

СТРАТЕГИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ НА ДОЛГОСРОЧНЫЙ ПЕРИОД

ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС

ПАСПОРТ ФЛАГМАНСКОГО ПРОЕКТА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ «ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР «ЮЖНЫЙ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫЙ ХАБ»» (проект)



Краснодар

09 апреля 2020

Оглавление

1	Цели и обоснование актуальности флагманского проекта.....	3
1.1	Флагманский проект – основные положения	3
1.2	Базовые принципы, применяемые при разработке и реализации флагманского проекта	5
2	Транспортная система Краснодарского края	6
3	Оценка грузовой базы флагманского проекта.....	12
3.1	Ключевые транспортные узлы Южного экспортно-импортного хаба на территории Краснодарского края.....	12
3.2	Грузовая база Южного экспортно-импортного хаба.....	12
4	Приоритетные проекты и ключевые мероприятия, предусмотренные в рамках флагманского проекта	18
4.1	Оценка инвестиционного потенциала развития ЮЭИХ.....	18
4.2	Перечень, описание и укрупненный план-график реализации приоритетных проектов развития ЮЭИХ.....	19
5	Проекты и мероприятия по ликвидации инфраструктурных ограничений реализации проектов развития ЮЭИХ	25
5.1	Мероприятия по ликвидации инфраструктурных ограничений в части автодорожной инфраструктуры.....	25
5.2	Мероприятия по ликвидации инфраструктурных ограничений в части железнодорожной инфраструктуры	30
5.3	Мероприятия по ликвидации инфраструктурных ограничений в части наземной авиационной инфраструктуры.....	32
5.4	Дополнительные мероприятия по ликвидации инфраструктурных ограничений реализации проектов в рамках ЮЭИХ (в стадии проработки и анализа инфраструктурных ограничений).....	34
6	Эффекты и риски реализации флагманского проекта.....	37
6.1	Перечень и прогноз значений ключевых индикаторов до 2030 г.....	37
6.2	Оценка стратегических результатов (положительных и отрицательных эффектов) реализации флагманского проекта для Российской Федерации и Краснодарского края.....	39
6.3	Оценка возможностей и ограничений (рисков) реализации флагманского проекта	40
	Приложение 1. Комплексы мероприятий, планируемых к реализации в рамках флагманского проекта «Развитие Южного экспортно-импортного хаба».....	41
	Приложение 2. Материалы анализа грузовой базы ЮЭИХ.....	51
	Приложение 3. Инфраструктурные ограничения и мероприятия по их ликвидации в части автодорожной инфраструктуры Краснодарского края.....	56
	Приложение 4. Инфраструктурные ограничения и мероприятия по их ликвидации в части железнодорожной инфраструктуры Краснодарского края.....	117
	Приложение 5. Инфраструктурные ограничения и мероприятия по их ликвидации в части наземной авиационной инфраструктуры Краснодарского края	121
	Приложение 6. Термины и определения	139

1 ЦЕЛИ И ОБОСНОВАНИЕ АКТУАЛЬНОСТИ ФЛАГМАНСКОГО ПРОЕКТА

1.1 Флагманский проект – основные положения

Наименование флагманского проекта	Торгово-транспортно-логистический кластер «Южный экспортно-импортный хаб»
Краткое наименование флагманского проекта	Развитие южного экспортно-импортного хаба (сокращенное наименование флагманского проекта: «ЮЭИХ»)
Сроки реализации флагманского проекта	2019 – 2030 гг.
Наименование национального проекта (программы) /федерального проекта, на реализацию которого направлен флагманский проект	«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года». «Международная кооперация и экспорт». «Безопасные и качественные автомобильные дороги».
Цель Стратегии Краснодарского края, на достижение которых направлен флагманский проект	<p>СЦ-1. Ключевые экономические комплексы края конкурентоспособны на российском рынке, лидеры – глобально конкурентоспособны; сформированы сбалансированные кластеры-лидеры развития Южного полюса роста.</p> <p>Ц-1.1. Ведущий регион-экспортер продукции с высокой долей несырьевого неэнергетического экспорта.</p> <p>СЦ-8. Регион-лидер Южного экспортно-импортного хаба – один из ключевых евразийских транспортно-логистических узлов.</p> <p>Ц-8.1. Регион с развитой системой торговли, сочетающей современные (передовые) и традиционные формы торговли, удовлетворяющей потребности населения в качественных и безопасных товарах по доступным ценам.</p> <p>Ц-8.2. Регион с устойчиво развивающимся транспортным каркасом, обеспечивающим максимальную проницаемость территории.</p> <p>Ц-8.3. Регион с развитой транспортно-логистической системой.</p>
Куратор флагманского проекта	Вороновский Анатолий Владимирович, заместитель главы администрации (губернатора) Краснодарского края
Руководитель флагманского проекта	Переверзев Алексей Леонидович, министр транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края
Администратор флагманского проекта	Коновалов Андрей Владимирович, первый заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края
Проектный офис по разработке и реализации флагманского проекта	<p>Функция проектного офиса закреплена¹ за ООО «Инвестиционно-консалтинговая компания «АВ» (ООО «АВ»), входящим в состав Консорциума Леонтьевский центр – AV Group, в рамках выполнения условий «Соглашения о сотрудничестве в рамках разработки и реализации флагманского проекта Краснодарского края «Торгово-транспортно-логистический кластер «Южный экспортно-импортный хаб» №48 от 15.02.2019 г.</p> <p>Руководитель проектного офиса, Секретарь Межведомственной рабочей группы по отработке проекта «ЮЭИХ» – Крыловский Алексей Борисович, управляющий директор Консорциума Леонтьевский центр – AV Group.</p>
Связь с государственными программами Краснодарского края	Государственная программа Краснодарского края «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края».

¹ Согласно Протоколу от 13 марта 2019 г. №ИГ-74 совещания по разработке и реализации флагманского проекта федерального значения «Южный экспортно-импортный хаб», прошедшего 13 марта 2019 г. в Администрации Краснодарского края под председательством заместителя главы администрации (губернатора) Краснодарского края И.П. Галаса.

	<p>Государственная программа Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края».</p> <p>Государственная программа Краснодарского края «Комплексное развитие транспортно-логистической инфраструктуры Краснодарского края».</p>
--	---

Реализация флагманского проекта «Развитие Южного экспортно-импортного хаба» направлена на развитие потенциала Краснодарского края в системе международных транспортных коридоров и обеспечения высоких темпов экономического роста за счет комплексного развития Южного экспортно-импортного хаба в качестве одного из ключевых евразийских транспортно-логистических хабов, обеспечивающего потребности как внутреннего, так и внешнего рынка, предоставляющего наилучшие условия для экспортеров и импортеров как за счет создания единой технологической платформы сервисов (транспортно-логистической IT-платформы), которую в дальнейшем можно будет использовать для транспортно-логического комплекса РФ, так и за счет повышения пропускной способности и эффективности транспортно-логистической инфраструктуры и повышения качества услуг в сфере транспорта и логистики.

Реализация флагманского проекта будет способствовать выполнению (в пределах установленных законодательством Российской Федерации компетенций федеральных органов исполнительной власти и органов власти субъекта Российской Федерации) положений Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» в части обеспечения темпов экономического роста выше мировых при сохранении макроэкономической стабильности путем:

- повышения уровня экономической связанности территории Российской Федерации посредством расширения и модернизации авиационной, железнодорожной, автодорожной и морской инфраструктуры, в том числе за счёт реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов, а также создания основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами;
- развития международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток» для перевозки грузов за счёт увеличения мощностей морских портов Азово-Черноморского бассейна, увеличения пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна и формирования узловых грузовых мультимодальных терминально-логистических центров.

Южный экспортно-импортный хаб в данном проекте рассматривается как система взаимосвязанных транспортных узлов, расположенных на территории Краснодарского края, в которых сходятся транспортные потоки.

Южный экспортно-импортный хаб должен выстроить стратегию взаимодействия и комплексного развития с Транскавказским коридором и Каспийским хабом. Только в результате взаимодействия всех элементов мы получим глобальный конкурентоспособный механизм развития торгово-транспортно-логистической системы Юга России.

Также реализация данного проекта будет способствовать повышению связности курортных территорий внутри Краснодарского края, снятию напряженности на подъездах к Черному морю и увеличению пассажиропотока.

Планируется, что Южный экспортно-импортный хаб будет состоять из нескольких транспортно-логистических узлов, взаимосвязанных между собой: Краснодар, Новороссийск, Темрюкский и Туапсинский районы и ряда инвестиционных проектов, выстроенных в единую систему южного транспортно-логистического комплекса.

1.2 Базовые принципы, применяемые при разработке и реализации флагманского проекта

Флагманский проект Краснодарского края имеет федеральное значение.

Флагманский проект разрабатывается и реализуется в рамках действующего законодательства РФ – комплексный инвестиционный проект, объединяющий приоритетные инвестиционные проекты Краснодарского края, направленные на привлечение инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающих опережающий рост грузо- и пассажиропотока посредством:

- реализации частных и частно-государственных инвестиционных инициатив (приоритетных проектов) в сфере транспортной инфраструктуры;
- создания единой цифровой платформы оказания транспортно-логистических услуг, предоставляющей грузовладельцам безбарьерный доступ к транспортно-логистической инфраструктуре, обеспечивающей внешнюю торговлю (в конечном счёте должен заработать принцип «приложения» с услугами 4-PL оператора);
- достижения синергетических и мультипликативных эффектов от реализации мероприятий комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, национальных проектов и государственных программ, в том числе путем привлечения в их реализацию частных инвестиций.

Связанность объектов и субъектов хаба обеспечивается:

- единой управленческой моделью развития;
- единой цифровой инфраструктурой.

Проект обеспечивает привлечение частных инвестиций, направленных на реализацию национальных целей развития.

«Южный экспортно-импортный хаб» – это долгосрочная инициатива (горизонт планирования и прогнозирования 2030 год).

Принципы взаимодействия ЮЭИХ и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (далее – КПРМИ):

- Проекты КПРМИ автоматически включаются в ЮЭИХ.
- ЮЭИХ стимулирует инициацию новых внебюджетных инфраструктурных проектов.
- ЮЭИХ развивает цифровую платформу взаимодействия всех проектов.
- ЮЭИХ стимулирует высокое качество управленческого взаимодействия приоритетных проектов, входящих в ЮЭИХ (в т.ч. входящих в КПРМИ).

