12358,1 |
| в том числе по значению: |  |  |  |  |  |  |
| федерального  | 730,5 | 730,6 | 730,6 | 729,4 | 729,4 | 729,5 |
| регионального или межмуниципального  | 6130,7 | 6088,4 | 6129,3 | 6114,3 | 6108,0 | 6109,8 |
| местного | 2062,5 | 5008,0 | 5143,9 | 5081,1 | 5116,5 | 5518,8 |
| Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, на 1000 кв. километров территории | 97 | 96 | 98 | 98 | 98 | 98 |

Данные анализа объемов перевозок по видам транспорта (автобусный, железнодорожный, авиатранспорт) показывают положительную динамику данного показателя за период 2014-2017 гг. Отмечается, что весь подвижной состав пассажирских предприятий города Омска и часть транспортных средств перевозчиков немуниципальной формы собственности находится под контролем автоматизированной навигационной системы диспетчерского управления за движением пассажирского транспорта.

В структуре грузов, перевозимых автомобильным транспортом, доминируют навалочные, строительные и контейнерные грузы, лесоматериалы, продукция нефтехимической и химической промышленности, товары народного потребления, продовольственные товары.

Основной объем пассажирских перевозок в Омской области выполняется на автомобильном транспорте, который представлен:

* автобусами, осуществляющими перевозку пассажиров по городским, пригородным, междугородним и международным маршрутам;
* легковыми таксомоторами;
* индивидуальным автотранспортом.

*Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание*

Прохождение по территории Омской области грузопотоков стимулирует развитие терминально-складской инфраструктуры для их обслуживания. Транспортно-логистический сектор экономики Омской области включает в себя инфраструктуру обеспечения потребностей автомобильного, железнодорожного, авиационного и водного транспорта. Конкурентными преимуществами транспортно-логистического сектора являются:

– выгодное транспортно-географическое положение Омской области на пересечении крупнейших транспортных путей;

–наличие всех видов базовой транспортной инфраструктуры;

–наличие специализированных учебных заведений, обеспечивающих подготовку кадров требуемой номенклатуры.

*Железнодорожный транспорт*

Железнодорожный транспорт традиционно наиболее эффективен для перевозок на средние и дальние расстояния, а также для перевозки пассажиров на средние расстояния и в пригородных сообщениях. Его значение обусловлено двумя основными факторами:

1. технико-экономическими преимуществами над другими видами транспорта;
2. совпадением грузовых потоков с расположением железнодорожных магистралей (в отличие от речного транспорта).

Среди перевозимых железной дорогой грузов доминируют каменный уголь и кокс (1-е место в грузообороте и 2-е по объему перевозок) и минеральные строительные материалы (1-е место по объему перевозок и 2-е по грузообороту). На 3-ем месте идут нефтяные продукты (особенно мазут и светлые нефтепродукты). Значительную долю занимают руда, черные металлы, лес и зерно, минеральные удобрения. На долю всех этих грузов приходится около 90 % перевозок.

В Омской области общая протяженность железнодорожных путей составляет 1 570 км. На этих магистралях расположено 62 станции, 3 грузовых и 1 пассажирское депо. Пропускная способность железных дорог области превышает 200 млн т груза в год. Транссибирская магистраль пересекает область в широтном направлении. По ней выполняются в основном транзитные перевозки, обеспечивая связи Урала и Европейской части страны с Кузбассом и Восточными районами. Осуществляется связь восточных районов области с западными участками: Называевская-Омск, Калачинск-Колония, Иртышская-Граничная, Исилькуль-Омск. Участок Омск-Иртышская проходит в южном направлении, обслуживая юго-восточную часть области.

Через Омскую область проходит не только Транссибирская железнодорожная магистраль, но и линии от Омска на Тюмень-Екатеринбург и Иртышская – Карасук – Камень-на-Оби – Алтайская с отводом на Омск от станции Иртышская. Действует пять основных станций: "Омск-пассажирский" (пассажирские перевозки), "Омск-Северный" (товарная), "Омск-сортировочный" (технологическая), "Комбинатская" (нефтепродукты и др.), "Карбышево-1".

*Трубопроводный транспорт*

Трубопроводный является специализированным видом транспорта для перекачки жидких и газообразных продуктов. По назначению магистральные трубопроводы делятся на нефтепроводы, продуктопроводы и газопроводы. Магистральными трубопроводами Омской области ежегодно перекачивается около 30 млн т нефти и около 2 млн т нефтепродуктов. В 2002 году введен в строй нефтепровод местного значения длиной 60 км, доставляющий нефть с Западно-Крапивинского месторождения.

Правительством Омской области реализуется областная программа газификации при участии ПАО "Газпром", соглашение с которым было подписано в феврале 1997 года. С широким использованием природного газа связывается существенное (в некоторых районах области в 3 раза) снижение затрат на энергоносители, улучшение условий жизни сельского населения.

В 1997 – 2000 гг. в Омской области введено в эксплуатацию более 300 км газоразводящих сетей, две газораспределительных станции, природный газ подан в 50 тысяч домов и квартир.

*Воздушный транспорт*

Воздушный транспорт относится к узкоспециализированным видам транспорта – он предназначен для пассажирских перевозок на дальние и средние расстояния, хотя имеет значение и при транспортировке ценных, скоропортящихся и срочных грузов. В общем объеме перевозок перевозка пассажиров составляет 80 %, остальное – грузы и почта.

Эксплуатационные показатели деятельности на авиатранспорте (таблица 2) свидетельствуют об увеличении количества обслуженных пассажиров в целом.

Таблица 2 – Эксплуатационные показатели деятельности авиаперевозок за 2015-2017 гг. в аэропорту Омской области

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2015 г. | 2016 г. | 2017 г. |
| Количество обслуженных пассажиров, тыс. чел.в том числе - ВВЛ-МВЛ | 887,610725,426162,184 | 830,549746,43984,110 | 963,606820,216143,390 |

Грузовые перевозки. На воздушном транспорте осуществляются перевозки самых дорогостоящих грузов, а также товаров, требующих высокоскоростной доставки (электронная техника, запасные части, почта, лекарства и т.д.).

*Внутренний водный транспорт*

Внутренний водный (речной) транспорт. Протяженность эксплуатации внутренних водных судоходных путей в Омской области составляет 1 667 км. Грузовой и пассажирский водный транспорт имеет основной порт в г. Омске и осуществляет перевозки грузов до Северного Ледовитого океана на севере, включая малые реки среднего и нижнего Приобья и Заполярья. В 1990-х гг. объем перевозок грузов внутренним водным транспортом стабильно сокращался в основном за счет снижения перевозок строительных материалов, на долю которых приходится более 60 % общего объема перевозок. Связано это в первую очередь со структурными изменениями в этой отрасли, что проявлялось в росте перевозок наливных грузов.

2.1.2 Значение транспортной системы для социально-экономического развития Омской области

Омская область располагается в южной, наиболее заселенной и хозяйственно освоенной части Западной Сибири, представляя порядка 6% ее территории. Поэтому геополитическое и географическое положение Омской области способствует развитию экономических, культурных и социально-бытовых связей. Расположение области на стыке экономически более освоенной территории европейской части России и богатых сырьевыми и трудовыми ресурсами, а значит перспективных регионов Западной Сибири (юго-западная часть Сибирского федерального округа) позволяет определить направления перспективного развития области. Существенным остается потенциал взаимных приграничных контактов с Республикой Казахстан. Способствует развитию экономических связей с нефтегазоносными районами Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов и промышленно развитыми Свердловской и Челябинской областями близость к границе Уральского федерального округа в западной части области. Быстро развивающиеся Томская, Новосибирская области граничат на востоке с Омской областью.

Омская область составляет 0,82 % площади России, её территория – 141 140 км², область по данному показателю занимает 28 место в стране. Административный центр области – город Омск. На 1 января 2018 года в городе Омске проживало 1 172,0 тыс. чел., что составляет 59,8 % от численности населения Омской области (порядка 1,5% населения Российской Федерации). Река Иртыш является главной водной артерией с притоками Тара, Ишим, Омь, Оша и рядом других. Общая протяженность автодорог в Омской области превышает 23,8 тыс. км: 12,9 тыс. км - это автодороги местного значения, 10,2 тыс. км - регионального значения, 729,5 км - федеральные трассы.

В 2017 году достигнута положительная динамика основных показателей социально-экономического развития Омской области. В 2017 году объем валового регионального продукта составил 675,7 млрд. рублей и в сопоставимых ценах увеличился на 3% относительно уровня 2016 года. Положительная динамика обусловлена увеличением объемов промышленного и сельскохозяйственного производства, повышением инвестиционной и потребительской активности. Индекс промышленного производства составил 104 % к уровню 2016 года в результате опережающего развития обрабатывающего производства, объемы которого выросли на 4,6 %.

Объем производства сельхозпродукции увеличился на 3,9 % относительно уровня 2016 года. Основной составляющей экономического роста являлась положительная динамика развития сектора растениеводства. Прирост продукции растениеводства составил 8,2 % к уровню 2016 года. Валовой сбор зерна увеличился относительно уровня 2016 года на 6,1 %, масличных культур – на 35,1 %, картофеля – на 20,3 %, овощей – на 12,6 %. Объем экспорта товаров увеличился на 22,9% к уровню 2016 года в результате роста поставок в страны дальнего и ближнего зарубежья химической продукции и каучука в 1,5 раза, продовольственных товаров и сырья на 27,2 %.

В 2017 году отмечен рост инвестиционной активности. Объем капитальных вложений в основной капитал составил 99,7 млрд. рублей в сопоставимых ценах вырос на 4,6 % к уровню 2016. На динамику показателя существенное влияние оказал рост объемов внебюджетных инвестиций. В структуре инвестиций увеличились собственные средства организаций до 51,5 млрд. рублей в 2017 году.

Опережающие темпы инвестиционной деятельности отмечались в химическом производстве, производстве резиновых и пластмассовых изделий, металлургическом производстве и производстве металлургических изделий, машин и оборудования, электрооборудования, электронного и оптического оборудования, транспортных средств, а также сельском хозяйстве.

Транспорт играет важнейшую роль в стимулировании социально-экономического и градостроительного развития области, обеспечивает внешнюю и межрегиональную торговлю, создает конкурентные преимущества региона для обслуживания значительной части международных перевозок страны. К пользователям услуг транспортного комплекса Омской области относятся 1,96 млн. жителей региона и свыше 46 тыс. предприятий, поэтому от его работы во многом зависит качество жизни населения и эффективность работы других отраслей экономики.

Вклад транспортного комплекса в социально-экономическое развитие Омской области характеризуют следующие показатели 2017 года:

- перевезено грузов автомобильным транспортом организаций всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства) 16,1 млн. тонн;

- перевезено пассажиров автобусами общего пользования 219,7 млн. человек;

- среднесписочная численность работников организаций по видам экономической деятельности «транспортировка и хранение» - 40016 человек;

- оборот организаций по видам экономической деятельности «транспортировка и хранение» (в действовавших ценах) 88523,0 миллионов рублей;

- 46% инвестиций в машины, оборудование, транспортные средства, производственный и хозяйственный инвентарь.

В 2018 году по федеральной программе «Безопасные и качественные дороги» в Омской области проводился ремонт 48 дорог общей протяженностью 156,4 километра. На ремонт из федерального и регионального бюджетов было выделено более 2 миллиардов рублей, в том числе из регионального 1,01 миллиарда рублей.

Анализ налоговых платежей показал, что транспортные предприятия обеспечивают стабильный рост поступлений налогов и сборов в бюджетную систему Российской Федерации. Особенно важна их роль при формировании доходов региональных бюджетов, в которых они формируют порядка 12-20% от общей суммы налоговых поступлений всех субъектов экономической деятельности, зарегистрированных на территории Омской области.

Влияние транспортной отрасли на конкурентоспособность экономики Омской области обусловлено следующими факторами:

* снижение затрат времени на перевозки, издержек, связанных с аварийностью, и транспортной составляющей в конечной цене продукции, работ и услуг непосредственно влияет на рост производительности труда и отражается на конкурентоспособности отечественных производителей;
* развитие транспортной инфраструктуры стимулирует общий рост экономики и улучшение качества жизни населения, способствует повышению ценности земельных ресурсов и росту инвестиционного потенциала субъекта РФ.

