

## **ТЕНДЕНЦИИ И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ**

**Статья посвящена разработке основных направлений развития транспортной инфраструктуры Оренбургской области. Проведен анализ состояния транспортной инфраструктуры Оренбургской области. Рассмотрены основные проблемы, существующие в данной сфере.**

**Ключевые слова.** Транспортная инфраструктура. Экономический потенциал. Потребности населения. Транспортная стратегия.

Общеизвестно, что для нашей страны с ее огромной территорией современная и передовая транспортная инфраструктура – это поистине дорога в будущее. Она имеет стратегическое значение для экономического роста и качественного перехода экономики к инновационному пути развития. Уже не говоря об открывающихся новых возможностях для региональной и международной кооперации. Роль транспортной отрасли производства в современной экономике очень велика. От ее развития зависит эффективность работы других отраслей промышленности, а следовательно, и экономическое благосостояние страны. Рынок транспортных услуг – один из самых динамичных в мире. Актуальной задачей стало усиление региональных аспектов в развитии транспортной инфраструктуры, что полностью соответствует целям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года [1].

Развитие транспортной инфраструктуры каждого из регионов Российской Федерации весьма специфично и Оренбургская область не исключение из этих правил. Но прежде чем рассматривать характерные черты и тенденции развития транспортной инфраструктуры Оренбургской области, необходимо дать определение этой самой «транспортной инфраструктуры», ведь как будет сказано ниже общего мнения по определению этого термина нет. В экономической литературе название «инфраструктура» (от латинского «infra» - «под» и «strukture» - «строение, устройство») означает подструктура т.е. отдельная отрасль экономики, которая занимается созданием внешних условий функционирования основного производства. Транспорт - очень разнообразная отрасль. Все его виды, выполняя главную функцию - обеспечения хозяйственного комплекса страны

в грузовых и пассажирских перевозках, вступают между собой и с большинством сфер производства во взаимодействие. Очень часто в экономико-географической и особенно экономической литературе под транспортной инфраструктурой понимают лишь сеть путей сообщения. Безусловно, пути сообщения - одна из главных составляющих транспортной инфраструктуры, но сводить транспортную инфраструктуру только к путям сообщения нельзя. Неотъемлемыми составляющими транспортной инфраструктуры являются техническая часть, а также управленческая часть. В этом смысле синонимом термина транспортная инфраструктура является понятие транспортный комплекс. Объекты транспортной инфраструктуры включают в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, аэродромы и аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование. К транспортным средствам относятся воздушные суда, железнодорожный подвижной состав, суда, используемые в целях торгового мореплавания или судоходства, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта. Однако термин транспортная инфраструктура иногда используется и в более широком понимании. Поскольку транспортная сфера всегда увязывается с общим развитием производительных сил, то она рассматривается как одна из важнейших составных частей инфраструктуры экономики в целом. В этом смысле понятия транспортная

система и транспортная инфраструктура практически тождественны.

Разобравшись с определением термина «транспортная инфраструктура» перейдем к рассмотрению основных проблем и тенденций развития транспортной инфраструктуры Оренбургской области. Для определения перспективных путей развития и проблемных моментов имеющихся в транспортной инфраструктуре Оренбургской области, необходимо провести как анализ транспортной системы Оренбургской области, так и анализ экономического состояния самого региона.

Проведем анализ состояния региона. Оренбургская область, одна из самых крупных областей России, находится в 1500 км к юго-востоку от Москвы и имеет свободный доступ из Европы, Центральной России и Средней Азии. Территория области расположена в бассейнах двух крупных рек – Урала и Волги. Население - 2,2 млн чел. Площадь - 124 тыс. кв. км. Промышленный потенциал области состоит из более 3 тыс. предприятий, в т.ч. около 300 крупных и средних. Оренбургская область, невероятно богата месторождениями полезных ископаемых, таких как газ, нефть, горючие сланцы, бурый уголь, черные и цветные металлы. В недрах Оренбуржья открыто более 2500 месторождений 75 видов полезных ископаемых. По объемам запасов и добыче полезных ископаемых область входит в ведущую группу регионов России, величина их ценностей по данным геологов превышает 500 млрд долларов США. Базовые отрасли экономики Оренбуржья: нефтегазовый комплекс, черная и цветная металлургия, электроэнергетика, машиностроение. Легкая промышленность области имеет в своем составе уникальное пуховязальное производство. В общероссийском материальном производстве на долю нашего региона приходится около 3,3% добычи природного газа. Крупнейший в Европе Оренбургский газо-химический комплекс ежегодно добывает около 20 миллиардов кубических метров природного газа, 1 миллион тонн газовой серы, это крупнейший в мире производитель газообразного гелия. В регионе добывается более 17 миллионов тонн сырой нефти, что составляет 3,7% от общероссийского объема нефтедобычи. Предприятия нефтепереработки ежегодно изготавливают более 4 млн тонн качественных нефтепродуктов, соответствующих