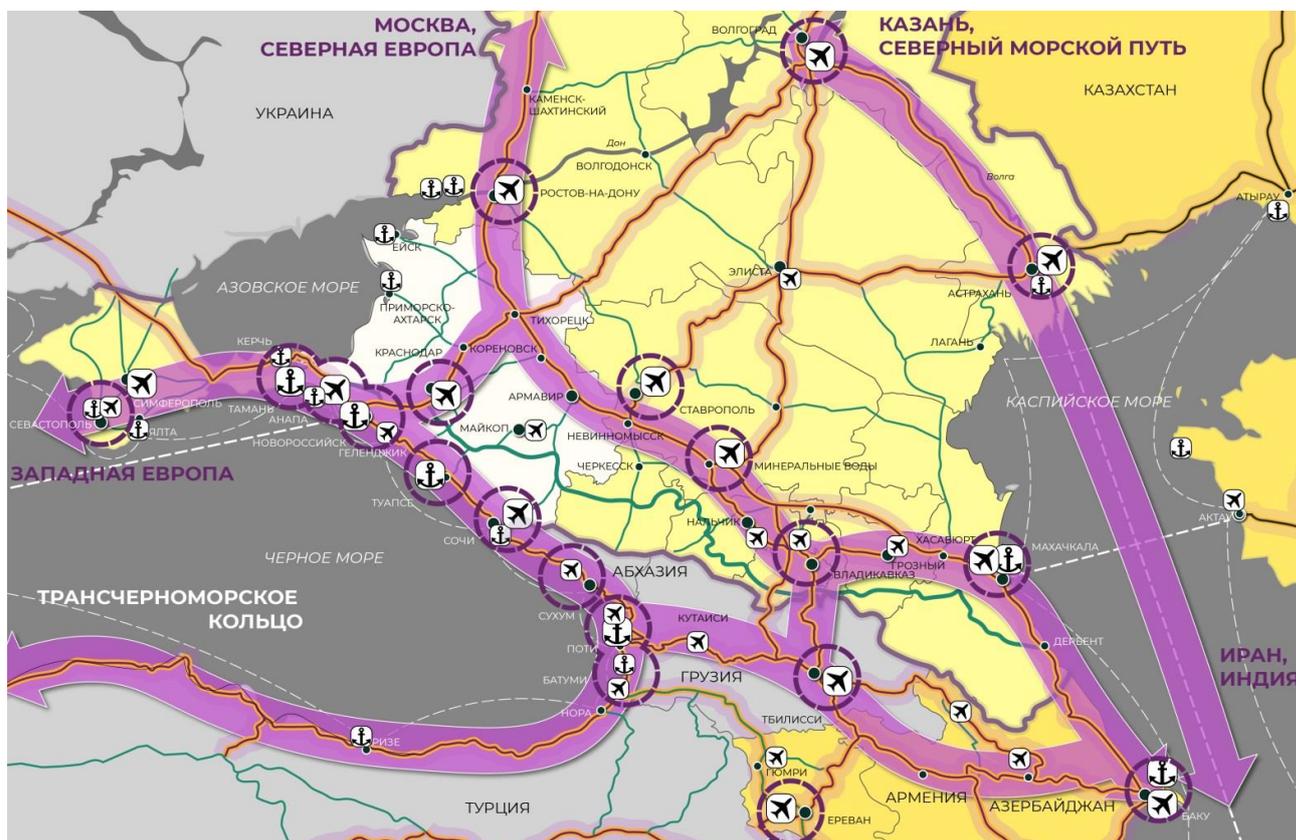
Эффекты реализации Проекта для субъектов РФ, входящих в ЮФО и СКФО:

- Повышение доступности сервисной экспортной транспортно-логистической инфраструктуры для субъектов МСП.
- Обеспечение связанности транспортной инфраструктуры ЮЭИХ и соседних с Краснодарским краем субъектов РФ.

2 ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

Краснодарский край является важнейшим элементом транспортной системы России и обладает уникальным геостратегическим положением: находится на пересечении торгово-транспортно-логистических потоков из Европы, Средиземноморья, Ближнего Востока и Средней Азии. По его территории проходят морская и сухопутная государственные границы, маршруты двух международных транспортных коридоров.

Рисунок 1 – Южный полюс роста Российской Федерации и Южный экспортно-импортный хаб (ЮЭИХ) в системе международных транспортных коридоров



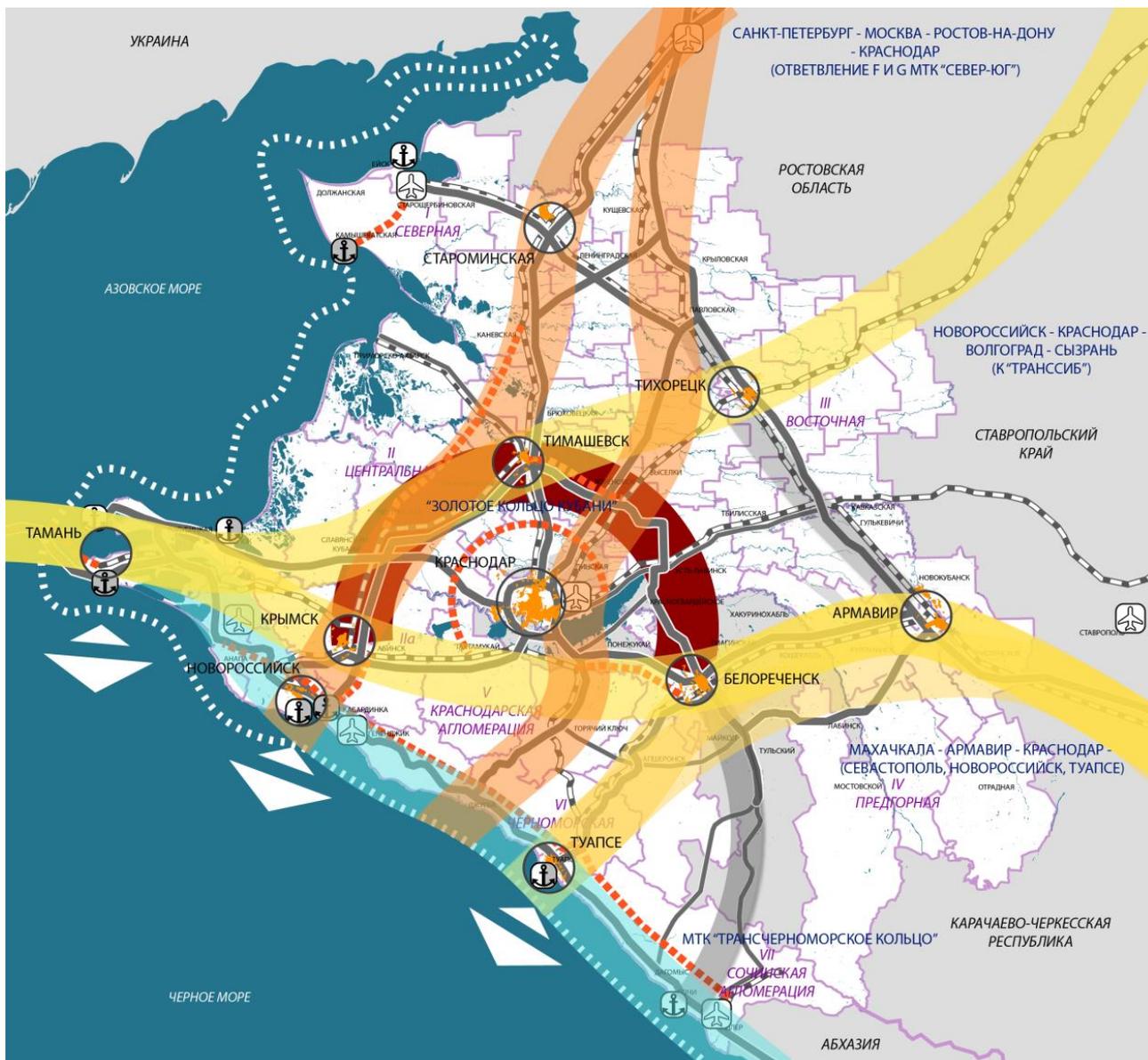
В Краснодарском крае **4 аэропорта**: международные аэропорты федерального значения Краснодар, Сочи, Анапа и региональный Геленджик. На долю аэропортов региона приходится более 6 % всех пассажирских перевозок в России. По итогам 2018 года общий пассажиропоток в аэропортах Кубани вырос на 13 % в сравнении с аналогичным периодом прошлого года и составил 12,3 млн человек.

По территории Краснодарского края проходят **2,2 тыс. км железных дорог**. Грузовые и пассажирские перевозки обеспечивают 2 крупные сортировочные станции, 9 участковых, 23 грузовых и 7 пассажирских станций. Железные дороги края обеспечивают перевозку грузов в морские порты и республику Крым.

В 2019 г. сдан в эксплуатацию железнодорожный обход Краснодара протяженностью 69 км. Участок представляет собой полностью электрифицированную двухпутную магистраль по направлению в Крым и к морским портам. Транзитный грузопоток, ранее проходивший через город Краснодар, теперь направляется в обход, что позволило улучшить транспортную и экологическую ситуацию в кубанской столице. Сроки перемещения грузов на участке сократились на 10 часов.

В конце 2019 г. открылось движение по железнодорожной части 19-километрового Крымского моста. Двухпутная железная дорога обеспечит пропускную способностью до 47 пар поездов в сутки.

Рисунок 2 – Краснодарский узел ЮЭИХ



В рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848, на территории Краснодарского края реализуется комплексный проект «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна». Плановые параметры проекта утверждены Председателем Правительства Российской Федерации Д.А. Медведевым в составе паспорта (Распоряжение Правительства РФ от 27 декабря 2014 года № 2744-р). Проект реализуется за счёт инвестиционного бюджета ОАО «РЖД». Сроки реализации проекта: 2014 – 2020 годы.

В рамках данного комплексного проекта реализованы или реализуются следующие инвестиционные проекты:

- «Строительство обхода Краснодарского железнодорожного узла» (построено 69 км, движение открыто 6 февраля 2019 г.);
- «Комплексная реконструкция участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская» (119 км, окончание работ в 2019 году);
- «Комплексная реконструкция линий Таманского полуострова» (21 км, окончание работ в 2019 году);

- «Строительство вторых путей, развитие железнодорожных узлов, пограничных и сортировочных станций на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» (12 км Тимашевская – Кирпильский, окончание работ в 2019 году);
- «Электрификация линий Таманского полуострова (1 этап, участок Разъезд 9 км – Юровский – Анапа, окончание работ 2019 год)».

В ходе реализации комплексного проекта планируется увеличение пропускной способности железных дорог на подходах к морским портам и Крымскому мосту до 154 пар поездов в сутки, что может обеспечить перевозку грузов в объеме более 125 млн т в год (по оценке АО «ИЭРТ»). В то же время заявки морских портов на объёмы перевозок железнодорожным транспортом на 2020 год уже составляли 231,9 млн т в год (по данным АО «ИЭРТ»).

На азово-черноморском побережье Краснодарского края расположено **9 морских портов**: Новороссийск, Туапсе, Сочи, Ейск, Темрюк, Кавказ, Тамань, Анапа, Геленджик. Навигация практически круглогодичная, что делает регион стратегически важным. По итогам 2018 года морские порты региона обеспечили перевалку внешнеторговых и транзитных грузов, в том числе нефти и нефтепродуктов, объемом более 240 млн т или около 30 % внешнеторговых грузов России, что составляет прирост 5,6 % к аналогичному периоду прошлого года.

По данным Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), морские порты Краснодарского края имеют следующие суммарные характеристики:

- площадь территории – 736 га;
- площадь акватории – 559 км²;
- количество причалов – 228;
- длина причального фронта – 37,2 км;
- площадь крытых складов – 183 тыс. м²;
- площадь открытых складов – 1 301 тыс. м²;
- пропускная способность грузовых терминалов – 327 млн т в год;
- пропускная способность контейнерных терминалов – 1,18 млн TEU в год;
- пропускная способность пассажирских терминалов – 8 231 тыс. пассажиров в год.

Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным распоряжением Правительства от 30 сентября 2018 г. № 2101-р, предусмотрена реализация федерального проекта «Морские порты России». Основная задача проекта – увеличение мощностей морских портов Российской Федерации до 1,3 млрд т, включая порты Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов.

Пунктом 5 федерального проекта «Морские порты России» предусмотрено достижение следующих результатов:

- Реализация мероприятий по развитию портовой инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна и увеличение мощности морских портов на 103,9 млн т (29,1 % общего прироста), в срок 2019 – 2024 гг.
- Создание сухогрузного района морского порта «Тамань» (увеличение мощности российских морских портов на 62 млн т, или 59,7 % прироста по бассейну (17,4 % общего прироста), в срок 2019 – 2024 гг.

Проект создания сухогрузного района морского порта Тамань также является частью ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010-2020 годы». Общая стоимость проекта – 228 млрд руб. (средства бюджета и частных инвесторов). Проект предполагает развитие грузового района на период до 2025 года. Порт будут расширять за счет включения участков в районе мыса Тузла и создания искусственных земельных участков. На них разместится сухогрузный район порта мощностью 94 млн т в год.

С учетом особого географического положения Краснодарского края, наличия на его территории курортной зоны федерального значения, крупнейших морских портов, а также нового транспортного маршрута в Крым, **автомобильные дороги** Краснодарского края являются важнейшим элементом транспортной инфраструктуры как Южного Федерального округа, так и Российской Федерации в целом.

Автодорожная инфраструктура Кубани – это сеть автомобильных дорог общего пользования протяжённостью 42 277 км, из которых 1 644 километров – федерального, 8 893 км – регионального и 31 740 км – дороги местного значения муниципальных образований. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Краснодарском крае составляет 472 км на 1 000 км² территории, что в 7,5 раза больше, чем в среднем по России. По плотности автомобильных дорог край находится на 14 месте среди регионов России. Тем не менее, плотность очень неравномерна по территории и значительно меньше в горных и предгорных районах. Также в этих районах значительно ниже надёжность функционирования дорожной инфраструктуры. Для горных дорог Краснодарского края характерны различные опасные природные процессы. Это оползни, сели, размывы. Даже для федеральных дорог это зачастую становится большой проблемой. И на региональных дорогах сегодня имеется более 160 оползней и размывов. Специфические дорожно-строительные работы на этих участках является очень дорогостоящим из-за необходимости устройства капитальных удерживающих сооружений и подпорных стен.

Особенности автодорожной сети Краснодарского края

Особенности загрузки автодорожной инфраструктуры Краснодарского края связаны с наличием значительного транзитного трафика в морские порты и Республику Крым, а также большой объём перевозок, связанных с туристическим и агропромышленным комплексами.

По статистике, в среднем почти 10 % отправляемых морским путём грузов и 50 % принимаемых перевозится по автомобильным дорогам. Поэтому значение автомобильных дорог Краснодарского края для экономики страны сложно переоценить – они обеспечивают транспортную доступность «южных ворот России». По территории Краснодарского края проходят ответвления двух международных транспортных коридоров, «Север – Юг» и «Транссиб». Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг» (NS) проходит по маршруту Финляндия – Россия – Иран – Индия.

Основной автодорожный маршрут МТК NS:

- NSA: Торфяновка (граница с Финляндией) – Санкт-Петербург – Великий Новгород – Тверь – Москва – Кашира – Тамбов – Волгоград – Астрахань.

Ответвление №2 автодорожного маршрута NSA:

- NSA2: Кашира – Воронеж – Каменск-Шахтинский – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск/Сочи.

Ответвление №8 автодорожного маршрута NSA:

- NSA8: Ростов-на-Дону (от Павловской) – Минеральные Воды – Нальчик – Владикавказ – Верхний Ларс (граница с Грузией).

Межправительственное соглашение о создании коридора «Север – Юг» было подписано в 2000 году и ратифицировано в 2002 году. В соответствии с этим, Министерство транспорта Российской Федерации в 2002 году проработало железнодорожные, автодорожные, внутренние водные и морские маршруты МТК и его ответвлений. По территории Краснодарского края проходят ответвления №2 (NSA2) и №8 (NSA8) автодорожного маршрута МТК «Север – Юг». В настоящее время они проходят по следующим существующим автомобильным дорогам:

NSA2:

- М-4 «Дон» (федерального значения);
- А-146 Краснодар – Верхнебаканский (федерального значения);

- А-290 Новороссийск – Керчь (федерального значения) на участке от примыкания автомобильной дороги Подъезд к г. Новороссийск до примыкания автомобильной дороги А-146;
- 03 ОП РЗ 03К-367 Подъезд к г. Новороссийск (регионального значения);
- улицы МО город Новороссийск: Мефодиевская, Васенко, Элеваторная, Судостальская, Портовая (местного значения).

NSA8:

- Р-217 «Кавказ» (федерального значения).

После строительства Дальнего западного обхода Краснодара и модернизации автомобильной дороги А-289 Краснодар – Темрюк – Белый кратчайший маршрут NSA2 пройдёт по другим дорогам.

С 2014 года дороги Кубани обеспечивают транспортную доступность Крымского полуострова. До 2018 года активно работали паромные переправы. После окончания строительства Крымского моста интенсивность движения в этом направлении значительно увеличилась. Пропускная способность Крымского моста составляет 40 тыс. автомобилей в сутки. За первый год эксплуатации, с мая 2018 по май 2019 года, по мосту проехало 5 миллионов автомобилей, в том числе почти 500 тысяч грузовых и более 60 тысяч автобусов. В августе 2019 года была зафиксирована максимальная интенсивность движения на Крымском мосту – 35 989 машин в сутки. Планируется, что после открытия железнодорожной части моста по нему будет ежегодно перевозиться всеми видами транспорта 13 млн т грузов. В соответствии с прогнозом, в 2025 году среднегодовая суточная интенсивность движения автомобилей по мосту составит 22,2 тыс. автомобилей в сутки, а по железной дороге будет перевозиться 15,2 млн пассажиров в год.

Краснодарский край – один из лидеров российского туристского рынка, прежде всего в сегменте пляжного отдыха. Регион обладает уникальным сочетанием рекреационных ресурсов и развитой туристской инфраструктурой. В пик летнего сезона емкость курортов края достигает 800 тыс. мест. Туристические бренды Кубани широко известны, в том числе и за рубежом. Туристский поток стабильно растёт на протяжении последних лет. Если в 2017 году курорты Краснодарского края посетили 16 030,8 тыс. туристов, то в 2018 г. – 17 032,2 тыс., то есть на 6 % больше. За последние 18 лет число отдыхающих в Краснодарском крае увеличилось почти в 3,5 раза. Всё больше туристов приезжает на автомобилях. Увеличивается транзитный туристский трафик в Крым. При этом пропускная способность многих участков курортных маршрутов практически не изменилась с середины прошлого века. Транспортная доступность Черноморского побережья не улучшается и значительно отстаёт от зарубежных курортов.

При общей протяжённости береговой линии около 450 километров, к нему ведут только два радиальных автодорожных маршрута: Краснодар – Джубга (М-4 «Дон») и Краснодар – Новороссийск (А-146+А-290). Для сравнения: при протяженности побережья турецкого курорта Анталья всего около 40 км, его транспортную доступность обеспечивают один трансъевропейский автомобильный маршрут и 4 государственные автомагистрали, а транспортные потребности французского курорта Лазурный Берег, при протяженности береговой линии 300 км, обеспечивают 3 международных европейских автомобильных маршрута и около десятка радиальных шоссейных дорог.

Дальнейшему развитию курортно-туристического комплекса препятствуют низкая транспортная доступность черноморского побережья и высокая доля транспортной составляющей в цене туристского продукта.

Другой фактор, оказывающий значительное влияние на загрузку автомобильных дорог Краснодарского края – сельское хозяйство. Краснодарский край – крупнейший сельскохозяйственный регион России, лидер по производству зерна, сахарной свёклы. Второй – по производству семян подсолнечника. Входит в тройку крупнейших производителей овощей. Край производит 80 % риса, 40 % фруктов и четверть сахара в стране.

Ежегодно в крае собирается около 30 млн т сельскохозяйственной продукции. Вся она перевозится с полей и ферм к местам хранения и переработки по автомобильным дорогам, главным образом регионального, межмуниципального и местного значения. Поэтому интенсивность движения значительно меняется в течении года. Для основных автомобильных дорог регионального значения максимум приходится на середину августа. В это время общий трафик увеличивается в 3,2 раза, а интенсивность движения грузовых автомобилей массой более 10 тонн – в 4,6 раза по сравнению с зимним периодом.

На автомобильные дороги федерального значения, в первую очередь М-4 «Дон» и А-146 Краснодар – Верхнебаканский и А-289 Краснодар – Темрюк – Белый большое влияние оказывает трафик экспортной сельхозпродукции в морские порты. Агропромышленный комплекс Краснодарского края в 2018 году экспортировал сельхозтоваров на более чем \$2,2 млрд, при этом доля сырьевой продукции составила 80 %. Экспорт зерна составил 10,3 млн т в более чем 80 стран мира. До 2024 года экспорт продукции АПК в Краснодарском крае планируется нарастить до 3,8 млрд USD. Приоритетные направления – несырьевые, это сахар, мукомольно-крупяная, масложировая и крахмалопаточная продукция. Существуют резервы по экспорту птицы, винодельческой продукции, соков, кондитерской продукции. До 2024 года объем экспорта несырьевых продуктов АПК должен вырасти в сравнении с 2018 годом в 3,6 раза.

Кроме того, через порты Краснодарского края экспортируется продукция АПК других регионов. По итогам 2018 г. экспорт только зерновых составил 38,6 млн т, увеличившись за год на 19 %. Значительная часть экспортной сельхозпродукции доставляется в порты автомобильным транспортом. Очереди зерновозов на обочинах дорог в уборочный период и после него – большая проблема на дорогах к морским портам. Дополнительные проблемы на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения создают массовые перевозки сельскохозяйственной техники. Это происходит не только во время уборочной. В осеннюю посевную кампанию задействовано более 64 тыс. единиц сельхозтехники.

Высокий спрос на передвижения наблюдается на сети дорог общего пользования как на уровне международных и межрегиональных связей, так и на уровне местных корреспонденций.

Максимальных значений интенсивность движения транспортных потоков достигает на сети дорог федерального значения и основных дорогах регионального значения.

Существующая среднегодовая суточная интенсивность движения транспорта на основных автодорогах федерального и регионального значения в зависимости от перегона составляет:

- М-4 «Дон» Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск: до 46 553 авт./сутки;
- А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – «А-290 Новороссийск – Керчь»:
- Р-217 «Кавказ»: до 13 000 авт./сутки;
- А-147 Джубга – Сочи – граница с Республикой Абхазия: до 36 549 авт./сутки при коэффициенте загрузки до >1;
- А-290 Новороссийск – Керчь: до 27 300 авт./сутки при коэффициенте загрузки до >1;
- А-146 Краснодар – Верхнебаканский: до 35 000 авт./сутки;
- А-160 Майкоп – Бжедугхабль – Адыгейск – Усть-Лабинск – Кореновск: 9 000-12 000 авт./сутки;
- обход г. Сочи: 15 000-25 000 авт./сутки;
- г. Краснодар – г. Ейск: до 67 138 авт./сутки;
- на а.д. Майкоп – Туапсе: 8 000-15 000 авт./сутки.