Транспортный комплекс Омской области выполняет системообразующую функцию, создающую основу для привлечения внешних инвестиций и развития на территории региона новых предприятий различных отраслей. Во многом благодаря наличию удобных транспортных связей в регионе получили развитие отрасли транспортного машиностроения, автомобильной и пищевой промышленности, предприятия по производству бытовой техники, товаров народного потребления и др.

Транспортный комплекс и дорожное хозяйство являются крупнейшими потребителями продукции отраслей экономики, включая отрасли транспортного машиностроения, производства строительных материалов и оборудования. Формируя заказ на современные машины, технологии и материалы, транспортный комплекс способствует преодолению технологического отставания отраслей промышленности, стимулирует рост инновационной активности в них и выход на новый технологический уровень.

Работа транспортного комплекса стимулирует развитие научной, проектной и инновационной деятельности в Омской области. В регионе расположены ведущие высшие учебные заведения страны, в которых готовят специалистов для всех видов транспорта, а также научные и проектные организации, выполняющие перспективные разработки для транспортного комплекса Российской Федерации.

Существует четкая зависимость темпов роста экономики регионов от уровня развития транспортной инфраструктуры. С увеличением протяженности автомобильных и железных дорог на 1% инвестиции в основной капитал в регионах в среднем увеличиваются на 1-1,5%. С увеличением протяженности транспортной сети на 1% в субъектах РФ, ВРП данных регионов увеличивается в среднем на 1,2-1,5%. С ростом объемов финансирования транспортного комплекса и дорожного хозяйства снижается уровень безработицы. Улучшение транспортной доступности и эффективное развитие транспортной системы во многом определяют качество жизни и работы людей, рост экономической активности, увеличение объемов производства, международной и межрегиональной торговли, расширение сферы обслуживания и туризма, что в итоге влияет на повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности региона, рост его значимости в международном и внутрироссийском разделении труда.

2.1.3 Анализ действующих нормативно-правовых актов и их влияние на финансово-экономическое состояние транспортной отрасли региона

К основным Федеральным НПА РФ, регламентирующим деятельность в транспортной отрасли, относятся:

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (с изменениями 12 мая 2018 года);

- Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта; (есть ли дата утверждения)

- Постановление Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. N 112 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" (с изменениями от 7 сентября 2011 г., 14 мая, 26 ноября 2013 г., 9 июня 2014 г.);

- «Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте» от 30 июля 2010 г. № 1285-р;

- Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (с изменениями и дополнениями);

- Распоряжение Минтранса России от 18.04.2013 N НА-37-р (ред. от 25.12.2013) "О введении в действие Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования";

- Федеральный закон от 13 июля 2015 г. N 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Распоряжение Министерства транспорта РФ от 31 января 2017г. № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Оценка муниципальной нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований Омской области осуществляется на основе Постановлений и Распоряжений Правительства Омской области, Администрации г. Омска; Программ комплексного развития транспортной инфраструктуры и других нормативно-правовых актов.

В целом нормативно-правовые акты могут быть разделены на несколько укрупненных групп:

- градостроительная документация, связанная с уточнением границ муниципальных районов Омской области (генплан, карты-схемы территориального планирования, определяющие границы поселений, объекты местного назначения, функциональное зонирование), региональные и местные нормативы градостроительного проектирования;

- документация, отражающая культурные и социально-экономические характеристики деятельности на территории муниципальных образований, включая деятельность в сфере транспорта (муниципальные программы социально-экономического и культурного развития муниципальных районов, программы формирования комфортной (доступной) городской среды и др.);

- документация в сфере дорожного хозяйства муниципальных районов (программы развития дорожного хозяйства);

- документация, регламентирующая деятельность в сфере транспорта, транспортной инфраструктуры (программы развития транспортных систем (пассажирского транспорта) муниципальных районов, комплексные схемы организации дорожного движения (КСОДД), программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных районов и др.).

В настоящее время нормативно-правовые документы в области градостроительного проектирования представлены во всех муниципальных образованиях Омской области (табл. 3). Данная документация в наличии в полном объеме и соответствует необходимым требованиям. В части нормативов градостроительного проектирования муниципальные районы опираются на утвержденные региональные нормативы Омской области (Приказ от 30.09.2008 г. № 22-п). В ряде районов используются местные нормативы градостроительного проектирования, утвержденные Администрациями муниципальных образований.

Таблица 3 – Перечень основных нормативно-правовых документов

|  |
| --- |
| Нормативно-правовой документ |
| Генплан города, муниципального района (поселений) |
| Региональные (местные) нормативы градостроительного проектирования |
| Схемы (карты-схемы) территориального планирования муниципального района (границы поселений, объекты местного назначения, функциональное зонирование) |
| Муниципальные программы социально-экономического и культурного (комплексного) развития города, муниципального района |
| Программы формирования комфортной (доступной) среды муниципального района |
| Постановления о планировании регулярных перевозок на территории города, муниципального района |
| Программы развития дорожного хозяйства города, муниципального района |
| Программы развития транспортной системы (пассажирского транспорта) города, муниципального района |
| Комплексные схемы организации дорожного движения города, муниципального района (в соответствии с ФЗ РФ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ) |
| Постановление об установлении тарифов на перевозки пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам на территории города, муниципального района |
| Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории города, муниципального района |
| Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов (в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»), в т.ч.:а) паспорт программы;б) характеристику существующего состояния транспортной инфраструктуры;в) прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения, городского округа;г) принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта;д) перечень по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий (инвестиционных проектов);е) оценку объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры;ж) оценку эффективности мероприятий (по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры);з) предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения, городского округа. |

Документация, отражающая социально-экономические характеристики деятельности на территории муниципальных образований в большей степени охватывают все муниципальные образования. Муниципальные программы социально-экономического и культурно развития утверждены во всех муниципальных районах. В данных программах мероприятия по формированию доступной среды направлены на благоустройство дворовых территорий и территорий общего пользования. Вопросы формирования доступной среды в части развития транспортной инфраструктуры, обеспечение требований к транспортным средствам и иные, предусмотренные ФЗ «Транспортная Стратегия РФ до 2030 г.» и другими нормативно-правовыми актами, действующими в РФ, в данных документах не рассматриваются.

В настоящее время в Омской области реализуется государственной программа «Доступная среда» до 2020 года с объемом финансирования 3,47 млрд. рублей. Ее основная цель – обеспечение беспрепятственного доступа к приоритетным объектам и услугам для инвалидов и других маломобильных групп населения (МГН). Данная программа предусматривает мероприятия, направленные на развитие транспортной инфраструктуры города и муниципальных образований области. Для реализации Программы разработано и принято Постановление Правительства Омской области от 7 августа 2013 года № 192-п «Об утверждении Порядка формирования доступной среды жизнедеятельности инвалидов и других МГН в Омской области».

В соответствии с ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» от 20.12.2017 в состав документации по организации дорожного движения, кроме градостроительной, дорожной и иной документации должны быть включены комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения (КСОДД). Закон определяет требования к составу и содержанию комплексных схем, а также мероприятия по организации дорожного движения. В действующей нормативно-правовой документации, действующей на территории Омской области, КСОДД не разработаны.

Постановления о планировании регулярных перевозок, реестры муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории города, муниципальных районов, постановления об установлении тарифов на перевозки пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам на территории города, муниципальных районов утверждены и действуют на территории всех муниципальных образований Омской области.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов (в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов») разработаны для Омской агломерации.

2.1.4 Основные проблемы, препятствующие развитию транспортной системы Омской области

Транспортный комплекс Омской области включает автомобильный, железнодорожный, трубопроводный, водный транспорт и авиатранспорт. К комплексным проблемам его развития относятся:

* низкая транспортная доступность Омской области из крупных городов России и других стран мира из-за недостаточного количество регулярных внутренних и международных линий из аэропорта и отсутствия прямых рейсов во многие крупные города России, Европы, Азии;
* отсутствие высокоскоростного железнодорожного сообщения с Москвой и другими городами РФ, а также с зарубежными странами;
* отставание в развитии скоростных видов внеуличного пассажирского транспорта от спроса населения города и области на перевозки по наиболее загруженным направлениям, где в настоящее время исчерпана пропускная способность дорожной сети;
* нехватка провозных мощностей городского и пригородного транспорта, неоптимальная маршрутная сеть, низкая скорость движения наземного пассажирского транспорта, недостаточно развитая система приоритетного пропуска общественного транспорта по дорожной сети, что снижает его привлекательность для населения;
* нехватка транспортно-пересадочных узлов, оборудованных для быстрой, удобной и безопасной пересадки пассажиров;
* не решена проблема обеспечения доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения;
* недостаточная провозная способность транспортных средств и пропускная способность объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих перевозки между г. Омском и Омской областью;
* ухудшение качества городской среды из-за роста объёмов транзитных грузов, следующих на автомобильном и железнодорожном транспорте по территории Омской области;
* недостаточность транспортной инфраструктуры, обеспечивающей отвод транзитных потоков от Омской области;
* незначительная доля внутреннего водного транспорта в обеспечении грузовых и пассажирских перевозок;
* отставание в развитии дорожной сети от роста уровня автомобилизации населения, исчерпание пропускной способности улично-дорожной сети, нехватка мостовых переходов, путепроводов, транспортных развязок и внеуличных пешеходных переходов;
* низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние ряда объектов производственной базы транспорта, устаревание основных фондов, высокий удельный вес амортизированного парка транспортных средств, значительный недоремонт ряда объектов транспортной инфраструктуры;
* отсутствие системы управления грузовой логистикой в Омской области, что не позволяет оптимизировать прохождение по территории региона мощных грузовых и транспортных потоков;
* отсутствие эффективной системы координации функционирования и развития различных видов транспорта, транспортной и терминально-складской инфраструктуры на территории Омской области;
* отсутствие интеграции существующих систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков в единую ИТС;
* недостаточный объем инвестиций для строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, ликвидации недоремонта, замены амортизированного парка транспортных средств, обеспечения надежной и стабильной работы всех видов транспорта.

В результате перечисленных проблем растут транспортные издержки и затраты времени на перевозки, увеличивается количество дорожно-транспортных происшествий, ухудшается состояние окружающей среды.

Активизация пассажирских и грузовых перевозок требует совершенствования дорожных условий, развития сети автомобильных дорог, повышения их качественных характеристик, обеспечения круглогодичного, комфортного и безопасного дорожного движения.

Несбалансированное и несогласованное развитие отдельных видов транспорта в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов привело к их нерациональному соотношению в транспортном балансе. Ослаблены позиции внутреннего водного транспорта. Недостаточна плотность сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения. Резервы повышения эффективности функционирования транспортной системы выявляются на стыках взаимодействия отдельных видов транспорта. Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства Омской области.

Актуальной является необходимость обеспечения доступности услуг общественного пассажирского транспорта для граждан, проживающих на территории Омской области, формирования условий для развития транспортного обслуживания населения, повышения уровня охвата регулярным сообщением жителей сельских населенных пунктов путем оптимизации маршрутной сети и перераспределения транспортной нагрузки с учетом реализации транспортных потребностей населения.

Определены основные проблемы по видам транспорта, существующим системам управления, информирования и мониторинга транспортных потоков, терминально-складской инфраструктуре и организации логистического обслуживания.

*Автомобильный транспорт*

Наиболее сложной является ситуация с загруженностью и аварийностью на дорогах в городе Омске и на трассе Р402. Улицы, являющиеся продолжением внегородских магистралей, имеют недостаточную ширину, особенно в зонах, где по условиям сложившейся застройки невозможно их расширение. Технические параметры улиц часто не соответствуют уровню транспортной загрузки. Данная проблема особенно заметна в центральной (исторической) и южной (вновь застраиваемой) частях города Омска, где становится все более напряженным движение, что доставляет неудобства всем участникам дорожного движении. В значительной степени это связано с тем, что разработанная несколько десятилетий назад транспортная схема Омска не прогнозировала такого роста интенсивности личного и общественного автотранспорта, связанного с изменением экономических условий. Суммарная протяженность перегруженных участков дорог составляет 151,5 км.

Высокая загруженность городских автомагистралей, большая интенсивность движения, малая пропускная способность улиц и дорог и низкие скорости движения, заторы, неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог приводят к еще одной проблеме, связанной с транспортной инфраструктурой, – ДТП. Рост численности автомобилей приводит к исчерпанию пропускной способности дорожной сети и ухудшению условий движения в Омской области.