мировым требованиям. Оренбургская область в настоящее время входит в число наиболее динамично развивающихся субъектов Российской Федерации. Экономика Оренбургской области включена в систему мирохозяйственных связей. 20% валового регионального продукта (ВРП) обеспечивается за счет внешнеэкономической деятельности. Свыше 30% всей промышленной продукции производится на экспорт. В товарной структуре экспорта основное место занимает продукция нефтегазового комплекса, черной и цветной металлургии, химической промышленности.

Анализ состояния региона показал, что определяющим видом транспорта для Оренбургской области является трубопроводный – для транспортировки нефти и газа; для транспортировки таких ресурсов как бурый уголь, черные и цветные металлы – железнодорожный; для перевозки пассажиров задействованы авиационный, автомобильный и железнодорожный виды транспорта.

Обратимся к анализу транспортной инфраструктуры Оренбургской области. Географическое положение области определяет ее естественное конкурентное преимущество для развития транспортной инфраструктуры. Оренбургская область исторически связывала европейскую часть России со странами Средней и Юго-Восточной Азии и в настоящее время обеспечивает транзит грузовых и пассажирских потоков в направлении «Центр-Средняя Азия» и «Запад-Восток». Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием превышает 13 тысяч километров, железных дорог – 1650 километров, нефте и газопроводов – 1800 километров [2]. В области действуют два аэропорта: в городах Оренбург и Орск. Есть все необходимое для осуществления авиасообщения со многими странами Европы, Азии и Африки. Через Оренбургскую область проходят транзитные грузовые и пассажирские потоки в направлениях «Центр - Центральная Азия» и «Запад-Восток». Значимость области как транспортного узла обусловлена как особенностями географического положения (граница с Казахстаном), так и высоким уровнем развития отрасли. Оренбург является одной из опорных точек в строительстве транспортного коридора «Западный Китай – Западная граница» - самого короткого пути из Китая в Европу.

На территории Оренбургской области транспортный комплекс представлен автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом. На территории области функционируют два филиала ОАО «РЖД»: Южно-Уральская и Куйбышевская железные дороги. Эксплуатационная длина путей ЮУЖД составляет 1340,5 км, в том числе электрифицированных линий - 512 км, и Куйбышевской железной дороги - 115 км [3]. Плотность железных дорог общего пользования в области – 13,3 км/1000 кв. км, что соответствует среднему показателю по ПФО и в 3,4 раза выше, чем в среднем по России. Погрузка по ЮУЖД составила 48 077 тыс.тн., что на 8,3% больше чем в 2010 году, а грузооборот вырос на 9,7%.

В области зарегистрировано 650994 единиц транспортных средств, в том числе: грузовых – 85663, легковых – 488946, автобусов – 16970. Деятельность всех структур, участвующих в организации и перевозках населения автомобильным транспортом, регулируется Уставом автомобильного транспорта и нормативно-правовыми актами Оренбургской области. Открыто более 470 пригородных и междугородных, 200 городских и внутрипоселковых маршрутов, на которых работает более 6800 автобусов. На территории Оренбургской области работают 52 автобусных маршрута, связывающих города области с другими регионами Российской Федерации. Кроме того, на паритетной основе осуществляются перевозки по 12 международным автобусным маршрутам с городами: Актобе, Уральск, Хромтау, Житикара, Бадамша, Рудный (Казахстан); Оринген, Штуттгард (Германия). В области создана маршрутная сеть, позволяющая обеспечить пассажирские автобусные перевозки в области, открыто более 470 пригородных, междугородных и более 200 городских и внутрипоселковых маршрутов. Пассажирский автомобильный транспорт является отраслью, которая оказывает существенное влияние на социальную сферу. На долю грузового автомобильного транспорта приходится около 3/4 грузов, перевезенных всеми видами транспорта. Продолжается тенденция выделения из состава крупных и средних транспортных предприятий малых предприятий и ИП. В целом лишь 12% организаций имеют 25 и более автомобилей. На коммерческой основе выполняются около 21% грузовых перевозок,

остальная доля приходится на перевозку грузов для собственных нужд [3].