3 ОЦЕНКА ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ФЛАГМАНСКОГО ПРОЕКТА

3.1 Ключевые транспортные узлы Южного экспортно-импортного хаба на территории Краснодарского края

С учетом описанных выше особенностей транспортной инфраструктуры Краснодарского края, в рамках флагманского проекта «Развитие Южного экспортно-импортного хаба» выделяется 4 ключевых транспортных узла:

- **Новороссийский** транспортный узел (Новороссийский ТУ, для целей проекта включает территорию г. Новороссийск, г. Анапа, г. Геленджик, Абинского и Крымского районов)
- **Таманский** транспортный узел (Таманский ТУ, включает территорию Темрюкского района).
- **Туапсинский** транспортный узел (Туапсинский ТУ, включает Туапсинский район, а также ряд территорий Предгорной экономической зоны: Апшеронский и Белореченский районы).
- **Краснодарский** транспортный узел (Краснодарский ТУ, включает территорию Краснодарской агломерации (г. Краснодар, Динской и Северский районы, г. Горячий Ключ) и Центральной экономической зоны (Красноармейский, Калининский, Брюховецкий, Тимашевский, Кореновский, Выселковский, Усть-Лабинский районы, Приморско-Ахтарский, Славянский районы).

Для целей анализа грузопотоков на территории Краснодарского края и оценки грузовой базы ЮЭИХ выделяется еще 3 транспортных узла:

- **Сочинский** транспортный узел (Сочинский ТУ, включает территорию Сочинской агломерации – г. Сочи).
- **Восточный** транспортный узел (Восточный ТУ, включает территории Восточной экономической зоны: г. Армавир, Белоглинский, Гулькевичский, Кавказский, Курганинский, Новокубанский, Новопокровский, Тбилисский, Тихорецкий, Успенский районы и ряд территорий Предгорной экономической зоны: Лабинский, Мостовский, Отрадненский районы, а также Республику Адыгея).
- **Северный** транспортный узел (Северный ТУ, Северная экономическая зона: Ейский, Каневской, Крыловский, Куцевский, Ленинградский, Павловский, Староминский, Щербиновский районы).

3.2 Грузовая база Южного экспортно-импортного хаба

Министерством экономики Краснодарского края совместно с Министерством транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края при поддержке Проектного офиса флагманского проекта осуществляется работа по анализу перспективной грузовой базы ЮЭИХ и оценке дефицита транспортно-логистической инфраструктуры в Краснодарском крае для обоснования необходимости реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры в рамках реализации флагманского проекта.

Для формирования прогноза грузопотоков организован сбор данных от предприятий транспортно-логистического комплекса, а также от предприятий - крупных грузоотправителей и грузополучателей о фактическом (за 2018-2019 гг.) и прогнозном (на 2021, 2024, 2027 и 2030 гг.) объеме полученных и отправленных грузов (по видам грузов), о географии получения и отправки грузов разными видами транспорта на территории Краснодарского края (в разрезе ключевых транспортных узлов Краснодарского края и основных регионов получения / отправки грузов за пределами Краснодарского края).

Проектным офисом завершена обработка форм, предоставленных по состоянию на 27.03.2020 г., и сформирована сводная база данных по грузопотокам в разрезе транспортных узлов Краснодарского края и направлений перевозки грузов.

Предварительные результаты исследования приведены на рисунке (Рисунок 3) и в таблицах (Таблица 1, Таблица 2).

В текущей стадии исследования обоснованность прогноза роста грузопотоков имеет следующие показатели:

- Новороссийский ТУ: общая оценка обоснованности – 88% (с учетом предварительных данных, полученных в 2019 г.), в т.ч. с высокой степенью обоснованности (в рамках текущего исследования) – 39%.
- Таманский ТУ: общая оценка обоснованности – 77% (с учетом предварительных данных, полученных в 2019 г.), в т.ч. с высокой степенью обоснованности (в рамках текущего исследования) – 28%.
- Туапсинский ТУ: общая оценка обоснованности – 100% от прогноза грузопотоков. Данные, предоставленные предприятиями в рамках текущего исследования, превышают прогнозные оценки.

Рисунок 3 – Потенциал и глубина текущего обоснования прироста грузовых перевозок

Потенциал развития ЮЭИХ				
	Всего*	Новорос- сийский ТЛУ	Таманс- кий ТЛУ	Туапсин- ский ТЛУ
Потенциал прироста грузовых перевозок по ключевым ТЛУ* без нефти и нефтепродуктов; в соответствии со стратегией Краснодарского края: базовый и оптимистический сценарии	+160-216 млн т	+57-68	+93-133	+10-15
Доля подтвержденного исследованием прироста грузовых перевозок, на основе предварительных данных участников ФП ЮЭИХ**	82%	88%	77%	100%
в т.ч. высокой степени обоснованности**	36%	39%	28%	100%
Минимальный прирост грузовых перевозок ж/д транспортом оценка на основе данных участников ФП ЮЭИХ	+85,9 млн т	+23,9	+50,6	+11,4
Минимальный прирост грузовых перевозок а/м транспортом оценка на основе данных участников ФП ЮЭИХ	+22,5 млн т	+11,8	+10,7	
Прирост интенсивности перевозок а/м транспортом	+16 969 прив. ед./сутки	+12 197	+4 772	

* По ключевым ТЛУ Азово-Черноморского бассейна. ** – доля от прироста грузовых перевозок по базовому сценарию.
Источник: Стратегии Краснодарского края, г.Новороссийска, Темрюкского и Туапсинского районов, паспорта проектов, Минтранс Краснодарского края, аналитика LC-AV.



Таблица 1 – Прогноз прироста грузовых перевозок в 2024 г. и 2030 г. относительно 2018 г. в разрезе транспортных узлов, направлений и видов транспорта (по данным детального исследования грузовой базы ключевых предприятий края), млн т

ТУ / Направление / Вид транспорта	2024	2030
Новороссийский ТУ	16,126	19,449
Входящие	10,408	12,517
Автомобильный транспорт	2,905	4,568
Внутренний водный транспорт	0,000	0,000
Железнодорожный транспорт	1,029	1,468
Морской транспорт	0,002	0,008
Трубопроводный транспорт	6,472	6,472
Исходящие	5,718	6,932
Автомобильный транспорт	6,378	7,488
Железнодорожный транспорт	0,703	0,807

ТУ / Направление / Вид транспорта	2024	2030
Морской транспорт	-1,364	-1,364
Внутренние	2,534	3,466
Автомобильный транспорт	2,246	3,115
Железнодорожный транспорт	0,027	0,090
Морской транспорт	0,261	0,261
Таманский ТУ	15,609	28,285
Входящие	9,191	17,382
Автомобильный транспорт	3,601	5,046
Железнодорожный транспорт	5,238	9,482
Морской транспорт	0,352	2,854
Исходящие	6,418	10,903
Автомобильный транспорт	0,182	0,282
Внутренний водный транспорт	0,042	0,042
Железнодорожный транспорт	0,250	2,750
Морской транспорт	5,944	7,829
Внутренние	0,427	1,359
Автомобильный транспорт	0,377	1,309
Железнодорожный транспорт	0,050	0,050
Туапсинский ТУ	22,174	22,174
Входящие	11,087	11,087
Железнодорожный транспорт	9,920	9,920
Морской транспорт	0,598	0,598
Трубопроводный транспорт	0,569	0,569
Исходящие	11,087	11,087
Автомобильный транспорт	0,598	0,598
Морской транспорт	10,489	10,489

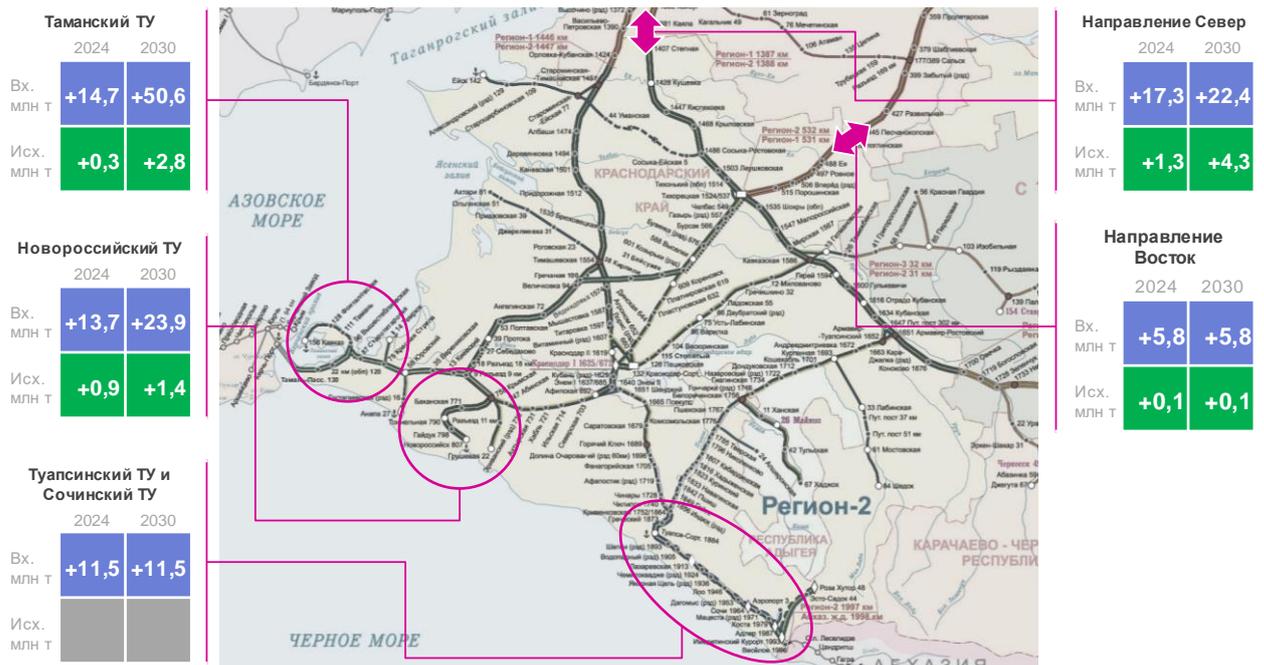
Таблица 2 – Прогноз прироста грузовых перевозок в 2024 г. и 2030 г. относительно 2018 г. в разрезе транспортных узлов, направлений и видов грузов (по данным детального исследования грузовой базы ключевых предприятий края)

ТУ / Направление / Вид груза	2024	2030
Новороссийский ТУ	18,660	22,915
Входящие	10,408	12,517
Контейнеры	1,017	1,323
Нефть	4,402	4,402
Нефтепродукты	2,554	2,554
Химическая продукция (емкостная)	-0,060	-0,060
Уголь	0,286	0,286
Черные металлы	-1,193	-0,393
Железная руда	0,543	0,543
Цветные металлы	0,022	0,022
Удобрения	0,152	0,152
Зерно	2,833	3,833
Растительное масло	0,108	0,108
Продукция АПК (кроме зерна и растительного масла)	-0,022	-0,019
Лесные грузы	-0,032	-0,032
Строительные материалы (кроме цемента)	0,010	0,010
Прочие сухие грузы	-0,211	-0,211
Исходящие	5,718	6,932
Контейнеры	2,708	3,058
Нефтепродукты	0,006	0,010
Черные металлы	1,143	1,143
Железная руда	0,002	0,002
Удобрения	0,100	0,110
Зерно	-1,586	-1,586
Растительное масло	0,005	0,006
Продукция АПК (кроме зерна и растительного масла)	1,764	2,614
Цемент	1,632	1,632
Прочие сухие грузы	-0,056	-0,056