В сфере легкового индивидуального транспорта основные проблемы связаны с организацией мест парковки и утилизацией вышедших из эксплуатации автомобилей. К основным проблемам развития парковочного пространства в Омской области относятся следующие:

* отсутствие свободных территориальных ресурсов для организации парковок в сложившихся районах плотной застройки;
* недостаточные площади под парковку в районах нового жилищного строительства, не соответствующие росту уровня автомобилизации населения;
* отсутствие единой городской информационной системы мониторинга парковочного пространства в Омской области;
* отсутствие эффективной системы контроля за соблюдением правил паркования и привлечения к административной ответственности нарушителей;
* низкая заинтересованность частных инвесторов в создании объектов хранения транспортных средств.

Для решения перечисленных проблем необходимо внесение изменений в действующее законодательство, регламентирующее развитие парковочного пространства.

*Системы управления, информирования и мониторинга транспортных потоков*

К основным проблемам существующих систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков относятся следующие:

* отсутствие единой системы оперативного автоматизированного мониторинга состояния транспортного комплекса, что не позволяет в режиме реального времени отслеживать изменения транспортной ситуации и корректно прогнозировать влияние изменений в маршрутах движения общественного и личного транспорта на уровень загрузки и условия движения на дорожной сети;
* низкий уровень охвата территории существующими автоматизированными системами управления;
* применение в ряде случаев неэффективных и устаревших технологий управления транспортными и пешеходными потоками;
* отсутствие единого центра управления транспортной системой Омской области;
* отсутствие единого регламента информационного взаимодействия между существующими автоматизированными системами управления;

*Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание*

В Омске и Омской области слабо развита логистическая инфраструктура. Угрозами для развития транспортно-логистического сектора являются недостаток инвестиций в транспортный комплекс, недостаточный объем строительства автомобильного обхода г. Омска, недостаточная пропускная способность Транссибирской железнодорожной магистрали, обмеление рек Обь-Иртышского бассейна и снижение возможностей для навигации.

К основным проблемам развития терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания относятся следующие:

* отсутствие системы управления грузовой логистикой в Омской области, что не позволяет оптимизировать прохождение по территории региона мощных грузовых и транспортных потоков;
* неоптимальная схема размещения складских объектов, что негативно отражается на условиях дорожного движения и экологической обстановке;
* неразвитость транспортной инфраструктуры и нехватка участков с подготовленной инженерной инфраструктурой;
* недостаточное количество 3PL и 4PL-операторов, оказывающих комплексные услуги по доставке грузов, их складированию, управлению складами и запасами, упаковке и маркировке, страхованию, таможенной очистке и др.;
* отставание в развитии производственно-технической базы и недостаток современных логистических технологий, что зачастую сказывается на низком качестве терминально-складских услуг и логистического сервиса;
* недостаточный уровень развития информационных систем поддержки терминально-складских и логистических услуг.

*Железнодорожный транспорт*

К наиболее грузонапряженным линиям относится Транссибирская магистраль, особенно ее участок от Омска до Новосибирска (это самый напряженный участок железной дороги в мире – более 100 млн т на 1 км).

На железнодорожном транспорте осуществляются пассажирские перевозки в дальнем следовании и в пригородном сообщении. Роль железнодорожного транспорта в обеспечении городских пассажирских перевозок в Омской области незначительна, так как на железной дороге выполняется менее 1% от общего объема перевозок населения.

*Трубопроводный транспорт*

К основным проблемам развития трубопроводного транспорта относятся следующие:

* резкое снижение мировых цен на углеводороды и неопределенность их дальнейшей динамики;
* ухудшение геополитической ситуации, в том числе введение санкций против российского топливно-энергетического комплекса, ограничивающих доступ к современным технологиям и оборудованию, которые используются для разведки и разработки российских глубоководных, морских арктических и сланцевых месторождений;
* снижение темпов роста внешнего спроса на российскую нефть, насыщение европейского рынка дизельным топливом и уменьшение спроса в ближнем зарубежье;
* увеличение себестоимости добычи вследствие преобладания труднодоступных запасов нефти, большой выработанности действующих месторождений, ухудшения физикохимических характеристик добываемой нефти, включая повышение доли серы;
* повышение конкуренции на мировых рынках вследствие увеличения объемов поставок нефти, нефтепродуктов и СПГ;
* высокий износ инфраструктуры и производственных фондов трубопроводного транспорта.

Для Омской области необходимость обеспечения безопасности трубопроводного транспорта имеет очень большое значение из-за большой протяженности действующих и проектируемых трубо- и продуктопроводов, значительной численности проживающего населения и высокой концентрации жилых и производственных зданий в зоне их прохождения, возможных рисков возникновения неблагоприятных техногенных и природных явлений. Кроме того, серьезной проблемой являются несанкционированные врезки в трубопроводы с целью отбора продукта перекачки, что наносит значительный ущерб компаниям, эксплуатирующим трубопроводы, и приводят к серьезным экологическим проблемам.

*Воздушный транспорт*

Основной проблемой является расположение аэропорта г. Омска в черте города, что увеличивает нагрузку на экологическую ситуацию, а также создает угрозу безопасности жителей. Правительство Омской области уделяет большое внимание завершению строительства международного аэропорта "Омск-Федоровка". В бюджете области предусмотрено выделение значительных средств на продолжение его строительства, не прекращается поиск инвесторов для реализации масштабного проекта.

За последние годы наблюдается концентрация грузовых потоков на внутренних и на международных линиях у нескольких крупных авиакомпаний, развивающих регулярные грузоперевозки. При этом значительная часть грузов по-прежнему перевозится в багажных отсеках пассажирских самолетов.

*Внутренний водный транспорт*

Основными проблемами в сфере развития внутреннего водного транспорта являются отсутствие стабильно растущих грузопотоков и пассажиропотоков. Это связано со снижением спроса на речные перевозки, что ведет, в том числе невозможности развития материально-технической базы отрасли. Острой проблемой для Омской области является недостаточность правовой базы в части межгосударственного использования водных ресурсов р. Иртыш.

2.2. Определение целей и задач развития транспортной системы Омской области в долгосрочной перспективе

2.2.1. Цели и задачи развития транспортной системы Омской области

Стратегической целью развития транспортной системы Омской области на период до 2038 года является обеспечение спроса населения и отраслей экономики на транспортные услуги с требуемыми показателями доступности, надежности, экономичности и безопасности, эффективное развитие транспортной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности, улучшения качества жизни населения и устойчивого экономического роста.

Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Омской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации.

Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в г. Омске и Омской области.

Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Омской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками.

Цель 4. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Омской области.

Цель 5. Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Омской области.

Для решения перечисленных целей определены задачи.

По цели 1:

1) сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта за счет:

- развития сети автомобильных дорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи;

- развития сети автомобильных дорог, обеспечивающих связи между районами в границах субъектов Российской Федерации;

- развития сети автомобильных дорог, формирующих грузовой каркас и обеспечивающих подъезды к мощным грузообразующим и пассажирообразующим объектам транспорта и промышленности;

- развития пассажирских перевозок на связях Омска с муниципальными районами Омской области;

- обеспечения роста грузопотоков в условиях увеличения интенсивности пассажирского движения;

- развитие инфраструктуры воздушного транспорта;

- взаимоувязанного развития сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения, в том числе за счет:

- строительства северного автодорожного обхода Омска;

- строительства новых и реконструкции существующих автомобильных дорог, обеспечивающих дублирование автодороги Р402.

2) ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети за счет:

- формирования устойчивых транспортных связей;

- строительства новых и реконструкции существующих объектов транспортной инфраструктуры.

По цели 2:

1) увеличение объема услуг добавленной стоимости за счет:

- строительства крупных транспортно-логистических центров;

- увеличения емкости высококлассных складских помещений и расширения спектра транспортно-логистических услуг;

- оптимизации размещения существующих складских объектов;

- повышения эффективности цепей поставок.

По цели 3:

1) приоритетное развитие скоростных видов пассажирского транспорта общего пользования за счет:

- реализации мероприятий по обеспечению преимущества скоростного общественного пассажирского транспорта;

- строительства линий скоростного транспорта;

- использование объектов Омского метрополитена.

2) развитие наземных видов пассажирского транспорта общего пользования за счет:

- обновления парка подвижного состава всех видов наземного пассажирского транспорта, оснащения его современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС;

- модернизации и технического переоснащения материально-технической базы пассажирского транспорта;

- обеспечения доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения;

- внедрение единого программно-аппаратного комплекса управления пассажирскими перевозками для г. Омска и Омской области;

3) развитие мультимодальных пассажирских перевозок и транспортной инфраструктуры для их обслуживания за счет:

-строительства новых автобусных автостанций;

-создания транспортно-пересадочных узлов;

4) повышение привлекательности пассажирского транспорта общего пользования для населения за счет:

- реконструкции и строительства остановок наземного городского пассажирского транспорта;

- организации выделенных полос для движения наземного пассажирского транспорта;

По цели 4:

1) создание системы управления движением транспортных потоков, в том числе за счет:

- внедрения АСУДД на автомобильных дорогах общего пользования;

2) повышение уровня безопасности транспортной системы, в том числе за счет:

- повышения уровня организации и безопасности дорожного движения;

3) обеспечение эффективной деятельности специализированных аварийно-спасательных служб за счет:

- создания инфраструктуры и системы подготовки кадров, необходимых для обеспечения функционирования поисково-спасательных служб на внутреннем водном транспорте;

4) обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды.

По цели 5:

1) развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе за счет:

- создания научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах;

- создания испытательных полигонов для дорожного хозяйства и ИТС;

2) сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров за счет:

- повышения качества профессионального образования работников транспорта, развития современных компетенций, организации непрерывного обучения и повышения квалификации специалистов;

- внедрения современных систем управления персоналом, нацеленных на эффективное использование трудовых ресурсов и мотивацию работников для эффективной трудовой деятельности.

2.2.2 Ключевые индикаторы развития транспортной системы Омской области и их значения за период 2014-2017гг.

Динамика основных показателей транспортной системы Омской области характеризуются значениями индикаторов, представленными в таблице 4.

Таблица 4 – Значения основных индикаторов за период с 2014 по 2017 годы

|  |
| --- |
|  |
| 1. Доля автомобильного транспорта в обслуживании грузопотоков | 0,53 | 0,49 | 0,46 | 0,55 |
| 2. Доля железнодорожного транспорта в обслуживании грузопотоков | 0,35 | 0,36 | 0,36 | 0,35 |
| 3. Доля авиатранспорта в обслуживании грузопотоков | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 |
| 4. Доля внутреннего водного транспорта в обслуживании грузопотоков | 0,11 | 0,14 | 0,17 | 0,09 |
| 6. Количество вновь построенных крупных транспортно-логистических центров в Омске и Омской области | - | - | - | - |
|  |
| 1. Транспортная мобильность (подвижность) населения (число поездок на всех видах пассажирского транспорта общего пользования на 1 человека в год) | 920 | 900 | 870 | 857,3 |
| 2. Количество перевезенных пассажиров млн. чел., в т.ч.  | 277,72 | 268,62 | 234,6 | 205,39 |
| железнодорожный  | 4,4 | 4,4 | 4,5 | 4,4 |
| автобусный | 269,82 | 260,82 | 226,8 | 197,73 |
| воздушный | 1 | 0,9 | 0,8 | 0,96 |
| водный | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,3 |
| 3. Количество новых автостанций, железнодорожных станций, аэропортов и речных вокзалов, ед. | - | - | - | - |
|  |
| 1. Количество ДТП на улично-дорожной сети (УДС) Омска и на автомобильных дорогах общего пользования в Омской области, ед. | 2990 | 3342 | 3094 | 2962 |
| 2. Значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на УДС Омска и на автомобильных дорогах общего пользования в Омской области | 27 | 26 | 21 | 22 |
| 3. Снижение количества мест концентрации ДТП на автомобильных дорогах Омской области, % | 100 | 95 | 95 | 93 |
| 4. Количество выбросов при использовании транспорта | 204 | 201,5 | 200 | 190,9 |
|  |
| Количество вновь созданных научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах Омской области. | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Доля специалистов Администрации Омска и Омской области, включая подведомственные организации, а так же доля специалистов компаний, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС %. | 3 | 3 | 3 | 3 |

2.3 Сценарные варианты и прогноз развития транспортной системы Омской области

2.3.1 Прогнозы развития транспортной системы Омской области

В основу разработки параметров долгосрочного прогноза положены следующие предпосылки:

- развитие транспортного комплекса в долгосрочном периоде во всех сценариях рассматривается как один из ключевых факторов обеспечения положительной динамики экономического роста;

- при сохранении главных функций транспортного комплекса масштабы, направления и стратегия его развития должны носить опережающий характер по сравнению с параметрами социально-экономического развития региона в целом;

- обеспечение качественно иного уровня мобильности населения является важной задачей. Особое место занимает доступность (пространственная и ценовая) транспортных услуг для населения, которая пока неадекватна потребностям рыночной экономики и обусловлена недостаточным развитием транспортной инфраструктуры;

- проблема повышения конкурентоспособности товаров и услуг для экономики Омской области является ключевой на современном этапе развития. В этой связи транспорт должен рассматриваться как активный фактор формирования конкурентоспособности товаров и услуг региональной экономики;

- открытость транспортного рынка Омской области предъявляет новые требования к комплексному развитию транспортной инфраструктуры, снятию ограничений, связанных с низким уровнем развития транспортно-логистических услуг и информационных технологий;

- необходимость существенного роста производительности труда на транспорте, связанная с прогнозируемой стабилизацией общей численности населения региона при сокращении численности населения в трудоспособном возрасте и умеренным повышением роли миграционного фактора, требует создания новых эффективных рабочих мест с высокой производительностью труда. Рост производительности труда становится ключевым параметром для обеспечения устойчивого экономического роста в условиях ограниченности предложения на рынке труда.