Воздушный транспорт Оренбургской области представлен федеральным государственным унитарным предприятием (ФГУП) «Оренбургские авиалинии», федеральным государственным унитарным предприятием «Международный аэропорт «Оренбург» и государственным унитарным предприятием «Аэропорт «Орск». В 2010 году в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации проведена реорганизация ФГУП «Оренбургские авиалинии» в форме выделения из него ФГУП «Международный аэропорт «Оренбург». Международный аэропорт Оренбург включает в себя: - международный аэропорт II класса, аэровокзал на 400 пассажиров в час; международный павильон на 150 пассажиров в час; парк воздушных судов: 44 самолета АН-2, ТУ-154М, вертолеты, в т.ч. 2 вертолета КА-226. Аэропортом Оренбург в прошедшем году отправлено и принято пассажиров на 30% больше чем в 2009 году, увеличилось на 18,8% количество обслуженных воздушных судов, увеличилось количество принятых и отправленных грузов.

В целях дальнейшего развития аэропорт «Орск» в прошедшем году передан в собственность Оренбургской области. Основанный в 1958 году распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.08.1998 № 1068-р аэропорт Орск открыт для международных полетов, что способствует дальнейшему развитию Восточного Оренбуржья, обладающего мощным экономическим потенциалом и способствующего привлечению значительного количества российских и иностранных инвесторов. В настоящее время аэропорт включает в себя: международный аэропорт с аэродромом класса «В»; с радиомаячной системой посадки типа СП-80М первой категории; пассажирский перрон, аэровокзал на 150 пассажиров в час; международный сектор на 90 пассажиров в час, инженерные коммуникации, стабильно и в полном объеме обеспечивающие электроэнергией, теплом, водой весь комплекс аэропорта.

Газопроводная и нефтепроводная системы Оренбуржья представляют собой сложные сооружения, состоящие из многониточных коридоров трубопроводов, узлов приема и запуска, надводных, подводных, балочных переходов че-

рез автомобильные и железные дороги. На территории области проложен трубопровод «Оренбург - западная граница России». Газопровод протянулся на 2750 км от южных предгорий Урала через казахстанские и южнорусские степи, через всю Украину и, перевалив через Карпаты, подошел к границам Чехии и Словакии. Также имеется газопровод «Бухара – Урал» с ответвлением на Орск. Оренбургский участок газопровода «Бухара-Урал» составляет около 400 километров и обслуживает его Домбаровское производственное управление линейных газопроводов ООО «Оренбурггазпром». Около 5 тыс. км технологических трубопроводов обслуживает Управление по эксплуатации соединительных трубопроводов ООО «Оренбурггазпром». Еще одной крупнейшей организацией, на балансе которой находится более 9680 км. различных подземных трубопроводов (нефть, газ, конденсат, технологическая вода), является ОАО «Оренбургнефть». По территории Оренбургской области проходят два подводящих нефтепровода, по которым нефть подается на ОАО «Орскнефтеоргсинтез», в том числе: Эмба – Орск и Ишимбай – Орск.

Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Оренбургской области составляет 103,0 км. на 1000 кв. км, что несколько ниже чем в ПФО (114,0 км/1000 кв.км.) и существенно выше чем по Российской Федерации (44 км/1000 кв.км). Для сравнения: плотность автомобильных дорог в Самарской области 131 км/1000 кв.км, а в Саратовской области – 98 км/1000 кв.км. В тоже время по протяженности автомобильных дорог общего пользования Оренбургская область занимает второе место в ПФО после Республики Башкортостан. Общая протяженность автомобильных дорог составляет 28 452 км, в том числе: дорог федерального значения – 786 км и дорог территориального значения – 13 104 км.

Проанализировав состояние транспортной инфраструктуры Оренбургской области обратимся к основным проблемам, имеющимся в транспортной инфраструктуре да и во всей транспортной системе Оренбургской области.

1. Показатели безопасности транспортного процесса, в первую очередь дорожного движения, не соответствуют мировому уровню. Данная проблема является общероссийской. В дорожно-транспортных происшествиях ежегод-

но погибают более 36 тыс. человек и получают ранения более 200 тыс. человек. Данная проблема характерна в первую очередь для автомобильного транспорта Оренбургской области.

2. Качество транспортных услуг не отвечает потребностям населения области. Общественный пассажирский транспорт в городах и в пригородных зонах не в состоянии обеспечить спрос на качественные пассажирские перевозки. Часть сельских населенных пунктов области не обеспечена связью по дорогам с твердым покрытием с опорной транспортной сетью.