ТУ / Направление / Вид груза	2024	2030
Внутренние	2,534	3,466
Контейнеры	0,911	0,961
Нефтепродукты	0,006	0,010
Удобрения	0,100	0,110
Зерно	0,106	0,106
Растительное масло	0,005	0,006
Продукция АПК (кроме зерна и растительного масла)	1,511	2,378
Цемент	-0,105	-0,105
Таманский ТУ	16,036	29,645
Входящие	9,191	17,382
Контейнеры	0,000	0,002
Нефтепродукты	3,851	6,732
Химическая продукция (емкостная)	0,575	1,105
Прочие наливные грузы	0,112	0,137
Черные металлы	0,030	0,040
Цветные металлы	0,700	0,700
Удобрения	0,020	0,020
Зерно	0,261	0,331
Растительное масло	1,893	4,087
Продукция АПК (кроме зерна и растительного масла)	1,501	3,917
Цемент	-0,020	-0,020
Строительные материалы (кроме цемента)	0,042	0,042
Прочие сухие грузы	0,225	0,289
Исходящие	6,418	10,903
Контейнеры	0,002	0,009
Нефтепродукты	4,391	8,041
Химическая продукция (емкостная)	0,575	1,205
Прочие наливные грузы	0,117	0,142
Черные металлы	0,030	0,040
Цветные металлы	0,700	0,700
Удобрения	0,020	0,020
Зерно	0,121	0,191
Растительное масло	0,174	0,156
Продукция АПК (кроме зерна и растительного масла)	0,073	0,164
Цемент	-0,020	-0,020
Строительные материалы (кроме цемента)	0,042	0,042
Прочие сухие грузы	0,193	0,213
Внутренние	0,427	1,359
Нефтепродукты	0,490	1,260
Химическая продукция (емкостная)		0,100
Зерно	-0,108	-0,108
Продукция АПК (кроме зерна и растительного масла)	0,014	0,034
Прочие сухие грузы	0,031	0,073
Туапсинский ТУ	22,174	22,174
Входящие	11,087	11,087
Нефтепродукты	0,569	0,569
Уголь	0,981	0,981
Черные металлы	3,963	3,963
Зерно	4,976	4,976
Продукция АПК (кроме зерна и растительного масла)	0,598	0,598
Исходящие	11,087	11,087
Нефтепродукты	0,569	0,569
Уголь	0,981	0,981
Черные металлы	3,963	3,963
Зерно	4,976	4,976
Продукция АПК (кроме зерна и растительного масла)	0,598	0,598

Рисунок 4 – Прогноз прироста объёмов перевозок грузов железнодорожным транспортом

Прирост железнодорожной грузовой базы по направлениям и ключевым транспортным узлам



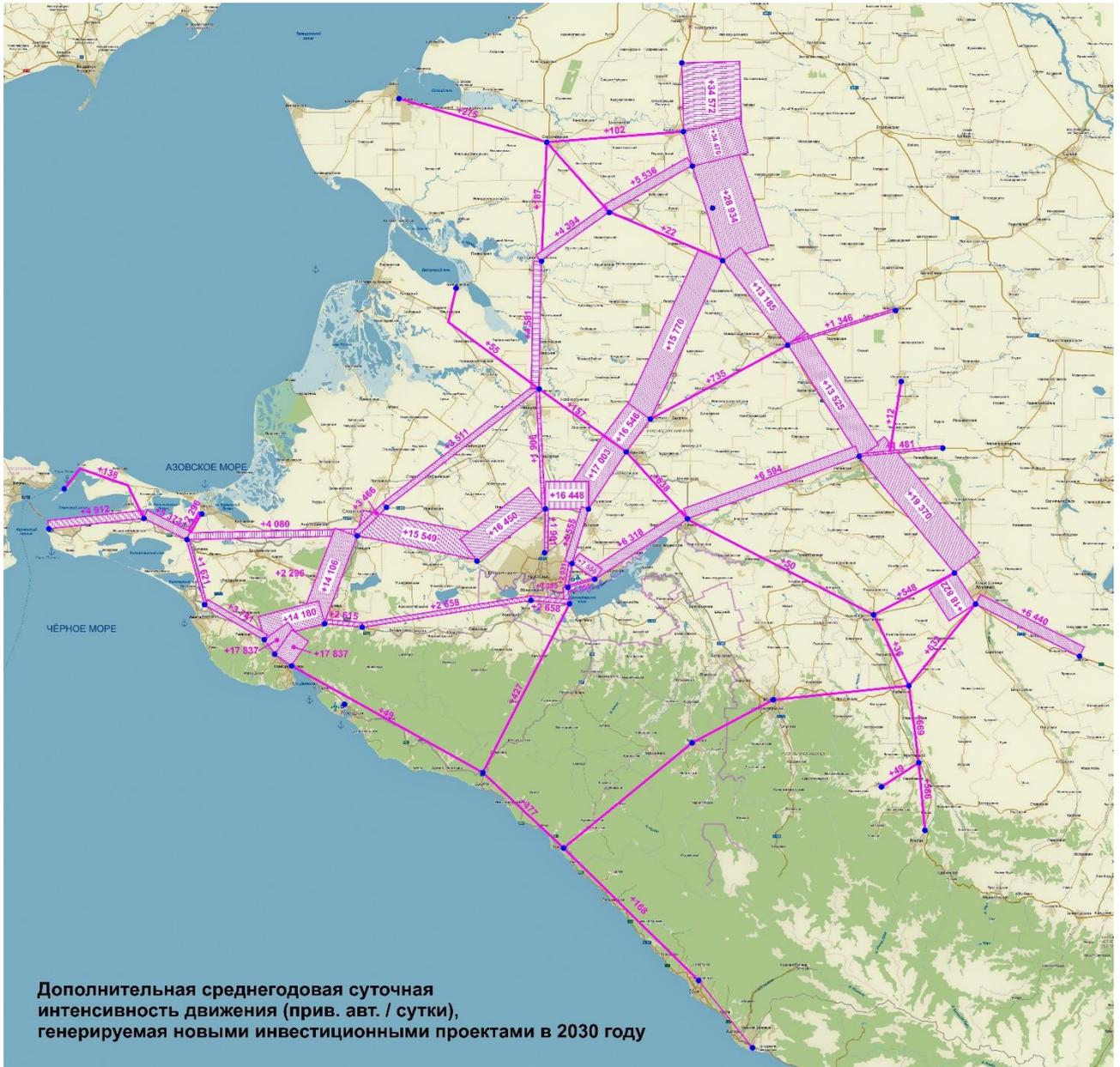
Данные исследования прироста грузовых перевозок, высокой степени обоснованности и на основе предварительных данных участников ФП ЮЭИХ.
Источник: РЖД, LC-AV.ru



Относительно ключевых проектов по строительству, модернизации или расширению федеральной и региональной транспортной инфраструктуры в части автомобильного транспорта (выделенных в Разделе 5.1 настоящего паспорта флагманского проекта) в рамках исследования предварительно определен следующий минимальный прирост интенсивности движения:

1. Строительство автомобильной дороги Цемдолина – ул. Портовая: +12,2 тыс. привед. ед. в сутки.
2. Реконструкция участка автомобильной дороги А-146 Краснодар – Верхнебаканский км 110+512 – км 140+700, Краснодарский край: +9,3 тыс. привед. ед. в сутки.
3. Строительство Дальнего западного обхода г. Краснодара: +9,6 тыс. привед. ед. в сутки.
4. Строительство автомобильной дороги Подъезд к международному аэропорту Краснодар: +0,115 тыс. привед. ед. в сутки.
5. Реконструкция автомобильной дороги г. Славянск-на-Кубани – г. Крымск со строительством обходов населённых пунктов: +9,1 тыс. привед. ед. в сутки.
6. Развитие автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 «Новороссийск – Керчь»: до +9,5 тыс. привед. ед. в сутки.
7. Реконструкция и строительство автомобильной дороги А-290: +3,7 тыс. привед. ед. в сутки.
8. Строительство обхода станции Ленинградской: +2,3 тыс. привед. ед. в сутки.
9. Строительство обхода г. Тимашевска: +1,1 тыс. привед. ед. в сутки.

Рисунок 5 – Оценка прироста среднегодовой суточной интенсивности движения в 2030 г. (на основании предварительных данных детального исследования грузовой базы ключевых предприятий Краснодарского края)



Источник: предварительные расчеты, выполненные на основании представленных предприятиями форм прогноза грузовых перевозок в разрезе направлений и видов грузов (предварительные результаты исследования грузовой базы, проводимого в 2020 г.).

4 ПРИОРИТЕТНЫЕ ПРОЕКТЫ И КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ В РАМКАХ ФЛАГМАНСКОГО ПРОЕКТА

4.1 Оценка инвестиционного потенциала развития ЮЭИХ

В рамках флагманского проекта рассматриваются 37 инвестиционных проектов на общую сумму более 700 млрд руб., в т.ч. проекты, уже заявленные инициаторами для участия в ЮЭИХ с общей суммой инвестиций 577,2 млрд руб. Из них на текущий момент инфраструктурные ограничения проанализированы для 22 проекта (общая сумма инвестиций – 175,9 млрд руб.).

Таблица 3 – Суммарный предполагаемый объём инвестиций в рамках реализации ЮЭИХ (оценка)

Инвестиционный потенциал развития ЮЭИХ

Общий объём инвестиций – более 1,2 трлн руб.

Потенциальные проектные инвестиции	более 700 млрд руб.
в т.ч.: Заявленные для участия в ЮЭИХ	577,2 млрд руб.
из них: инвестиционные проекты к реализации, для которых проанализированы инфраструктурные ограничения	175,9 млрд руб.
Проекты снятия инфраструктурных ограничений ЮЭИХ	более 500 млрд руб.
в т.ч.: Проекты снятия инфраструктурных ограничений, выносимые на 1 МРГ	194,4 млрд руб.

Источники: паспорта проектов, ФП «ЮЭИХ», аналитика LC-AV.