С ростом благосостояния населения потребуется опережающее развитие общественного пассажирского транспорта, особенно в крупных городских агломерациях.

Увеличение спроса на грузовые перевозки будет обусловлено развитием основных грузообразующих отраслей в первую очередь - нефтеперерабатывающих. Рост объемов производства в основном будет связан с увеличением выпуска продукции с высокой добавленной стоимостью. Развитие лесопромышленного комплекса будет ориентировано на удовлетворение внутреннего спроса и значительное наращивание экспорта.

Рост выпуска сельскохозяйственной продукции будет во многом определяться реализацией государственной политики, направленной на создание условий для масштабного импортозамещения, а также на обеспечение устойчивого мощного экспортно-ориентированного зернового хозяйства. Прогнозируется рост выпуска продукции животноводства вследствие роста концентрации производства. По мере развития сельского хозяйства будет улучшаться баланс торговли продовольственными товарами.

Негативное влияние на развитие транспорта будет оказывать продолжающийся рост цен на энергоносители. Повышение регулируемых тарифов на железнодорожные перевозки грузов в основном будет приближено к инфляции в связи с высокой долей транспортной составляющей в конечных ценах и снижением конкурентоспособности отечественных товаров.

Перспективы развития транспортного комплекса Омской области на период до 2038 года сформулированы с учетом тенденций и ограничений в его развитии, которые не были устранены, а некоторые из них еще более обострились. На перспективный объем международных грузоперевозок в Российской Федерации решающее влияние будут оказывать факторы, определяющие развитие международной торговли:

* глобализация международной торговли, которая ведет к увеличению товарообмена между странами и росту межконтинентальных перевозок;
* снижение доли стран ЕС в общем объеме международной торговли Российской Федерации при росте доли стран Юго-Восточной и Центральной Азии, Ближнего Востока и Латинской Америки;
* увеличение международного сотрудничества со странами Евразийского экономического союза за счет производственной и торговой кооперации.

Основной прирост грузопотоков ожидается по направлениям международных транспортных коридоров «Север - Юг», «Запад - Восток», «Европа - Западный Китай», Северный морской путь. Ожидается существенное изменение структуры внутренних грузоперевозок.

Сценарные варианты развития транспортной системы Омской области на период до 2038 года разработаны в 2 вариантах - базовом и инновационном. При разработке прогноза развития транспортной системы Омской области учитывались современные процессы, происходящие в мировой экономике, а также основные тенденции, определяющие социально-экономическое развитие Российской Федерации, Сибирского федерального округа, г. Омска и Омской области. Разработка сценарных вариантов развития транспортной системы Омской области и определение прогнозных значений основных индикаторов проведены в соответствие с требованиями ФЗ от 28.06.2014 №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

Разработка показателей Стратегии на долгосрочный период учитывает:

* прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года;
* прогноз международной торговли Российской Федерации на период до 2030 года;
* Постановление Правительства Омской области от 26.11.2016 №311-п «О прогнозе социально-экономического развития Омской области до 2030 года»;
* Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»;

Сценарные варианты разработаны на основе следующих документов:

* «Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года» (Минэкономразвития России, ноябрь 2013 г.);
* «Сценарные условия, основные параметры прогноза социально–экономического развития Российской Федерации и предельные уровни цен (тарифов) на услуги компаний инфраструктурного сектора на 2017 год, на плановый период 2018 и 2019 годов» (Минэкономразвития России, 06.05.2016).

Прогноз объемов пассажирских перевозок выполнен с учетом:

* перспективной численности и структуры населения Омской области;
* изменения структуры расселения из-за оттока жителей из центральных в периферийные районы г. Омска и в близлежащие районы Омской области;
* изменения структуры мест приложения труда и их распределения по районам г. Омска и Омской области;
* изменения транспортной подвижности с учетом роста реальных доходов населения;
* - роста уровня автомобилизации;
* увеличения количества поездок жителей города и области в другие субъекты РФ и в зарубежные страны;
* роста числа поездок в г.Омск и Омскую область граждан из других субъектов РФ и зарубежных стран с деловыми, туристическими, учебными и культурными целями.

Увеличение численности населения и повышение реальных доходов жителей Омской области повлияют на рост парка автотранспортных средств.

2.3.2 Базовый вариант развития транспортной системы Омской области и ключевые индикаторы развития транспортной системы Омской области на период до 2038 г.

Базовый вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры главным образом для транспортного обеспечения наращивания топливно-сырьевого экспорта, реализации конкурентного потенциала г. Омска и Омской области в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг. При этом можно выделить следующие особенности:

- реализация крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства);

- увеличение объемов перевозок и ассортимента продуктов переработки топлива и сырья (нефтепродуктов, концентратов, химических грузов, металлов и др.), а также продукции машиностроения;

- низкие темпы роста объема экспортных перевозок и значительное увеличение объема импортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;

- продолжение увеличения численности парка личных легковых автомобилей при более высоких темпах роста объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования;

- увеличение потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы Омска и пригородные зоны Омской области с местами приложения рабочей силы.

С учетом роста уровня автомобилизации базовый сценарий предусматривает, что в Омской области рост уровня автомобилизации будет сопровождаться увеличением количества поездок, совершаемых на легковых автомобилях. Железнодорожный транспорт должен будет обеспечить беспрепятственный рост перевозок сырья к основным центрам потребления, включая перевозки экспортных грузов.

Реализация базового варианта будет иметь ряд негативных последствий для перспективного социально-экономического развития региона и обеспечения национальной безопасности, в частности:

- возможное снижение показателей экономической эффективности перевозок вследствие увеличения дисбаланса в экспортно-импортных грузопотоках;

- низкие темпы роста мобильности населения, являющейся одной из причин недостаточной динамики повышения качества человеческого капитала в области. Объем перевозок пассажиров будет ниже объема таких перевозок по сравнению с инновационным вариантом на 12%, а пассажирооборот - на 14%. Это связано с более низкими темпами роста реальных доходов населения, сокращением численности населения и меньшими масштабами развития инфраструктуры и подвижного состава пассажирского транспорта;

- сохранение значительной дифференциации в обеспечении доступности транспортных услуг для различных муниципальных образований Омской области и социальных групп общества;

- низкая инвестиционная активность, обусловливающая значительную нагрузку на бюджетную систему, связанную с финансированием строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

Итоговые значения индикаторов по представленному варианту развития представлены в таблице 5.

Таблица 5 - Индикаторы развития по базовому варианту

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Индикатор | Базовое значение | Базовый вариант развития |
| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 |
| Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Омска и Омской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации |
| 1. Доля автомобильных дорог, проходящих по территории Омской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, % | 45,50 | 47,15 | 48,80 | 50,45 | 52,10 | 53,75 | 55,40 | 57,05 | 58,70 | 60,35 | 62,00 | 63,65 | 65,30 | 66,95 | 68,60 | 70,25 | 71,90 | 73,55 | 75,20 | 76,85 | 80,00 |
| 1.1. Доля автомобильных дорог федерального значения, проходящих по территории Омской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, % | 70,00 | 71,33 | 72,33 | 73,33 | 75,00 | 77,00 | 80,00 | 80,73 | 82,42 | 84,10 | 85,79 | 87,48 | 89,16 | 90,85 | 91,00 | 91,50 | 92,00 | 92,50 | 93,00 | 94,00 | 95,00 |
| 1.2. Доля областных автомобильных дорог, проходящих по территории Омской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, % | 40,00 | 44,10 | 44,90 | 45,80 | 46,80 | 48,60 | 50,90 | 51,46 | 52,78 | 54,09 | 55,41 | 56,73 | 58,05 | 59,36 | 60,68 | 62,00 | 63,31 | 64,63 | 65,95 | 67,27 | 68,58 |
| 2. Доля протяженности автомобильных дорог Омской области, работающих в режиме перегрузки в час-пик, % | 11,30 | 10,10 | 9,90 | 9,70 | 9,50 | 9,30 | 9,10 | 8,90 | 8,70 | 8,50 | 8,30 | 8,10 | 7,90 | 7,70 | 7,50 | 7,30 | 7,10 | 6,90 | 6,70 | 6,50 | 6,30 |
| Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Омске и Омской области |
| 1. Доля автомобильного транспорта в обслуживании грузопотоков | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,56 | 0,56 | 0,56 | 0,56 | 0,56 | 0,57 |
| 2. Доля железнодорожного транспорта в обслуживании грузопотоков | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,34 | 0,34 | 0,34 | 0,34 | 0,34 | 0,33 |
| 3. Доля авиатранспорта в обслуживании грузопотоков | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 |
| 4. Доля внутреннего водного транспорта в обслуживании грузопотоков | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 |
| 6. Количество крупных транспортно-логистических центров в Омске и Омской области | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Омска и Омской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками. |
| 1. Транспортная мобильность (подвижность) населения (число поездок на всех видах пассажирского транспорта общего пользования на 1 человека в год) | 857,3 | 865,8 | 874,4 | 883,01 | 891,58 | 900,17 | 902,9 | 905,7 | 908,6 | 911,4 | 914,2 | 917,0 | 919,8 | 922,6 | 925,4 | 928,2 | 931,0 | 933,8 | 936,6 | 939,5 | 945,1 |
| 2. Количество перевезенных пассажиров млн. чел., в т.ч.  | 205,39 | 206,2 | 207,0 | 207,91 | 208,75 | 209,60 | 210,3 | 211,0 | 211,7 | 212,4 | 213,1 | 213,8 | 214,5 | 215,2 | 215,9 | 216,7 | 217,4 | 218,1 | 218,8 | 219,5 | 220,3 |
| железнодорожный  | 4,4 | 4,43 | 4,46 | 4,49 | 4,51 | 4,53 | 4,54 | 4,55 | 4,56 | 4,57 | 4,58 | 4,59 | 4,60 | 4,61 | 4,62 | 4,63 | 4,64 | 4,65 | 4,66 | 4,67 | 4,67 |
| автобусный | 197,73 | 198,5 | 199,3 | 200,10 | 200,89 | 201,68 | 202,3 | 203,0 | 203,7 | 204,4 | 205,1 | 205,8 | 206,5 | 207,2 | 207,9 | 208,6 | 209,3 | 210,0 | 210,7 | 211,4 | 211,9 |
| воздушный | 0,96 | 0,98 | 1,00 | 1,02 | 1,04 | 1,06 | 1,07 | 1,08 | 1,10 | 1,10 | 1,10 | 1,10 | 1,10 | 1,10 | 1,10 | 1,11 | 1,12 | 1,13 | 1,14 | 1,15 | 1,16 |
| водный | 2,3 | 2,30 | 2,30 | 2,31 | 2,31 | 2,32 | 2,33 | 2,34 | 2,35 | 2,36 | 2,37 | 2,38 | 2,39 | 2,40 | 2,41 | 2,42 | 2,43 | 2,44 | 2,45 | 2,46 | 2,50 |
| 3. Количество новых автостанций, железнодорожных станций, аэропортов и речных вокзалов, ед. | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 12,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Цель 4. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Омска и Омской области. |
| 1. Количество ДТП на улично-дорожной сети (УДС) Омска и на автомобильных дорогах общего пользования в Омской области, ед. | 2962 | 2839 | 2716 | 2593 | 2470 | 2469 | 2399 | 2329 | 2259 | 2189 | 2119 | 2049 | 1979 | 1909 | 1839 | 1769 | 1699 | 1629 | 1559 | 1500 | 1481 |
| 2. Значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на УДС Омска и на автомобильных дорогах общего пользования в Омской области | 22 | 11,7 | 10,9 | 9,8 | 8,4 | 6,4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 3. Снижение количества мест концентрации ДТП на автомобильных дорогах Омской области, % | 92 | 91,7 | 83,4 | 75,1 | 66,8 | 56,5 | 50 | 48 | 46 | 44 | 42 | 40 | 38 | 36 | 34 | 32 | 30 | 28 | 26 | 24 | 20 |
| 4. Количество выбросов при использовании транспорта | 190,9 | 189 | 187,1 | 185,2 | 183,3 | 181,35 | 179,5 | 177,7 | 175,9 | 174,1 | 172,3 | 170,4 | 168,6 | 166,8 | 165,0 | 163,2 | 161,4 | 159,6 | 157,8 | 156,0 | 154,1 |
| Цель 5. Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала г. Омска и Омской области. |
| Количество научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Доля специалистов Администрации Омска и Омской области, включая подведомственные организации, а так же доля специалистов компаний,осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС. | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 |