3. Основные фонды всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами, в результате их износ продолжает нарастать. Это влечет за собой снижение уровня безопасности транспортного процесса, рост транспортных издержек и может стать причиной возникновения дефицита провозных и пропускных возможностей в отдельных элементах транспортной системы. Большая часть железнодорожного, автобусного парка, воздушных судов выработали предельные сроки эксплуатации.

4. Малая ориентированность на слабо защищенные слои населения региона. К данной проблеме привела излишняя коммерциализация транспорта обеспечивающего перевозки пассажиров и грузов. Так на некоторых видах коммерческого транспорта практически полностью отсутствуют какие то либо льготы для слабо защищенных слоев населения области.

5. Сохраняется высокий общий ущерб от таких негативных последствий транспортной деятельности, как аварийность, загрязнение окружающей среды, перегрузка транспортных коммуникаций.

6. Низкий уровень подготовки кадров обслуживающих транспортную инфраструктуру.

7. В последнее время значительно обострились проблемы обеспечения транспортной безопасности и антитеррористической устойчивости транспортной системы.

8. Значительная часть объектов инфраструктуры выходит из строя, стала технически непригодной, морально устаревает.

9. Низкое качество дорожного покрытия, состояние опорной транспортной сети не соответствует существующим и перспективным грузо- и пассажиропотокам.

Данные проблемы в целом и отдельные ее аспекты создают угрозу ограничения экономи-

ческого роста и реализации социальных программ развития страны.

Обсуждение проблем и перспектив развития транспортной инфраструктуры Оренбургской области не обошли стороной и в министерстве транспорта РФ. На совещании 3 марта 2010 года министра транспорта России с губернатором, членами Правительства Оренбургской области и руководителями транспортной отрасли региона обсуждался план мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, подписанный с министерством транспорта РФ несколько лет назад [5]. Было принято решение о дополнительном выделении Оренбургской области 300 миллионов рублей на финансирование строительства и содержания дорог. По договоренности с областными властями в федеральную собственность передана дорога Оренбург-Уфа, после решения вопроса о финансировании планируется также принять трассу Оренбург - Акбулак - граница с Казахстаном протяженностью 156 км. Также были затронуты вопросы о ходе подготовки к реализации проекта по созданию международного транспортного коридора «Западный Китай – Западная Европа» [1].

Разобравшись с основными проблемами транспортной инфраструктуры Оренбургской области обратимся к основным направлениям ее развития:

1. Необходимость обновления транспортного парка всех видов транспорта. По данному направлению уже проводится следующая работа. В соответствии с Соглашением между Правительством Оренбургской области и ОАО «РЖД» о взаимодействии и сотрудничестве проводится совместная работа по обновлению объектов пассажирского комплекса, по строительству и реконструкции объектов железнодорожной инфраструктуры. В 2010 году Южно-Уральской железной дорогой на развитие железнодорожной инфраструктуры на территории Оренбургской области освоено 1 610 млн. рублей. Рост инвестиций по сравнению с 2009 годом составил 1,9 раза. В 2010 году перевезено пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении 3238,0 тыс.чел., из них региональных льготников – 138 тыс.чел., что на 6,2% больше чем в 2009 г. В пригородном железнодорожном сообщении на маршруте Оренбург-Бузулук организовано движение современными рельсовыми автобусами РА-2.

2. Введение обязательной подготовки водительского состава автобусов в специальных учебных центрах. В настоящее время это является просто жизненной необходимостью

3. Целесообразно развивать транспортные коридоры и комплексные транспортные узлы. Совершенно очевидно, что без развития транспортной инфраструктуры об экономическом росте не может быть и речи. Южно-Уральской железной дорогой при поддержке Правительства Оренбургской области разработан бизнес-план проекта «Развитие южного железнодорожного выхода с Урала на Запад» (Электрификация железнодорожной линии «Оренбург-Красногвардеец-Сенная»). Данный проект предусматривает сформировать альтернативный широтный маршрут Каргалы – Орск – Оренбург – Красногвардеец – Сенная для грузов железнодорожного транзита из западного Китая в Европу с обходом загруженных участков Транссиба и существенно усилит одно из важных транспортно-логистических направлений «Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел», а также позволит обеспечить стратегические потребности в перевозках Орско-Новотроицкой агломерации. Проект включен в перечень крупных инвестиционных проектов Приволжского федерального округа и в Транспортную Стратегию Российской Федерации до 2030 года, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации.