4.2 Перечень, описание и укрупненный план-график реализации приоритетных проектов развития ЮЭИХ

Таблица 4 – Перечень инвестиционных проектов, заявленных к реализации в рамках флагманского проекта «Развитие Южного экспортно-импортного хаба», для которых проанализированы инфраструктурные ограничения

№	Наименование проекта	Инициатор	Муниципальное образование	Объем инвестиций, млрд руб. ²	Срок реализации проекта	Вновь созданные рабочие места (строительство, эксплуатация)	Получена информация по форме Минфина РФ	Форма АЦ	Карточка мероприятия (КПМИ)
Всего				175,865					
Краснодарский ТУ									
1	Развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзала и объектов аэропортовой инфраструктуры», на территории муниципального образования город Краснодар Краснодарского края	ООО Базэл.Аэро. АО «Международный аэропорт Краснодар»	г. Краснодар	19,780	2019-2022	2 250	да (есть замечания к заполнению, отсутствует слайд)	да	да
2	«Создание радиально-кольцевого пригородного пассажирского сообщения в Краснодарской агломерации»	СКЖД	г. Краснодар	88,500			да (есть замечания к заполнению)	нет	нет
Новороссийский ТУ									
3	Капитальное строительство, расширения и модернизации производства и сопутствующих объектов Абинского ЭлектроМеталлургического завода	ООО "Абинский ЭлектроМеталлургический завод"	г. Новороссийск	16,446	2019-2023		да (есть замечания к заполнению)	нет	нет
4	Реконструкция контейнерного терминала АО "НЛЭ"	НМТП, Транснефть. "НЛЭ" АО	г.Новороссийск	2,755	2019-2020	329	да (есть замечания к заполнению)	нет	нет
5	Реконструкция лесного терминала АО "НЛЭ"	НМТП, Транснефть. "НЛЭ" АО	г.Новороссийск	3,266	2019-2021	370	да (есть замечания к заполнению)	нет	нет
6	Реконструкция ООО	НМТП, Транснефть."НМТ"	г.Новороссийск	0,884	2018-2019	-	да (есть	нет	нет

² Предварительные данные на основе финансовых моделей инициаторов проектов.

№	Наименование проекта	Инициатор	Муниципальное образование	Объем инвестиций, млрд руб. ²	Срок реализации проекта	Вновь созданные рабочие места (строительство, эксплуатация)	Получена информация по форме Минфина РФ	Форма АЦ	Карточка мероприятия (КПМИ)
	«Новороссийский мазутный терминал». Светлые нефтепродукты	ООО					замечания к заполнению)		
7	Строительство специализированного терминала перевалки растительных масел на экспорт	НМТП, Транснефть. "ИПП" ООО	г.Новороссийск	1,802	2018-2021	5	да (есть замечания к заполнению)	нет	нет
8	Строительство универсального резервуара РВС-37000 под нефтепродукты и железнодорожных путей необщего пользования на территории НВРЗ	НМТП, Транснефть. "ИПП" ООО	г.Новороссийск	0,815	2019	-	да (есть замечания к заполнению)	нет	нет
9	Модернизация зернового терминала в морском порту Новороссийск	АО «ОЗК»	г.Новороссийск	Уточняется					
10	Модернизация зернового терминала КСК	ООО «ДелоПортс»	г.Новороссийск	Уточняется					
11	Оптово-распределительный центр (ОРЦ) по приемке, хранению и подработке сельскохозяйственной и промышленной продукции	ООО "Акварин"	г.Новороссийск	3,470	2020-2021	265	да (есть замечания к заполнению)	нет	нет
12	Строительство нового аэровокзального комплекса для увеличения пассажиропотока и предоставления пассажирам необходимого уровня сервиса в г. Геленджик	Аэропорт Геленджик	г. Геленджик	9,005	2019-2022	325	да (есть замечания к заполнению, отсутствует слайд)	нет	нет
13	Реконструкция объектов аэропортового комплекса Анапа	ООО «Базэл Аэро», ОАО «Аэропорт Анапа»	г.Анапа	1,490	2019-2021	-	нет	да	да
Туапсинский ТУ									
14	Расширение мощностей производства кислот и сложных минеральных удобрений и комплексная модернизация инфраструктур	ООО "ЕвроХим-Белореченские Минеральные Удобрения"	г. Белореченск	16,388	2020-2023	152	да (есть замечания к заполнению, отсутствует слайд)	нет	нет

№	Наименование проекта	Инициатор	Муниципальное образование	Объем инвестиций, млрд руб. ²	Срок реализации проекта	Вновь созданные рабочие места (строительство, эксплуатация)	Получена информация по форме Минфина РФ	Форма АЦ	Карточка мероприятия (КПМИ)
Таманский ТУ									
15	Терминал по перевалке сельскохозяйственных насыпных и наливных грузов	ГК ЭФКО. «Пищевые ингредиенты» ООО	Темрюкский район	11,264	2019-2022	333	да (есть замечания к заполнению)	нет	нет
16	Модернизация морского порта «Кавказ»	Уточняется	Темрюкский район	Уточняется	Уточняется				
17	Инвестиционные проекты в морском порту Темрюк	ООО «Морской торговый порт Темрюк», ООО «Росмортранс - Темрюк», ООО «Каргохим», ООО «КГС-Мол», ООО «Порт Мечел Темрюк», ООО «КГС-ПОРТ»	Темрюкский район	Уточняется	Уточняется				

Таблица 5 – Перечень инвестиционных проектов, заявленных к реализации в рамках флагманского проекта «Развитие Южного экспортно-импортного хаба», характеризующихся меньшей степенью проработанности представленной информации

№	Наименование проекта	Инициатор	Муниципальное образование	Объем инвестиций, млрд руб.	Срок реализации проекта	Вновь созданные рабочие места (строительство, эксплуатация)	Получена информация по форме Минфина РФ	Форма АЦ	Карточка мероприятия (КПМИ)
Всего по прочим проектам, заявленным для участия в ЮЭИХ				390,328					
Краснодарский ТУ									
1	Создание индустриального парка на приаэропортовой территории г. Краснодар. I этап 20 га	ООО «Базэл Аэро», ООО «Аэропорт Девелопмент»	г. Краснодар	0,527	2021-2024	43	нет	нет	нет
2	Создание мультимодального грузопассажирского транспортного узла и территории развития 2614 га в г. Краснодар на принципах Smart City. 2-3 этапы	ООО «Базэл Аэро»,	г. Краснодар	0,500	2023-2026		нет	нет	нет

№	Наименование проекта	Инициатор	Муниципальное образование	Объем инвестиций, млрд руб.	Срок реализации проекта	Вновь созданные рабочие места (строительство, эксплуатация)	Получена информация по форме Минфина РФ	Форма АЦ	Карточка мероприятия (КПМИ)
Сочинский ТУ									
3	Реконструкция объектов аэропортового комплекса Сочи, Краснодарский край»	ООО «Базэл Аэро», АО «Международный аэропорт Сочи»	г.Сочи	10,930	2019-2024	-	нет	нет	да
Новороссийский ТУ									
4	Инвестиционный проект «Инвестиционная программа АО «Черномортранснефть». Реконструкция Нефтерайона «Шесхарис»	АО «Черномортранснефть»	г. Новороссийск	14,036	2006-2020		нет	нет	нет
5	Строительство РВС 37000 и ж/д путей на территории НВРЗ	ПАО "НМТП"	г. Новороссийск	0,962	2019-2020		нет	нет	нет
6	Восстановление судоремонтного производства (ПАО НМТП)	ПАО "НМТП"	г. Новороссийск	0,444	2017-2019		нет	нет	нет
7	Инвестиционный проект «Инвестиционная программа ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов».	ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов»	г. Новороссийск	-	2019-2030		нет	нет	нет
8	Инвестиционный проект «Углубление акватории и реконструкция причальных сооружений Новороссийского морского порта».	ФГУП «Росморпорт», ПАО «НМТП»	г. Новороссийск	-	2019-2024		нет	нет	нет
9	Инвестиционный проект «Строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск СКЖД».	ООО «Стройновация»	г. Новороссийск	-	2019-2021		нет	нет	нет
10	Инвестиционный проект «Строительство автодороги «поселок Цемдолина – улица Портовая».	ГК "Автодор"	г. Новороссийск	-	2019-2029		нет	нет	нет
11	Инвестиционный проект «Мультимодальный	ПАО «РЖД», АФ ОАО «Кубаньпассажиравтосервис»	г. Новороссийск	-	2019-2030		нет	нет	нет

№	Наименование проекта	Инициатор	Муниципальное образование	Объем инвестиций, млрд руб.	Срок реализации проекта	Вновь созданные рабочие места (строительство, эксплуатация)	Получена информация по форме Минфина РФ	Форма АЦ	Карточка мероприятия (КПМИ)
	транспортно-пересадочный узел».	, Группа компаний «Дело», ПАО «НМТП»							
	Таманский ТУ								
12	Строительство морского терминала по перегрузке нефтепродуктов в порту Темрюк	ООО «Росмортранс-Темрюк»	Темрюкский район	5,065	2018-2020		нет	нет	нет
13	Строительство автовокзального комплекса по адресу г. Темрюк, ул. Анджиевского	АФ "Кубаньпассажиравтосервис"	Темрюкский район	0,150	2019-2020		нет	нет	нет
14	Перевалка нефтепродуктов и переработка смеси нефтяных остатков в порту Темрюк	ООО «Темрюкский перегрузочный комплекс «ДИАН»	Темрюкский район	2,000	2019-2021		да (есть замечания к заполнению)	нет	да
15	Строительство МПК ООО «КГС-МОЛ» в порту Темрюк, ЗАО «Кубаньгрузсервис»	ЗАО «Кубаньгрузсервис»	Темрюкский район	2,000	2012-2020		нет	нет	нет
16	Строительство перегрузочного комплекса генеральных грузов открытого и крытого хранения в порту Кавказ	ЗАО «Лада-Геленджик-Транс»	Темрюкский район	1,300	2013-2020		нет	нет	нет
17	Строительство сухогрузного района порта Тамань	ФГУ «Ространсmodernизация»	Темрюкский район	228,040	Требуется уточнение		нет	нет	нет
18	Таманский зерновой терминал в порту Тамань	ООО «Агрохолдинг Тамань» (ГК ОТЭКО)	Темрюкский район	19,500	Требуется уточнение		нет	нет	нет
19	Перевалочная база крупногабаритных и тяжеловесных грузов	ЗАО «Таманьнефтегаз» (ГК ОТЭКО)	Темрюкский район	7,300	Требуется уточнение		нет	нет	нет
20	Реконструкция Таманской базы СУГ. Строительство причального комплекса СУГ и технологической эстакады	ЗАО «Таманьнефтегаз» (ГК ОТЭКО)	Темрюкский район	20,900	2015-2020		нет	нет	нет
21	Таманский Универсальный терминал (перевалка контейнеров, грузов, Ро-Ро и генеральных грузов)	ГК ОТЭКО	Темрюкский район	69,021	2016-2021		нет	нет	нет

№	Наименование проекта	Инициатор	Муниципальное образование	Объем инвестиций, млрд руб.	Срок реализации проекта	Вновь созданные рабочие места (строительство, эксплуатация)	Получена информация по форме Минфина РФ	Форма АЦ	Карточка мероприятия (КПМИ)
Туапсинский ТУ									
22	Строительство объекта транспортной инфраструктуры в порту Туапсе на ООО «Туапсинский балкерный терминал»	АО «Минерально-химическая компания «ЕвроХим»	Туапсинский район	3,844	Требуется уточнение		нет	нет	нет
23	Реконструкция терминального комплекса по перевалке зерновых культур в АО "Туапсинский морской торговый порт" с увеличением объема перевалки зерновых культур с 2 до 3 млн тонн в год	АО «Туапсинский морской торговый порт»	Туапсинский район	3,810	2016-2020		нет	нет	нет

5 ПРОЕКТЫ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ЛИКВИДАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ ЮЭИХ

5.1 Мероприятия по ликвидации инфраструктурных ограничений в части автодорожной инфраструктуры

В результате анализа существующих технических параметров автомобильных дорог, коэффициентов их загрузки и дополнительной интенсивности движения, генерируемой инвестиционными проектами были определены инфраструктурные ограничения (в части автодорожной инфраструктуры) и разработаны мероприятия по их ликвидации. Перечень и основные параметры проектов по строительству, модернизации или расширению федеральной и региональной транспортной инфраструктуры, необходимых для снятия инфраструктурных ограничений и реализации мероприятий, входящих в ЮЭИХ (в части автодорожной инфраструктуры) приведен в таблице (Таблица 6), краткое описание проектов приведено в Приложении 3.