Укрупненная оценка потребности в финансовых ресурсах для обеспечения достижения значений индикаторов по базовому сценарию развития в разрезе достижения поставленных целей Транспортной стратегии Омской области приведена в таблице 5а

Таблица 5а. Оценка финансовых затрат по базовому варианту развития.

|  |
| --- |
| Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Омска и Омской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации.  |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| **Совершенствование транспортной инфраструктуры** **автомобильного транспорта** |
| Проектирование, строительство, реконструкция магистральных дорог общегородского, районного значения, территориальных, местных дорог | Тыс. руб | 9592326,623 | 56363329,935 |
| Проектирование, строительство, реконструкция местных улиц, автомобильных дорог регионального значения | Тыс. руб | 8720296,93 | 51239390,85 |
| Реконструкция и обустройство площадок отстоя маршрутных транспортных средств | Тыс. руб | 4285714,286 | 3100 |
| Проектирование, строительство стоянок, включая стоянки транспортных средств (легковых), Обустройство, проектирование, строительство уличных и внеуличных площадок | Тыс. руб | 11692,85714 | 19664,28571 |
| Строительство и реконструкция тротуаров и пешеходных дорожек; строительство и обустройство велосипедной инфраструктуры | Тыс. руб | 12600 | 4358717,9 |
| Строительство площадок для стоянки грузовых автомобилей | Тыс. руб | 16 059,82 | 18300,5 |
| Создание авто- газозаправочных станций, СТО, стоянок, площадок отдыха (в рамках развития инвестиционных площадок муниципальных районов) | Тыс. руб | 30225,85714 | 106607,7143 |
| Проектирование, строительство, оборудование объектов придорожного сервиса | Тыс. руб | 119511,8571 | 38309,14286 |
| **авиационного транспорта** |
| Реконструкция существующих и строительство новых аэродромов и вертолетных площадок для региональной авиации | Тыс. руб | 47500 | 0 |
| Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Омске и Омской области. |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| Проектирование и строительство транспортно-логистического центра  | Тыс. руб | 0 | 500000 |

|  |
| --- |
| Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Омска и Омской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками.  |
| Содержание мероприятия | Ед. изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| **Пассажирские перевозки** |
| Строительство объектов транспортной отрасли; строительство транспортно-пересадочных узлов; обустройство остановочных пунктов | Тыс. руб | 19964,2857 | 4964,5 |
| Развитие скоростного городского электротранспорта (модернизация, реконструкция, строительство) | Тыс. руб | 514285,7143 | 1028571,4286 |
| Уширение ПЧ с организацией переходно-скоростных полос, реконструкция автомобильных дорог | Тыс. руб | 24343,14286 | 211293,2857 |
| Обустройство остановочных пунктов | Тыс. руб | 484500 | 20800 |
| Проектирование, строительство автостанций | Тыс. руб | 132000 | 0 |
| Обновление парка подвижного состава | Тыс. руб | 8704500 | 9661737,2 |
| Внедрение единого программно-аппаратного комплекса управления пассажирскими перевозками для г. Омска и Омской области | Тыс. руб | 40000 | 40000 |
| Цель 4. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Омска и Омской области.  |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| Строительство островков безопасности | Тыс. руб | 12142 | 85009 |
| Установка средств фото - и видеофиксации; строительство светофорных объектов, автоматизированных систем управления дорожным движением и др. | Тыс. руб | 662427,1429 | 309818,1429 |
| Стоянка для эвакуированных транспортных средств (легковых) | Тыс. руб. | 0 | 49625,57143 |
| Внедрение ИТС на Западном и Южном обходе г. Омска | Тыс. руб | 70000 |
| Установка автоматизированных систем управления дорожным движением | Тыс. руб | 65 600 | 39800 |
| Оборудование АСПКВ | Тыс. руб | 252843 |  |

2.3.3 Инновационный вариант развития транспортной системы Омской области и ключевые индикаторы развития транспортной системы Омской области на период до 2038 г.

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса Омской области, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации базового варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития субъекта экономики.

Для инновационного варианта сохраняется ряд особенностей, характерных для базового варианта, в частности:

- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала области, в том числе совместных проектов в рамках Единого экономического пространства Российской Федерации, Республики Белоруссия и Республики Казахстан, а также с другими государствами;

- увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья, а также продукции машиностроения в связи с наращиванием инновационной активности в топливных и сырьевых отраслях и сопряженных с ними машиностроительных производствах.

Ключевым элементом совершенствования транспортной системы в инновационном варианте является формирование Омского межгосударственного интегрированного логистического комплекса (МИЛК) с возможностью не только обработки грузопотоков на направлении «Запад-Восток», но и обслуживанию межрегиональных и внешнеторговых грузопотоков по направлению «Север-Юг». В этом смысле широтный транспортный коридор, проходящий вдоль Транссиба, является обеспечивающим по отношению к меридиональному.

Учитывая конфигурацию транспортной системы России, можно говорить о том, что меридиональные транспортные связи способствуют в большей степени повышению транспортной связности территории России и развитию экономик отдельных субъектов Федерации, в то время как широтные - сохранению территориальной целостности России, интеграции региональных экономик в единую систему. Поэтому одной из задач, решаемых созданием МИЛК на территории Омской области, является повышение транспортной связности регионов России по направлению «Север-Юг», что является необходимым условием их социально-экономического развития.

Дополнительная задача - развитие внешнеэкономических связей России с Казахстаном и с другими странами средней Азии (Узбекистан, Туркмения, Киргизия, Таджикистан), а также с Ираном и КНР - решается за счет создания необходимой логистической инфраструктуры, позволяющей снизить уровень транспортных расходов, а также повысить качество транспортно-логистических услуг при осуществлении внешнеторговой деятельности.

Строительство МИЛК на территории Омского региона, является необходимым условием для формирования перспективного меридионального транспортного коридора «Казахстан - Омск - Северный морской путь» с выходом:

- по водным путям - в порты Санкт-Петербурга, Хельсинки и Гамбурга (как минимум, в период навигации) по кратчайшему северному пути (существующая альтернатива - доставка грузов по южному пути через Суэцкий канал - в значительной степени менее эффективна по срокам и уровню расходов);

- по воздушным путям - на трансполярные воздушные трассы кроссполярного воздушного моста «Америка - район Северного полюса - Азия» для доставки грузов в США и Канаду.

Роль Омского мультимодального транспортного узла (МТУ) как опорного узла транспортной решетки России состоит в обеспечении выходов на следующие транспортные коридоры и линии:

- Северный морской путь - по водному пути Иртыш - Обь - Обская губа;

- Транссибирские, трансазиатские и трансполярные воздушные трассы;

- Транспортные коридоры, проходящие по территории средней и западной Азии: Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), коридор Север-Юг, Среднеазиатский коридор, Трансазиатская железнодорожная магистраль. Прогнозируется увеличение мощности обработки внешнеторговых грузопотоков при создании МИЛК с 650 тыс. тонн в 2020 г. до 3,58 млн. тонн в 2024 г.

В состав мощностей Омского мультимодального транспортно-логистического комплекса к 2024 году планируется ввести следующие объекты:

1. многофункциональный комплекс, на территории которого будут расположены объекты управления комплексом, а также объекты финансово-экономического и информационно-аналитического сопровождения функционирования МИЛК;

2. автомобильно-железнодорожный терминал, включающий в себя мощности по обработке контейнеров, складские площади, таможенный пост и инфраструктурные объекты;

3. речной терминал, в состав которого войдут контейнерная площадка, склады ангарного типа для хранения бестарных насыпных и навалочных, а также генеральных грузов;

4. авиационный терминал, включающий в себя складские мощности для переработки различных типов авиационных грузов, офисные помещения, грузовой отдел таможни;

5. сервисный центр, на территории которого будут расположены все необходимые мощности для реализации транспортно-экспедиционных услуг;

6. складской комплекс - складские терминалы класса А, В+, В - для сдачи в аренду операторам транспортно-логистических услуг и крупным бизнес-структурам;

7. производственный комплекс - участки с современной инженерной инфраструктурой, производственными и офисными зданиями для сдачи в аренду промышленным предприятиям.

Территориально планируется разместить элементы МИЛК следующим образом.

Направление «Северо-запад». Базовые мощности комплекса (на первом этапе - 88% от общей площади) будут расположены в пригородной зоне г. Омска в районе с. Дружино, авиационный терминал планируется разместить на территории аэропорта «Омск-Федоровка» в районе с. Федоровка. Выбранное месторасположение МИЛК способствует реализации принципа мультимодальности - в непосредственной близи к терминальным мощностям комплекса проходит федеральная трасса 1Р-402 Омск - Тюмень, на расстоянии не более 2 км от комплекса расположена федеральная трасса М-51 Омск - Новосибирск, железная дорога - участок Транссибирской железнодорожной магистрали и речные пути судоходной р. Иртыш.

Направление «Север». Производственный и частично складской комплекс Омского МИЛК планируется разместить на территории прилегающего к Северному обходу г. Омска участка в районе с. Красная Горка, расположенном на трассе 1Р-402, по которой в г. Омск направляются грузопотоки из европейской части России и в обратном направлении. Железнодорожные пути проходят на расстоянии порядка 12 км от участка. Основные факторы выбора данной территории для размещения производственных и складских мощностей - удаленность от г. Омска и целесообразность создания инфраструктуры для обработки грузов, идущих по Северному обходу. Кроме того, район с. Красная Горка входит в число возможных вариантов расположения проектируемого гидроузла на р. Иртыш.

Направление «Восток». Проект предполагает размещение части мощностей автомобильно-железнодорожного терминала на территории Калачинского муниципального образования, расположенного на расстоянии 88 км к востоку от города Омска на левом берегу р. Омь (приток Иртыша), судоходство по которой не осуществляется. В Калачинске сформирован узел автодорог регионального значения; по территории муниципального образования проходит участок Транссибирской железнодорожной магистрали, при этом железнодорожная станция «Калачинская» является одной из крупнейших станций Западно-Сибирской железной дороги в Омской области. На текущий момент Калачинский район является лидером по уровню привлечения инвестиций (в том числе иностранных) среди районов Омской области.

Территориальное распределение мощностей Омского МИЛК по направлениям «Северо-запад», «Север» и «Восток» с их концентрацией в Северо-Западной промышленной зоне г. Омска взаимоувязано с планами по развитию территории Омской области и целесообразно с точки зрения оптимизации переработки грузопотоков, идущих по основным направлениям.

Преимущества предложенного месторасположения объектов Омского МИЛК:

1. перемещение основной транзитной нагрузки из центра в Северо-Западную зону города Омска;

2. возможность оптимизации использования существующей транспортной инфраструктуры Омской области;

3. реализация принципа мультимодальности Омского транспортного узла за счет пересечения на территории терминала путей сообщения четырех видов транспорта - автомобильного, железнодорожного, речного и авиационного;

4. достижение синергетического эффекта при реализации перспективных транспортно-логистических проектов (в частности, строительства Северного обхода Омской области).