4. Усиление государственного контроля за качеством оказания транспортных услуг. Так для взаимодействия и координации деятельности муниципальных образований области, перевозчиков всех форм собственности, а также осуществления контроля на межмуниципальных автобусных маршрутах продолжает работать Областная межведомственная транспортная комиссия, в состав которой входят представители министерства экономического развития, промышленной политики и торговли Оренбургской области, муниципальных образований, управления ГИБДД, Управления государственного автодорожного надзора, Управления Федеральной налоговой службы, Управления Роспотребнадзора.

5. Необходимость в защите льготных категорий населения. В целях внедрения в процессы организации пассажирских перевозок инновационных технологий, повышения безопасно-

сти и качества обслуживания населения, в том числе льготных категорий граждан, в 2010 году продолжена работа по внедрению безналичного расчета за проезд на пассажирском транспорте общего пользования с использованием микропроцессорных пластиковых карт «Социальная транспортная карта», «Транспортная карта горожанина» и других. По состоянию на 1 января 2011 года в городах Оренбурге, Орске, Новотроицке, Оренбургском, Саракташском и Новоорском районах работает система безналичного расчета, в том числе по перевозке льготных категорий населения по «Социальным транспортным картам».

6. Введение инновационных систем обеспечения транспортной инфраструктуры. В области целенаправленно продолжается внедрение системы навигационного контроля «ГЛОНАСС/GPS» [4]. По состоянию на 1 января 2011

года система установлена на 704 ед. пассажирского транспорта общего пользования, работающих на муниципальных и межмуниципальных маршрутах области, в т.ч. на всех автобусах, приобретенных для муниципальных образований области в 2009-2010 годах.

7. Совершенствование нормативно-правовой базы в сфере перевозок пассажиров и грузов на уровне Правительства Оренбургской области, а также издание локальных нормативно-правовых актов на уровне администраций городов области.

Решение вышеуказанных проблем позволит гарантировать необходимые условия для функционирования и развития основных отраслей производства и обеспечивать максимально эффективное использование экономического и производственного потенциала региона.

16.05.2011

Список литературы:

1. Стенографический отчет о заседании президиума Государственного совета по вопросам развития транспортной инфраструктуры страны [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://президент.рф/transcripts/6094>
2. Транспорт и связь Оренбургской области: статистический сборник // Оренбург, 2010г.
3. Транспорт в Оренбургской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.orenobl.ru/transport.php>.
4. Стратегия развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.mintrans.ru/StrategRazvit\\_Proekt\\_2004.doc](http://www.mintrans.ru/StrategRazvit_Proekt_2004.doc).
5. Портал Правительства Оренбургской области. Транспорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.orenburg-gov.ru/magnoliaPublic/regportal/Info/OrbRegion.html>.

Сведения об авторах:

**Буреш Ольга Викторовна**, декан факультета экономики и управления, профессор кафедры математических методов и моделей в экономике Оренбургского государственного университета, доктор экономических наук

**Кондратков Игорь Владимирович**, аспирант Оренбургского государственного университета 460018, г. Оренбург, пр-т Победы, 13, e-mail: [ikondratkov@mail.ru](mailto:ikondratkov@mail.ru)

**UDC 656**

**Buresh O.V., Kondratkov I.V.**

Orenburg state university, e-mail: [ikondratkov@mail.ru](mailto:ikondratkov@mail.ru)

#### **TENDENCIES AND THE BASIC DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURES OF THE ORENBURG REGION**

Article is devoted working out of the basic directions of development of a transport infrastructure of the Orenburg region. The analysis of a condition of a transport infrastructure of the Orenburg region is carried out. Rassmot-remy the basic problems existing in given sphere.

Key words: a transport infrastructure, economic potential, requirements of the population. transport strategy.

Bibliography:

1. The verbatim record about session of presidium Gosudarstvenknogo of council concerning development of a transport infrastructure of the country [the Electronic resource]. Mode of access: <http://prezident.rf/transcripts/6094>
2. Transport and communication of the Orenburg region: the statistical collection//Orenburg, 2010r. 15c.
3. Transport in the Orenburg region [the Electronic resource]. Reprers of access: <http://www.orenobl.ru/transport.php>.
4. Strategy of development of transport of the Russian Federation for the period till 2010 [the Electronic resource]. – Reprers of access: [http://www.mintrans.ru/StrategRazvit\\_Proekt\\_2004.doc](http://www.mintrans.ru/StrategRazvit_Proekt_2004.doc).
5. A portal of the Government of the Orenburg region. Transport [the Electronic resource]. – Reprers of access: <http://www.orenburg-gov.ru/magnoliaPublic/regportal/Info/OrbRegion.html>.