Таблица 6 – Перечень проектов по строительству, модернизации или расширению федеральной и региональной транспортной инфраструктуры, необходимых для снятия инфраструктурных ограничений и реализации мероприятий, входящих в ЮЭИХ (в части автодорожной инфраструктуры)

№ п/п	Наименование мероприятия	Транспортный узел	Значение	Инициатор / заказчик	Протяжённость линейных объектов, км	Стоимость, млрд руб.	Источник финансирования
	Общая стоимость инфраструктурных проектов				398,5	356,2	
	Общая стоимость проектов, не обеспеченных финансированием				149,7	194,4	
	Проекты федерального значения				95,5	154,7	
1	Строительство автомобильной дороги Цемдолина – ул. Портовая	Новороссийский ТУ	федеральное	ГК "Росавтодор"	12,7	66,9	предлагается: КПМИ, ГП РФ "Развитие транспортной системы", Федеральный бюджет

№ п/п	Наименование мероприятия	Транспортный узел	Значение	Инициатор / заказчик	Протяжённость линейных объектов, км	Стоимость, млрд руб.	Источник финансирования
2	Реконструкция участка автомобильной дороги А-146 Краснодар – Верхнебаканский км 110+512 – км 140+700, Краснодарский край	Краснодарский ТУ, Новороссийский ТУ	федеральное	Федеральное дорожное агентство, ФКУ Упрдор «Черноморье»	30,2	46,5	предлагается: КПМИ, ГП РФ "Развитие транспортной системы", Федеральный бюджет
3	Строительство Дальнего западного обхода г. Краснодара	Краснодарский ТУ	федеральное	ГК "Росавтодор"	52,6	41,3	предлагается: КПМИ, ГП РФ "Развитие транспортной системы", Федеральный бюджет - 29 млрд руб, Внебюджетные инвестиции - 12,3 млрд руб.
Проекты регионального значения					54,2	39,7	
4	Строительство автомобильной дороги Подъезд к международному аэропорту Краснодар	Краснодарский ТУ	региональное	Администрация Краснодарского края	12,5	8,1	предлагается: КПМИ, ГП РФ "Развитие транспортной системы", Федеральный бюджет - 4,7 млрд рублей, Бюджет Краснодарского края - 3,4 млрд рублей
5	Реконструкция автомобильной дороги г. Славянск-на-Кубани – г. Крымск со строительством обходов населённых пунктов	Краснодарский ТУ, Новороссийский ТУ	региональное	Администрация Краснодарского края	41,7	31,6	предлагается: КПМИ, ГП РФ "Развитие транспортной системы", Федеральный бюджет - 21,4 млрд руб., Бюджет Краснодарского края - 10,2 млрд руб.

№ п/п	Наименование мероприятия	Транспортный узел	Значение	Инициатор / заказчик	Протяжённость линейных объектов, км	Стоимость, млрд руб.	Источник финансирования
	Общая стоимость проектов, обеспеченных финансированием				248,8	161,8	
6	Развитие автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 «Новороссийск – Керчь»	Краснодарский ТУ, Таманский ТУ	федеральное	ФКУ "Упрдор "Тамань"	119,1	99,4	федеральный бюджет ("Комплексный план модернизации...", проект 4.6, мероприятие 2.1)
7	Реконструкция и строительство автомобильной дороги А-290	Новороссийский ТУ, Таманский ТУ	федеральное	ФКУ "Упрдор "Черноморье"	95,2	42,0	федеральный бюджет
8	Строительство обхода станции Ленинградской	Северный ТУ	региональное	Администрация Краснодарского края	19,5	8,6	бюджет края
9	Строительство обхода г. Тимашевска	Краснодарский ТУ	региональное	Администрация Краснодарского края	15,0	11,8	бюджет края

По проектам «Строительство автомобильной дороги Цемдолина – ул. Портовая», «Реконструкция участка автомобильной дороги А-146 Краснодар – Верхнебаканский км 110+512 – км 140+700, Краснодарский край», «Строительство автомобильной дороги Подъезд к международному аэропорту Краснодар», «Реконструкция автомобильной дороги г. Славянск-на-Кубани – г. Крымск со строительством обходов населённых пунктов» получено предварительное заключение Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации в рамках первого этапа ранжирования в соответствии с Методикой ранжирования отдельных мероприятий, включаемых в федеральные проекты Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 года (далее — Методика), о том, что указанные проекты по итогам предварительной оценки не проходят ранжирование на предмет включения в Комплексный план. В этой связи Министерством транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края 16.03.2020 г. направлены в Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации пояснения по обозначенным вопросам оценки проектов с обоснованием уровня балльных оценок, превышающего необходимый минимум для успешного прохождения первого этапа ранжирования.

Рисунок 6 – Ограничения автодорожной инфраструктуры ЮЭИХ и мероприятия для их ликвидации (результаты анализа)



Рисунок 7 – Ограничения автодорожной инфраструктуры ЮЭИХ и мероприятия для их ликвидации



5.2 Мероприятия по ликвидации инфраструктурных ограничений в части железнодорожной инфраструктуры

В рамках утвержденной инвестиционной программы ОАО «РЖД» реализуется комплекс мероприятий по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, направленных на достижение целевых параметров по перевозке грузов в объеме более 125 млн т, в том числе на территории Краснодарского края реализуются следующие инвестиционные проекты:

- «Комплексная реконструкция участка М. Горький - Котельниково Тихорецкая - Крымская»: строительство вторых путей в 2020 г. - 106 км, в 2021 г. – 20 км.
- «Комплексная реконструкция линий Таманского полуострова»: строительство вторых путей в 2020 г. – 10 км.
- «Строительство вторых путей, развитие железнодорожных узлов, пограничных и сортировочных станций на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна»: реконструкция станции Крымская в 2020 г., реконструкция станции Тимашевская в 2021 г.
- «Электрификация линий Таманского полуострова»: электрификация участка Юровский - Вышестеблиевская в 2020 г. протяженностью 38,5 км.

В соответствии с обновленными прогнозами запланировано дальнейшее развитие инфраструктуры для пропуска грузов в объеме 131,1 млн т к портам Юга России к 2025 г.:

- Запланированы дополнительные мероприятия по строительству вторых путей протяженностью 58 км, в том числе в 2022 г. – 2 км, в 2023 г. – 21 км, в 2024 г. – 35 км (в рамках указанных выше проектов).
- Для перспективного развития железнодорожной станции Новороссийск и строительства парка «Б» заказчиком ФКУ «Ространсmodernизация» в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» реализуется проект «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край). Строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги» (предполагаемый период реализации проекта: 2020-2024 гг.).

В рамках развития Аэропорта Анапа инициатором проекта (ООО «Базэл Аэро») предложено включение в инвестиционную программу ОАО «РЖД» устройства железнодорожного сообщения между станцией «Гостагаевская» и аэропортом «Анапа» длиной 3,5 км.

Текущий статус проекта:

- 23.11.2019 г Президентом РФ В.В. Путиным поддержана инициатива Е.И. Дитриха о строительстве подхода к аэропорту Анапа с созданием транспортно-пересадочного узла (ТПУ).
- 10.01.2020 г. Президентом РФ дано поручение ОАО «РЖД» обеспечить реализацию проекта строительства электрифицированной железной дороги, соединяющей международный аэропорт г. Анапы с инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования, в том числе для организации железнодорожных перевозок пассажиров в сообщении с Республикой Крым (пункт 6 в, Поручение № Пр-191).
- 03.03.2020 г. АО «Росжелдорпроект» завершена разработка основных проектных решений по объекту «Предпроектная оценка стоимости строительства новой железнодорожной линии Аэропорт Анапа – Тамань Пассажирская – ст. Анапа» (9 вариантов) с созданием остановочного пункта Аэропорт Анапа.

Таблица 7 – Участки Северо-Кавказской железной дороги с ограничениями пропускной способности



Источник: данные АО «ИЭРТ» по состоянию на 10.07.2018 г.

Рисунок 8 – Грузовые потоки по Северо-Кавказской железной дороге и объёмы перевозок грузов через порты Азово-Черноморского бассейна (данные 2017 г. и прогноз на 2025 г.)



Источник: данные АО «ИЭРТ» по состоянию на 10.07.2018 г.

Более детальная информация об инфраструктурных ограничениях в части железнодорожной инфраструктуры (в разрезе ключевых транспортных узлов Краснодарского края), а также о проектах и мероприятиях, направленных на их ликвидацию, приведена в Приложении 4.

5.3 Мероприятия по ликвидации инфраструктурных ограничений в части наземной авиационной инфраструктуры

Проекты и мероприятия ЮЭИХ, направленные на снятие инфраструктурных ограничений в части наземной авиационной инфраструктуры, предусмотренные в рамках реализации проектов ООО «Базэл Аэро» и ООО «Аэропорт Геленджик», представлены в таблице (Таблица 8). Более детальная информация об инфраструктурных ограничениях в части наземной авиационной инфраструктуры Краснодарского края, а также о проектах и мероприятиях, направленных на их ликвидацию в рамках флагманского проекта, приведена в Приложении 5.

Таблица 8 – Перечень проектов по строительству, модернизации или расширению федеральной и региональной транспортной инфраструктуры, необходимых для снятия инфраструктурных ограничений и реализации мероприятий, входящих в ЮЭИХ (в части наземной авиационной инфраструктуры)

№	Наименование инвестиционного проекта	Инициатор проекта	Заявленные инфраструктурные ограничения	Заявленные проекты и мероприятия, реализация которых необходима для снятия инфраструктурных ограничений
Новороссийский ТУ				
1	Строительство нового аэровокзального комплекса для увеличения пассажиропотока и предоставления пассажирам необходимого уровня сервиса.	ООО «Аэропорт Геленджик»	Необходима реконструкция и расширение пассажирского перрона, реконструкция рулежной дорожки, очистных сооружений и строительство защитного сооружения гражданской обороны. Отсутствие взлета со «вторым курсом» в сторону гор в связи с наличием линии электропередач вблизи торца взлетно-посадочной полосы.	Реконструкция объектов инфраструктуры аэропорта (перрона, рулежной дорожки, очистных сооружений) и строительство защитного сооружения гражданской обороны (стоимость: 4,0 млрд руб.). Мероприятия уже включены в ФЦП, имущество принадлежит ФГУП «Администрация Гражданских Аэропортов». Перенос ЛЭП для возможности открытия 2-го курса (взлет в сторону гор) и увеличения пассажиропотока до 1 млн чел в год. (стоимость: 0,409 млрд руб.).
2	Реконструкция объектов аэропортового комплекса Анапа, Краснодарский край	ООО «Базэл Аэро», ОАО «Аэропорт Анапа»	В связи с высокой степенью износа покрытия, с 2021 г. возможен ввод ограничений на использование 9 из 17 имеющихся мест стоянок воздушных судов со снижением пропускной способности перрона до 10 взлетно-посадочных операций в час, что повлечет за собой невозможность удовлетворения спроса населения и отраслей экономики на авиаперевозки.	Реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры федеральной собственности перрон, аэродромные покрытия и сооружения аэропорта г. Анапа (стоимость: 1,490 млрд руб.).