При этом важнейшее значение будет иметь "инфраструктурный эффект" формирования агломераций, связанный с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов. Региональные аспекты развития транспортной системы Омской области будут связаны с созданием конкурентоспособного транспортно-логистического кластера с использованием инновационных подходов в управлении на основе государственно-частного партнерства. Развитие всех видов транспорта региона наряду с задачами обеспечения перевозок массовых грузов, в том числе экспортных, будет все в большей степени ориентироваться на повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев и усиление взаимодействия в рамках обеспечения эффективных логистических цепей товародвижения.

Высокими темпами будут расти перевозки автомобильным транспортом, который обеспечивает наиболее гибкую реакцию на запросы экономики, особенно секторов высоко - и среднетехнологичных производств.

Меры, направленные на развитие перевозок воздушным транспортом и использование значимых преимуществ (прежде всего экологических) внутреннего водного транспорта, позволят увеличить их роль в транспортном балансе региона.

Инновационный вариант развития транспортной системы характеризуется значительным повышением расходов на развитие транспортной инфраструктуры. При этом такой вариант предполагает значительно более сложную модель управления развитием транспорта, он связан с инвестированием в высокотехнологичные проекты. Однако основные барьеры вызваны не проблемами недостаточной доходности, а дефицитом конкурентоспособных по мировым критериям профессиональных кадров, как на уровне корпораций, так и на уровне государственного управления, а также неэффективностью механизмов координации усилий.

Управление взаимодействием участников и партнеров в логистической системе (цепи поставок) доставки грузов в Омской области должно быть основано на согласовании экономических интересов и обеспечении межфункциональной и межорганизационной координации и кооперации участников цепей поставок.

Проблема согласования экономических интересов и принципы внутрикорпоративного взаимодействия участников и партнеров по бизнесу в различных сферах деятельности относятся к категории системных проблем, определяющих эффективность функционирования цепи поставок (ЦП) и отрасли в целом.

Решение данной проблемы требует комплексной постановки и решения таких задач:

1. Внедрить концепцию управления цепями поставок SCM в процесс межфирменной кооперации участников SCM (включая клиентов и партнеров по бизнесу) на основе системной интеграции партнеров по бизнесу.
2. Осуществить для объектов субъекта экономики логистическую координацию, в том числе межфункциональную. С использованием 4PL-провайдеров - системных логистических интеграторов провести межорганизационную координацию и интеграцию.
3. Создать общедоступное информационное пространство для участников цепей поставок - партнёров по бизнесу в отраслях.
4. Использование адекватного рассматриваемой проблеме организационно-правового механизма управления бизнес-процессами для организации цепи создания ценности.

Инновационный сценарий развития транспортной системы Омской области по сравнению с базовым сценарием предполагает:

- более высокие темпы роста спроса на грузовые перевозки за счет развития отраслей промышленности, строительства и сельского хозяйства, увеличения объемов международной и межрегиональной торговли;

- более высокие темпы роста спроса на пассажирские перевозки за счет увеличения численности населения и транспортной подвижности, повышения реальных доходов жителей Омской области;

- значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики, темпы роста которых будут в 2,5 раза выше темпов роста перевозок аналогичных импортных грузов;

* - повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения;
* - рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Основной абсолютный прирост будет обеспечиваться автомобильным транспортом.

Инновационный сценарий развития предусматривает больший объем инвестиций в развитие пассажирского транспорта общего пользования, в результате этого в г. Омске и Омской области рост уровня автомобилизации не будет сопровождаться увеличением доли поездок на легковом автотранспорте, а сохранится существующее соотношение между числом поездок, совершаемых на легковых автомобилях и на общественном пассажирском транспорте в 2038 г.

Инновационный вариант развития транспортной системы характеризуется значительным усилением требований к экологичности и энергоэффективности развития транспорта, что предполагает изменение структуры используемых топливно-энергетических ресурсов.

Реализация инновационного варианта развития транспортной системы позволит решить основные задачи, стоящие перед субъектом – Омской областью, а именно:

- показатели мобильности населения приблизятся к уровню развитых стран, что будет одним из важнейших факторов повышения качества человеческого капитала в регионе. Транспортная мобильность населения будет расти опережающими темпами по сравнению с ростом валового регионального продукта, снизится дифференциация в обеспечении доступности транспортных услуг для социальных групп области;

- повысится конкурентоспособность товаров и услуг на рынках страны и зарубежных рынках вследствие сбалансированного развития транспортной системы Омской области. Рост экономической эффективности пассажирских и грузовых перевозок позволит оптимизировать транспортные издержки экономики региона и повысить доступность транспортных услуг для населения.

Реализация инновационного варианта развития транспортной системы позволит преодолеть инфраструктурные ограничения экономического роста в период реализации [государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"](http://docs.cntd.ru/document/499091761) до 2020 года, обеспечить сбалансированное развитие транспортной системы Омской области, удовлетворить возрастающий спрос на транспортные услуги.

В соответствии с долгосрочными приоритетами транспортной политики, направленными на решение задач модернизации экономики и общественных отношений, развитие транспортной системы в инновационном варианте станет мощным стимулом инновационного развития Омской области.

Сопоставление сценарных вариантов приводит к выводу, что инновационный вариант выступает в качестве целевого для долгосрочной транспортной политики Омской области, поскольку в полной мере позволяет реализовать стратегические интересы региона. Учитывая эти факторы и современное состояние транспортной системы, можно сделать вывод, что транспорт является приоритетной точкой роста экономики г. Омска и Омской области.

При переходе к инновационному варианту развития транспортной системы необходимо обеспечить:

- развитие конкурентного рынка транспортных услуг;

- доступность транспортных услуг для населения;

- расширение номенклатуры и повышение качества транспортных услуг на основе применения современных транспортных, логистических и информационно-телекоммуникационных технологий, развитие новых форм организации транспортного процесса и взаимодействия между видами транспорта;

- кратное повышение производительности труда и энергоэффективности на транспорте;

- интеграцию транспортной системы Омской области в отечественное и в евразийское транспортное пространство;

- высокую мобильность населения;

- повышение инновационной активности транспортных компаний, кардинальное обновление транспортных и технических средств с учетом развития отечественного транспортного машиностроения, усиление роли научно-технического обеспечения в развитии транспортной отрасли;

- рост уровня профессиональной подготовки и квалификации работников транспорта, улучшение их материального и социального обеспечения, создание безопасных условий труда;

- обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной системы, в том числе в сфере экологии, снижение количества аварий и катастроф, травматизма и смертности в транспортных происшествиях;

- разработку и применение эффективных механизмов государственного регулирования функционирования и развития транспорта;

- улучшение инвестиционного климата в транспортной отрасли.

Транспортная стратегия призвана сформировать активную позицию региона в деле совершенствования транспортной системы как ключевого фактора социально-экономического развития Омской области. Это касается, прежде всего, повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности региональной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли.

Индикаторы по инновационному варианту развития представлены в таблице 6.

Таблица 6 – Индикаторы развития по инновационному развитию

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Индикатор | Базовое значение | Инновационный вариант развития |
| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 |
|  | Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Омска и Омской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации |
| 1. Доля автомобильных дорог, проходящих по территории Омской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, % | 45,50 | 47,15 | 48,80 | 50,45 | 52,10 | 53,75 | 55,40 | 57,05 | 58,70 | 60,35 | 62,00 | 63,65 | 65,30 | 66,95 | 68,60 | 70,25 | 71,90 | 73,55 | 75,20 | 76,85 | 80,00 |
| 1.1. Доля автомобильных дорог федерального значения, проходящих по территории Омской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, % | 70,00 | 71,33 | 72,33 | 73,33 | 75,00 | 77,00 | 80,00 | 80,73 | 82,42 | 84,10 | 85,79 | 87,48 | 89,16 | 90,85 | 91,00 | 91,50 | 92,00 | 92,50 | 93,00 | 94,00 | 95,00 |
| 1.2. Доля областных автомобильных дорог, проходящих по территории Омской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, % | 40,00 | 44,10 | 44,90 | 45,80 | 46,80 | 48,60 | 50,90 | 51,46 | 52,78 | 54,09 | 55,41 | 56,73 | 58,05 | 59,36 | 60,68 | 62,00 | 63,31 | 64,63 | 65,95 | 67,27 | 68,58 |
| 2. Доля протяженности автомобильных дорог Омской области, работающих в режиме перегрузки в час-пик, % | 11,30 | 10,10 | 9,90 | 9,70 | 9,50 | 9,30 | 9,10 | 8,90 | 8,70 | 8,50 | 8,30 | 8,10 | 7,90 | 7,70 | 7,50 | 7,30 | 7,10 | 6,90 | 6,70 | 6,50 | 6,30 |
| Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Омске и Омской области |
| 1. Доля автомобильного транспорта в обслуживании грузопотоков | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,55 | 0,56 | 0,56 | 0,56 | 0,56 | 0,56 | 0,56 | 0,56 | 0,57 | 0,57 | 0,57 | 0,57 | 0,58 | 0,58 | 0,59 | 0,59 | 0,6 |
| 2. Доля железнодорожного транспорта в обслуживании грузопотоков | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,34 | 0,34 | 0,34 | 0,34 | 0,34 | 0,34 | 0,34 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,325 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 |
| 3. Доля авиатранспорта в обслуживании грузопотоков | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 |
| 4. Доля внутреннего водного транспорта в обслуживании грузопотоков | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,085 | 0,09 | 0,08 | 0,08 | 0,07 |
| 6. Количество крупных транспортно-логистических центров в Омске и Омской области | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 |
|  Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Омска и Омской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками. |
| 1. Транспортная мобильность (подвижность) населения (число поездок на всех видах пассажирского транспорта общего пользования на 1 человека в год) | 857,3 | 878,73 | 887,3 | 895,87 | 904,44 | 943,03 | 949,33 | 955,63 | 961,93 | 968,23 | 974,53 | 980,83 | 987,13 | 993,43 | 999,73 | 1006,03 | 1012,33 | 1018,63 | 1024,93 | 1031,23 | 1037,333 |
| 2. Количество перевезенных пассажиров млн. чел., в т.ч.  | 205,39 | 207,50 | 209,61 | 211,72 | 213,83 | 215,96 | 217,6 | 219,3 | 221,0 | 222,8 | 224,5 | 226,2 | 227,9 | 229,6 | 231,3 | 233,0 | 234,7 | 236,4 | 238,1 | 239,9 | 241,66 |
| железнодорожный  | 4,4 | 4,46 | 4,52 | 4,58 | 4,64 | 4,69 | 4,71 | 4,74 | 4,76 | 4,79 | 4,81 | 4,84 | 4,86 | 4,89 | 4,91 | 4,94 | 4,96 | 4,99 | 5,01 | 5,04 | 5,07 |
| автобусный | 197,73 | 199,76 | 201,78 | 203,81 | 205,83 | 207,81 | 209,4 | 211,1 | 212,7 | 214,4 | 216,1 | 217,7 | 219,4 | 221,0 | 222,7 | 224,4 | 226,0 | 227,7 | 229,3 | 231,0 | 232,75 |
| воздушный | 0,96 | 0,99 | 1,02 | 1,05 | 1,08 | 1,10 | 1,12 | 1,13 | 1,14 | 1,16 | 1,17 | 1,18 | 1,20 | 1,21 | 1,22 | 1,23 | 1,25 | 1,26 | 1,27 | 1,29 | 1,29 |
| водный | 2,3 | 2,31 | 2,32 | 2,33 | 2,34 | 2,36 | 2,37 | 2,39 | 2,40 | 2,41 | 2,43 | 2,44 | 2,46 | 2,47 | 2,48 | 2,50 | 2,51 | 2,53 | 2,54 | 2,55 | 2,55 |
| 3. Количество новых автостанций, железнодорожных станций, аэропортов и речных вокзалов, ед. | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 12,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 3,00 |
| Цель 4. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Омска и Омской области. |
| 1. Количество ДТП на улично-дорожной сети (УДС) Омска и на автомобильных дорогах общего пользования в Омской области, ед. | 2962 | 2792 | 2622 | 2452 | 2282 | 2279 | 2207 | 2135 | 2063 | 1991 | 1919 | 1847 | 1775 | 1703 | 1631 | 1559 | 1487 | 1415 | 1343 | 1271 | 1185 |
| 2. Значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на УДС Омска и на автомобильных дорогах общего пользования в Омской области | 22 | 11,7 | 10,9 | 9,8 | 8,4 | 6,4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 3. Снижение количества мест концентрации ДТП на автомобильных дорогах Омской области, % | 92 | 91,7 | 83,4 | 75,1 | 66,8 | 56,5 | 50 | 48 | 46 | 44 | 42 | 40 | 38 | 36 | 34 | 32 | 30 | 28 | 26 | 24 | 20 |
| 4. Количество выбросов при использовании транспорта | 190,9 | 186,1 | 184,2 | 182,3 | 180,4 | 171,81 | 169,5 | 167,2 | 164,9 | 162,6 | 160,3 | 158,0 | 155,7 | 153,4 | 151,1 | 148,8 | 146,5 | 144,2 | 141,9 | 139,6 | 137,44 |
|  |   | Цель 5. Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала г. Омска и Омской области. |
| Количество научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Доля специалистов Администрации Омска и Омской области, включая подведомственные организации, а так же доля специалистов компаний,осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС. | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 | 5 | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | 10 |

Укрупненная оценка потребности в финансовых ресурсах для обеспечения достижения значений индикаторов по инновационному сценарию развития в разрезе достижения поставленных целей Транспортной стратегии Омской области приведена в таблице 6а

 Таблица 6а. Оценка финансовых затрат по инновационному варианту развития.

|  |
| --- |
| Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Омска и Омской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации. |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| **Совершенствование транспортной инфраструктуры** **автомобильного транспорта** |
| Проектирование, строительство мостовых переходов через реки Иртыш и Омь | Тыс. руб | 1500000 | 4000000 |
| Строительство и реконструкция автомобильных дорог – дублеров трассы Р402 | Тыс. руб | 1930000 | 5790000 |
| Строительство северного обхода г. Омска | Тыс. руб | 0 | 79227300 |
| Проектирование, строительство, реконструкция магистральных дорог общегородского, районного значения, территориальных, местных дорог | Тыс. руб | 9592326,623 | 56363329,935 |
| Проектирование, строительство, реконструкция местных улиц, автомобильных дорог регионального значения | Тыс. руб | 8720296,93 | 51239390,85 |
| Реконструкция и обустройство площадок отстоя маршрутных транспортных средств | Тыс. руб | 3000 | 4285714,286 |
| Проектирование, строительство стоянок, включая стоянки транспортных средств (легковых), Обустройство, проектирование, строительство уличных и внеуличных площадок, парковок | Тыс. руб | 19664,28571 | 15 692,85714 |
| Строительство и реконструкция тротуаров и пешеходных дорожек; строительство и обустройство велосипедной инфраструктуры | Тыс. руб | 0 | 4358717,9 |
| Строительство площадок для стоянки грузовых автомобилей | Тыс. руб | 22942,6 | 29324,5 |
| Создание авто- газозаправочных станций, СТО, стоянок, площадок отдыха (в рамках развития инвестиционных площадок муниципальных районов) | Тыс. руб | 30225,85714 | 106607,7143 |
| Проектирование, строительство, оборудование объектов придорожного сервиса | Тыс. руб | 119511,8571 | 38309,14286 |
| **авиационного транспорта** |
| Проектирование, строительство нового аэропорта «Омск-Федоровка» | Тыс. руб | 0 | 23800000 |
| Реконструкция существующих и строительство новых аэродромов и вертолетных площадок для региональной авиации | Тыс. руб | 90000 | 100000 |

Таблица 6а. Оценка финансовых затрат по инновационному варианту развития (продолжение).

|  |
| --- |
| Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Омске и Омской области.  |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| Проектирование и строительство транспортно-логистического центра (МИЛК) | Тыс. руб | 0 | 500000 |
| Реконструкция речного порта | Тыс. руб | 0 | 1000000 |
| Строительство сегментов МИЛК по направлениям грузопотоков | Тыс. руб | 1000000 | 1000000 |
| Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Омска и Омской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками. |
| Содержание мероприятия | Ед. изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| **Пассажирские перевозки** |
| Строительство объектов транспортной отрасли; строительство транспортно-пересадочных узлов; обустройство остановочных пунктов | Тыс. руб | 19964,28 | 896818,14 |
| Развитие скоростного городского электротранспорта (модернизация, реконструкция, строительство) | Тыс. руб | 514285,71 | 13571428, |
| Уширение ПЧ с организацией переходно-скоростных полос, реконструкция автомобильных дорог | Тыс. руб | 25652,14 | 211293,28 |
| Обустройство остановочных пунктов | Тыс. руб | 1084500 | 20800 |
| Проектирование, строительство автостанций, автовокзалов | Тыс. руб | 132000 | 22300 |
| Обновление парка автобусов | Тыс. руб | 8704500 | 9661737,2 |
| Организация ускоренного движения поездов типа "Аэроэкспресс» | Тыс. руб | 1717000 | 1717000 |
| Внедрение единого программно-аппаратного комплекса управления пассажирскими перевозками для г. Омска и Омской области | Тыс. руб | 50000 | 50000 |

Таблица 6а. Оценка финансовых затрат по инновационному варианту развития (продолжение).

|  |
| --- |
| Цель 4. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Омска и Омской области.  |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| Строительство островков безопасности | Тыс. руб | 11100 | 85009 |
| Установка средств фото - и видеофиксации; строительство светофорных объектов, автоматизированных систем управления дорожным движением и др. | Тыс. руб | 662427,1429 | 309818,1429 |
| Стоянка для эвакуированных транспортных средств (легковых) | Тыс. руб. | 0 | 49625,57143 |
| Нанесение, обустройство шумовых полос на обочине автомобильных дорог за границами населенных пунктов | Тыс. руб | 169337 | 0 |
| Установка комплекса "SCOOT" | Тыс. руб | 68000 |
| Внедрение ИТС на Западном и Южном обходе г. Омска | Тыс. руб | 56000 |
| Создание центрального управляющего пункта в г. Омске | Тыс. руб | 63000 |
| Установка автоматизированных систем управления дорожным движением | Тыс. руб | 65 600 |
| Оборудование АСПКВ | Тыс. руб | 252843 | 0 |

2.4 Определение перечня конкретных мероприятий для решения проблем и минимизации ограничений устойчивого развития транспортной системы Омской области

2.4.1 Перечень мероприятий для достижения поставленных целей

Выбор мероприятий для решения проблем и минимизации ограничений устойчивого развития транспортной системы Омской области проведен в соответствии с положениями социального стандарта транспортного обслуживания, утвержденного распоряжением Минтранса России от 31.01.2017 № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Перечни мероприятий приведены в увязке к объемам их финансирования разрезе базового и инновационного сценариев. В таблице 7 приведены мероприятия базового варианта развития.

Таблица 7. Перечень мероприятий базового варианта развития.

|  |
| --- |
| Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Омска и Омской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации. |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| **Совершенствование транспортной инфраструктуры** **автомобильного транспорта** |
| Проектирование, строительство, реконструкция магистральных дорог общегородского, районного значения, территориальных, местных дорог | км | 67,318 | 311,624 |
| Проектирование, строительство, реконструкция местных улиц, автомобильных дорог регионального значения | км | 30,2 | 6,7 |
| Реконструкция и обустройство площадок отстоя маршрутных транспортных средств | ед. | 3 | 1 |
| Проектирование, строительство стоянок, включая стоянки транспортных средств (легковых), Обустройство, проектирование, строительство уличных и внеуличных площадок | 1 м-место | 10255 | 14789 |
| Строительство и реконструкция тротуаров и пешеходных дорожек; строительство и обустройство велосипедной инфраструктуры | км | 240 | 600,8 |
| Строительство площадок для стоянки грузовых автомобилей | ед. | 3 | 4 |
| Создание авто- газозаправочных станций, СТО, стоянок, площадок отдыха (в рамках развития инвестиционных площадок муниципальных районов) | ед. | 5 | 27 |
| Проектирование, строительство, оборудование объектов придорожного сервиса | кв. м | 71750 | 6250 |
| **Авиационного транспорта** |
| Реконструкция существующих и строительство новых аэродромов и вертолетных площадок для региональной авиации | ед. | 1 | 0 |
| Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Омске и Омской области. |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| Проектирование и строительство транспортно-логистического центра  | ед. | - | 1 |

Таблица 7. Перечень мероприятий базового варианта развития (продолжение).

|  |
| --- |
| Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Омска и Омской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками.  |
| Содержание мероприятия | Ед. изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| **Пассажирские перевозки** |
| Строительство транспортно-пересадочных узлов; обустройство остановочных пунктов | ед. | 5 | 1 |
| Развитие скоростного городского электротранспорта (модернизация, реконструкция, строительство) | ед. | 1 | 7 |
| Уширение ПЧ с организацией переходно-скоростных полос, реконструкция автомобильных дорог | км | 500 | 3003 |
| Обустройство остановочных пунктов | ед. | 230 | 32 |
| Проектирование, строительство автостанций | ед. | 12 | 0 |
| Обновление парка автобусов | % | 20 | 30 |
| Внедрение единого программно-аппаратного комплекса управления пассажирскими перевозками для г. Омска и Омской области | ед. | 1 | 1 |
| Цель 4. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Омска и Омской области.  |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| Строительство островков безопасности | ед. | 10 | 70 |
| Установка средств фото - и видеофиксации; строительство светофорных объектов, автоматизированных систем управления дорожным движением и др. | ед. | 118 | 137 |
| Стоянка для эвакуированных транспортных средств (легковых) | Тыс. руб. |  | 49625,57143 |
| Нанесение, обустройство шумовых полос на обочине автомобильных дорог за границами населенных пунктов | км | 4119 | 4119 |
| Внедрение ИТС на Западном и Южном обходе г. Омска | 1 ед. | 1 |
| Установка автоматизированных систем управления дорожным движением | 1 пересечение | 67 |
| Оборудование АСПКВ | ед. | 37 | 0 |

Достижение цели 5 - развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе – планируется за счет использования имеющихся у специализированных предприятий и организаций региона кадровых и технических ресурсов. Предполагается создание двух научно-исследовательских и внедренческих центров при СибАДИ и ОмГУПС, а также создания испытательных полигонов на их базе. Такой подход позволит при минимальных затратах обеспечить:

- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров;

- повышения качества профессионального образования работников транспорта, развития современных компетенций, организации непрерывного обучения и повышения квалификации специалистов;

- внедрения современных систем управления персоналом, нацеленных на эффективное использование трудовых ресурсов и мотивацию работников для эффективной трудовой деятельности.

В таблице 8 приведены мероприятия базового варианта развития.

Таблица 8. Перечень мероприятий базового варианта развития.

|  |
| --- |
| Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Омска и Омской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации. |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| **Совершенствование транспортной инфраструктуры** **автомобильного транспорта** |
| Проектирование, строительство мостовых переходов через реки Иртыш и Омь | ед. | 1 | 3 |
| Строительство и реконструкция автомобильных дорог – дублеров трассы Р402 | ед. | 1 | 1 |
| Строительство северного обхода г. Омска | ед. | - | 1 |
| Проектирование, строительство, реконструкция магистральных дорог общегородского, районного значения, территориальных, местных дорог | км | 102 | 410,1 |
| Проектирование, строительство, реконструкция местных улиц, автомобильных дорог регионального значения | км | 9,2 | 336,7 |
| Реконструкция и обустройство площадок отстоя маршрутных транспортных средств | ед. | 3 | 1 |
| Проектирование, строительство стоянок, включая стоянки транспортных средств (легковых), Обустройство, проектирование, строительство уличных и внеуличных площадок | 1 м-место | 10255 | 14789 |
| Строительство и реконструкция тротуаров и пешеходных дорожек; строительство и обустройство велосипедной инфраструктуры | км | - | 427,8 |
| Строительство площадок для стоянки грузовых автомобилей | ед. | 3 | 4 |
| Создание авто- газозаправочных станций, СТО, стоянок, площадок отдыха (в рамках развития инвестиционных площадок муниципальных районов) | ед. | 7 | 27 |
| Проектирование, строительство, оборудование объектов придорожного сервиса | кв. м | 71750 | 6250 |
| **авиационного транспорта**  |
| Проектирование, строительство нового аэропорта «Омск-Федоровка» | ед. | - | 1 |
| Реконструкция существующих и строительство новых аэродромов и вертолетных площадок для региональной авиации | ед. | 2 | 4 |
| Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Омске и Омской области. |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| Проектирование и строительство транспортно-логистического центра (МИЛК) | ед. | - | 1 |
| Реконструкция речного порта | ед. | - | 1 |
| Строительство сегментов МИЛК по направлениям грузопотоков | ед. | 2 | 2 |
| Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Омска и Омской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками.  |
| Содержание мероприятия | Ед. изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| **Пассажирские перевозки** |
| Строительство объектов транспортной отрасли; строительство транспортно-пересадочных узлов; обустройство остановочных пунктов | ед. | 17 | 3 |
| Развитие скоростного городского электротранспорта (модернизация, реконструкция, строительство) | ед. | 1 | 7 |
| Уширение ПЧ с организацией переходно-скоростных полос, реконструкция автомобильных дорог | км | 500 | 3003 |
| Обустройство остановочных пунктов | ед. | 253 | 30 |
| Проектирование, строительство автостанций, автовокзалов | ед. | 12 | 2 |
| Обновление парка автобусов | % | 40 | 60 |
| Организация ускоренного движения поездов типа "Аэроэкспресс» | участков | 1 | 1 |
| Внедрение единого программно-аппаратного комплекса управления пассажирскими перевозками для г. Омска и Омской области | ед. | 1 | 1 |
| Цель 4. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Омска и Омской области. |
| Содержание мероприятия | Ед изм. | Объем по этапам |
| 2019-2023 | 2024-2038 |
| Строительство островков безопасности | ед. | 10 | 80 |
| Установка средств фото - и видеофиксации; строительство светофорных объектов, автоматизированных систем управления дорожным движением и др. | ед. | 118 | 137 |
| Стоянка для эвакуированных транспортных средств (легковых) | 1ед |  | 1 |
| Нанесение, обустройство шумовых полос на обочине автомобильных дорог за границами населенных пунктов | км | 4119 | 4119 |
| Установка комплекса "SCOOT" | 1 пересечение | 72 |
| Внедрение ИТС на Западном и Южном обходе г. Омска | 1 ед. | 1 |
| Создание центрального управляющего пункта в г. Омске | 1 ед. | 1 |
| Установка автоматизированных систем управления дорожным движением | 1 пересечение | 67 |
| Оборудование АСПКВ | ед. | 37 | - |

2.5 Сроки и этапы реализации транспортной стратегии

Решение задач по развитию транспортной системы Омской области на период до 2038 года требует мобилизации значительных финансовых ресурсов и существенного увеличения средств, выделяемых на обновление всех видов транспорта и проведение работ по проектированию, строительству и реконструкции, ремонту и содержанию объектов транспортной инфраструктуры. Учитывая имеющиеся финансовые ограничения, связанные с неблагоприятной экономической ситуацией, реализацию мероприятий Стратегии целесообразно разделить на два этапа:

1. этап – с 2019 года по 2023 год – среднесрочный плановый период, в течение которого предусматривается реализация первоочередных мероприятий, запланированных в Стратегии. Большинство мероприятий, которые будут реализовываться на первом этапе реализации Стратегии, предусмотрено в государственных программах Российской Федерации, г. Омска и Омской области, связанных с развитием транспортного комплекса и дорожного хозяйства. На первом этапе акцент делается на максимальном использовании существующих транспортных мощностей за счет их модернизации, ликвидации узких мест, проведения реконструкции и ремонта. К числу приоритетных также относятся проекты, направленные на реализацию современных информационных технологий обеспечения и сопровождения транспортных процессов, включая использование космической навигационной системы ГЛОНАСС и компьютеризованных систем управления с целью повышения эффективности развития транспортной системы.

Первый этап реализации Стратегии предусматривает незначительное отличие по прогнозируемым значениям индикаторов для базового и инновационного сценариев.

II– с 2024 года по 2038 год – долгосрочный плановый период, в течение которого осуществляется переход к форсированному развитию транспортной системы г. Омска и Омской области с целью обеспечения спроса на транспортно-логистические услуги и повышения конкурентоспособности отечественных транспортных компаний. За этот период предусматривается:

* развитие автомобильных дорог общего пользования и железнодорожной инфраструктуры для обеспечения международных, межрегиональных, городских и пригородных перевозок;
* обеспечение нормативного уровня содержания и ремонта сети автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей;
* обновление подвижного состава транспорта;
* развитие скоростного пассажирского транспорта за счет строительства линий легкорельсового транспорта;
* развитие аэропортовой инфраструктуры, расширение маршрутной сети и увеличение числа рейсов, увеличение объемов авиаперевозок пассажиров и грузов;
* комплексное развитие терминально-складской и таможенной инфраструктуры;
* обеспечение транспортной безопасности и снижения негативного влияния транспорта на состояние окружающей среды.

Решение задач, предусмотренных в Стратегии, включает как комплекс инвестиционных проектов, так и набор конкретных мер по проведению организационных мероприятий, которые в совокупности позволят решить проблемы транспортной системы г. Омска и Омской области.

К числу приоритетных в Стратегии отнесены мероприятия по развитию пассажирского транспорта, оптимизации маршрутной сети, улучшению условий движения транспортных потоков, развитию транспортной инфраструктуры, а также меры по уменьшению нагрузки на транспортную систему г. Омска.

В базовом сценарии предусматривается реализация меньшего количества инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры из-за ограниченности финансовых ресурсов, при этом основной упор делается на совершенствование и повышения эффективности существующих мощностей различных видов транспорта.

В инновационном сценарии планируется реализация наиболее ресурсоемких проектов строительства новых автомобильных и железных дорог, большие объемы ввода линий скоростных видов пассажирского транспорта, транспортно-пересадочных узлов, что обеспечит качественное улучшение транспортной инфраструктуры, существенное сокращение затрат времени и снижение себестоимости перевозок. Рост инвестиций в транспортную отрасль вызовет дополнительный спрос на продукцию отраслей производства строительных материалов, энергетики и машиностроения.

Для реализации Стратегии предусматривается привлечение государственного финансирования за счет средств федерального бюджета и бюджетов г. Омска и Омской области, а также внебюджетных средств, в том числе на основе использования механизмов государственно-частного партнерства.

Объем поставленных задач и планируемых мероприятий в рамках каждого из этапов различается в зависимости от выбора сценарного варианта реализации Стратегии.

2.6 Ожидаемые результаты реализации транспортной стратегии

Реализация целей транспортной стратегии обеспечит удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития российской экономики и общества в качественных конкурентоспособных транспортных услугах. Основные ожидаемые итоги реализации Транспортной стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров. Общесоциальными итогами реализации транспортной стратегии являются:

• обеспечение доступности и качества транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, гарантирующими возможность передвижения на всей территории страны;

• повышение подвижности населения;

• обеспечение постоянной круглогодичной связи всех сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования;

• сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования;

• обеспечение ценовой доступности транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, в том числе за счет эффективной гибкой государственной тарифной политики;

• существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта;

• значительное уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду;

• прирост количества рабочих мест.

Общеэкономическими итогами реализации транспортной стратегии являются:

•снижение уровня удельных транспортных издержек в цене продукции;

•увеличение скорости продвижения товаров автомобильным транспортом;

•повышение своевременности (срочности, ритмичности) доставки товаров, что позволит снизить складские запасы;

•обеспечение стимулирования интенсивного развития смежных отраслей и формирование мультиплитикативных эффектов в экономике страны за счет координации со стратегиями и программами развития смежных отраслей - поставщиков ресурсов для развития и функционирования транспорта.

Общетранспортными итогами реализации транспортной стратегии являются:

• значительно повысится производительность транспортных систем;

• возрастет производительность труда;

• повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта и увеличение рентабельности;

•создание опорной сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения, по дорожной сети с твердым покрытием;

•развитие конкурентной среды, государственно-частного партнерства, целенаправленное формирование условий для инвестирования обеспечат интенсивный рост инвестиционной привлекательности отрасли.

В результате реализации мероприятий Стратегии развития транспортной системы Омской области на период до 2038 года будут достигнуты следующие основные измеряемые результаты:

– построено по инновационному варианту 486,8 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, 77,0 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Омской области, 100,6 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения города Омска, по базовому варианту – 314,2 км, 49,6 км и 77,1 км соответственно;

– реконструировано по инновационному варианту 838,5 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, 292,3 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Омской области, 70,8 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения города Омска, по базовому варианту – 500,0 км, 194,9 км и 47,2 км соответственно;

– доля протяженности автомобильных дорог II технической категории, проходящих по территории Омской области, увеличится с 5,3% в 2018 г. до 9,5% в 2038 г. по инновационному варианту, до 7,5% – по базовому варианту;

– доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования проходящих по территории Омской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составит в 2038 г. по инновационному варианту 6,3 %,по базовому варианту – 6,3% (в 2018 г. –11,3%);

– доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Омской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит по инновационному варианту 95%, по базовому варианту –95%;

– доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения Омской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит по инновационному варианту 68,58 %, по базовому варианту –68,58 %;

– построен аэропорт «Федоровка» в инновационном варианте;

– построено пять крупных транспортно-логистических центров в г. Омске и Омской области по инновационному варианту и один центр по базовому варианту;

– введено в эксплуатацию 0,3 млн кв. м качественных складских площадей в Омской области и г. Омске (инновационный вариант);

– создано семь парковки для грузового автомобильного транспорта емкостью 12500 машино-мест по инновационному варианту и семь парковок емкостью 1250 машино-мест – по базовому варианту.

В результате реализации мероприятий Стратегии по инновационному варианту за период 2018–2038 гг. объем перевозок грузов железнодорожным транспортом Омской области увеличится в 2 раза, автомобильным транспортом – в 1,7 раза, воздушным транспортом – в 3,7 раза, внутренним водным транспортом – в 3,8 раза.

Реализация мероприятий Стратегии в сфере грузового транспорта по базовому варианту обеспечит рост объема перевозок грузов в 1,6 раза. При этом объем перевозок грузов железнодорожным транспортом Омской области увеличится в 1,6 раза, автомобильным транспортом – в 1,4 раза, воздушным транспортом – в 2,2 раза, внутренним водным транспортом – в 3,2 раза.

Реализация мероприятий в сфере развития пассажирского транспорта по инновационному варианту обеспечит рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования в 2038 г. в 1,2 раза по сравнению с 2018 г. Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом увеличится за период 2019–2038 гг. в 1,15 раза, внутренним водным транспортом – в 1,11 раза, воздушным транспортом – в 1,34 раза. Автобусным транспортом в2038 г. в г. Омске будет перевезено пассажиров на 10% больше по сравнению с 2018 г., в Омской области – на 20%. Наземным городским электрическим транспортом в 2038 г. будет перевезено более 370 млн чел. Прирост по сравнению с 2018 г. составит 16% и 25% соответственно.

Обеспечение спроса на пассажирские перевозки и улучшение качества транспортного обслуживания населения Омской области по инновационному варианту будут достигнуты за счет реализации следующих мероприятий:

– строительства 15 автостанций, железнодорожных станций, аэропортов и речных вокзалов на территории Омской области;

– обеспечения 11 ед. перспективных сельских населенных пунктов в Омской области постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

В результате реализации мероприятий Стратегии по базовому варианту за период 2019–2038 гг. объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования увеличится на 7%. Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом увеличится запериод 2018–2038 гг. в 1,07 раза, внутренним водным транспортом – в 1,08 раза, воздушным транспортом – в 1,21 раза. Автобусным транспортом в 2038 г. в Омске будет перевезено пассажиров на 7,6 % больше по сравнению с 2018 г., в Омской области – на 11%. Наземным городским электрическим транспортом в 2038 г. будет перевезено 36 млн. чел., прирост по сравнению с 2018 г. составит 8%

В соответствии с базовым вариантом реализации Стратегии в сфере пассажирского транспорта предусмотрены следующие основные мероприятия:

– строительства 12 автостанций, железнодорожных станций, аэропортов и речных вокзалов на территории Омской области;

– обеспечения 3 ед. перспективных сельских населенных пунктов в Омской области постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

Повышению качества предоставляемых транспортных услуг будет способствовать формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Омской области.

В результате реализации мероприятий Стратегии будут созданы научно-внедренческие центры в сфере развития различных видов транспорта, испытательные полигоны для автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Оценка социально-экономической эффективности реализации Стратегии развития транспортной системы Омской области на период до 2038 года показала, что:

- по базовому варианту чистый дисконтированный доход составит 198 млрд. руб., внутренняя норма доходности – 15%, срок окупаемости – 16,7 лет;

- по инновационному варианту чистый дисконтированный доход составит 351 млрд. руб., внутренняя норма доходности – 19 %, срок окупаемости – 19 лет.

- разбивка по источникам:

 Федеральный бюджет- 56,8

Региональный бюджет- 40,1%

Муниципальный бюджет – 2,0%

Внебюджетные источники 1.1%