№	Наименование инвестиционного проекта	Инициатор проекта	Заявленные инфраструктурные ограничения	Заявленные проекты и мероприятия, реализация которых необходима для снятия инфраструктурных ограничений
Краснодарский ТУ				
3	Развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзала и объектов аэропортовой инфраструктуры», на территории муниципального образования город Краснодар Краснодарского края	ООО «Базэл Аэро», АО «Международный аэропорт Краснодар»	<p>В связи с неудовлетворительным состоянием и высокой степенью изношенности плоскостных сооружений, при наличии 45 мест стоянки воздушных судов рабочими являются только 29, остальные места стоянки воздушных судов не эксплуатируются по причине износа.</p> <p>Дополнительные временные затраты на руление, связанные с отдаленным от взлетно-посадочной полосы расположением перрона, составляют до 27 минут, что ограничивает количество взлетно-посадочных операций, не позволяет аэропорту развивать маршрутную сеть и открывать новые рейсы.</p> <p>Пропускная способность воздушного пространства в районе аэропорта Краснодар составляет 26 взлетно-посадочных операций в час, однако, из-за существующих ограничений по использованию рулежных дорожек и перрона фактическая предельная пропускная способность аэродрома составляет всего 12 ВПО в час.</p>	Строительство и реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры федеральной собственности: перрон, рулежные дорожки, аэродромные покрытия и сооружения аэропорта г. Краснодар в соответствии с планами развития нового пассажирского терминала аэропорта, что позволит увеличить количество принимаемых судов с 12 до 21 (стоимость 4,0 млрд руб.)

Проекты «Реконструкция объектов аэропортового комплекса Анапа, Краснодарский край» (инициатор проекта – ООО «Базэл Аэро», ОАО «Аэропорт Анапа») и «Развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзала и объектов аэропортовой инфраструктуры», на территории муниципального образования город Краснодар Краснодарского края» (инициатор проекта – ООО «Базэл Аэро», АО «Международный аэропорт Краснодар») успешно прошли первый этап ранжирования в соответствии с Методикой ранжирования отдельных мероприятий, включаемых в федеральные проекты Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 года (далее — Методика), набрав необходимое количество баллов. На втором этапе ранжирования индекс социально-экономических эффектов (BR) оказался выше среднего значения. По результатам ранжирования **получены заключения Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации целесообразности рассмотрения вопроса о включении данных проектов в Комплексный план** в соответствии с приоритетностью, указанной в Методике, с рекомендацией определить источники дополнительного финансового обеспечения проектов.

5.4 Дополнительные мероприятия по ликвидации инфраструктурных ограничений реализации проектов в рамках ЮЭИХ (в стадии проработки и анализа инфраструктурных ограничений)

Таблица 9 – Дополнительные проекты, направленные на снятие инфраструктурных ограничений в целях реализации проектов в рамках ЮЭИХ (находятся в стадии проработки и анализа инфраструктурных ограничений):

№	Наименование и краткое описание инвестиционного проекта	Инициатор проекта	Заявленные инфраструктурные ограничения	Заявленные проекты и мероприятия, реализация которых необходима для снятия инфраструктурных ограничений	Направление снятия инфраструктурных ограничений
Таманский ТУ					
1	Строительство терминала по перевалке сельскохозяйственных насыпных и наливных грузов в морском порту Тамань. Грузооборот терминалов сельскохозяйственных насыпных грузов – 4,0 млн т в год, наливных грузов - 3,0 млн т в год.	ООО «Пищевые ингредиенты» (ГК «ЭФКО»)	Для строительства новых причалов требуется проведение дноуглубительных работ и установка навигационного оборудования для швартовки судов у новых причалов.	Проведение дноуглубительных работ и установка навигационного оборудования для швартовки судов у новых причалов (стоимость: 0,7 млрд руб.).	Развитие инфраструктуры морских портов.
			Отсутствует железнодорожная ветка до терминалов АПК в морском порту Тамань.	Строительство железнодорожной ветки до путей общего пользования и выставочных путей в морском порту Тамань протяженностью около 9,6 км (стоимость: 2,6 млрд руб.).	Развитие железнодорожной инфраструктуры.
2	Инвестиционные проекты компаний-стивидоров, осуществляющих деятельность в морском порту «Темрюк»	Компании-стивидоры, осуществляющие деятельность в морском порту «Темрюк»: ООО «Морской торговый порт Темрюк», ООО «Росмортранс - Темрюк», ООО «Каргохим», ООО «КГС-Мол», ООО	Недостаточная пропускная способность железнодорожной станции Темрюк и отсутствие второго железнодорожного пути в морской порт Темрюк. Ж/д станция Темрюк (конечная) находится в 4 км от порта, перерабатывающая способность ж/д станции Темрюк – 3 млн т в год. Обеспечить увеличения грузооборота порта Темрюк до 5 млн т в год невозможно без расширения ж/д подъездов к станции Темрюк,	Реконструкция железнодорожной станции Темрюк, строительство новых выставочных путей на 80 вагонов и прокладка второго ж/д пути в морской порт Темрюк.	Развитие железнодорожной инфраструктуры.

№	Наименование и краткое описание инвестиционного проекта	Инициатор проекта	Заявленные инфраструктурные ограничения	Заявленные проекты и мероприятия, реализация которых необходима для снятия инфраструктурных ограничений	Направление снятия инфраструктурных ограничений
		«Порт Мечел Темрюк», ООО «КГС-ПОРТ» и др.	строительства дополнительного приемо-отправочного парка.		
3	Инвестиционные проекты компаний-стивидоров, осуществляющих деятельность в морском порту «Темрюк»	Компании-стивидоры, осуществляющие деятельность в морском порту «Темрюк»: ООО «Морской торговый порт Темрюк», ООО «Росмортранс - Темрюк», ООО «Каргохим», ООО «КГС-Мол», ООО «Порт Мечел Темрюк», ООО «КГС-ПОРТ» и др.	Техническое состояние подъездной автомобильной дороги общего пользования к перегрузочным комплексам морского порта Темрюк. Ограничение пропускной способности автомобильной дороги к перегрузочным комплексам за счет наличия ж/д переезда на пересечении железнодорожных подходов к порту Темрюк и существующей улично-дорожной сети г. Темрюк.	Реконструкция автомобильной дороги II технической категории регионального значения (обход города Темрюк) и автомобильной дороги местного (муниципального) значения (от кольцевой автодороги на выезде из города, далее по ул. Мороза и по подъездной и внутривортовой дороге). Проектирование и строительство автомобильной транспортной развязки (путепровода эстакадного типа) в двух уровнях на пересечении железнодорожных подходов к порту Темрюк и существующей улично-дорожной сетью города Темрюк.	Развитие автодорожной инфраструктуры.
Новороссийский ТУ					
4	Инвестиционная программа развития ГК ПАО «Новороссийский морской торговый порт»	ПАО «Новороссийский морской торговый порт»	Существующая железнодорожная инфраструктура Новороссийского транспортного узла загружена на 100%.	Требуется развитие железнодорожной станции Новороссийск со строительством парка «Б» и увеличением пропускной способности на 20 млн т.	Развитие железнодорожной инфраструктуры.

№	Наименование и краткое описание инвестиционного проекта	Инициатор проекта	Заявленные инфраструктурные ограничения	Заявленные проекты и мероприятия, реализация которых необходима для снятия инфраструктурных ограничений	Направление снятия инфраструктурных ограничений
5	Капитальное строительство, расширение и модернизация производства и сопутствующих объектов Абинского ЭлектроМеталлургического завода	ООО «Абинский ЭлектроМеталлургический завод»	На данный момент загруженность участка Абинская - Крымская составляет 99%, что существенно затрудняет своевременный подвоз сырья на производство. Железнодорожная Станция Абинская не располагает собственным маневровым локомотивом, обеспечивающим подачу и уборку составов, прибывающих в адрес АЭМЗ с сырьем и отправку вагонов с готовой продукции. Не организована круглосуточная работа приемосдатчиков груза и багажа, товарных кассиров, отсутствует работник вагонного хозяйства РЖД, осуществляющий прием и сдачу вагонов на подъездной путь, а также осмотр вагонов под перевозку конкретного груза. Инфраструктура станции рассчитана только на транзитный вагонопоток, без учёта работы железнодорожных путей необщего пользования (ПНП). Инфраструктура станции включает в себя 3 приемоотправочных пути, что недостаточно для работы с ПНП.	Проведение реконструкции железнодорожной станции Абинская для разделения транзитного вагонопотока и грузовой работы путём строительства дополнительно второго главного хода перегона Абинская - Крымская, путевое развитие станции.	Развитие железнодорожной инфраструктуры.
6	Углубление акватории и реконструкция причальных сооружений Новороссийского морского порта	ФГУП «Росморпорт», ПАО «НМТП»	Недостаточные глубины в Цемесской бухте для обслуживания судов класса «постпанамакс» (необходима глубина 16 м, сейчас средняя глубина – около 14 м)	Углубление разворотного круга, углубление подходных каналов, реконструкция причальных сооружений (стоимость: 4,0 млрд руб.)	Развитие инфраструктуры морских портов.

6 ЭФФЕКТЫ И РИСКИ РЕАЛИЗАЦИИ ФЛАГМАНСКОГО ПРОЕКТА

6.1 Перечень и прогноз значений ключевых индикаторов до 2030 г.

Реализация проекта в целом позволит обеспечить рост несырьевого неэнергетического экспорта в 3,5 раза к 2024 г. и в 7 раз к 2030 г. (в сравнении с 2016 г.). Рост грузооборота различными видами транспорта к 2024 году по сравнению к 2016 г. составит:

- железнодорожным транспортом в 1,4 раза;
- автомобильным транспортом в 1,4 раза;
- водным транспортом в 1,8 раза;
- воздушным транспортом в 1,2 раза.

Реализация проекта обладает мультипликативным эффектом и будет способствовать росту затрат на технологические инновации до 74,6 млрд руб. в 2024 г. (с 3,9 млрд руб. в 2016 г.) и до 185,5 – в 2030 г. При этом налоги во все уровни бюджета составят 521 млрд руб. в 2024 г., в 2030 г. – 811 млрд руб. Время в пути между региональными центрами и основными ядрами развития и транспортными узлами Краснодарского края сократится в 1,3 раза.

Проект будет способствовать устойчивому росту пассажиропотока, в том числе и воздушным транспортом.

Реализация инвестиционных проектов ЮЭИХ первой итерации позволит создать более 10,2 тысяч новых высокопроизводительных рабочих мест.

Таблица 10 – Индикаторы стратегического развития Краснодарского края (по базовому сценарию) с учетом реализации флагманского проекта «Развитие Южного экспортно-импортного хаба»

Индикатор	2016	2018	2021	2024	2027	2030
ВРП по ППС, млрд USD, в ценах 2016 года	105,7	111,7	128,0	150,5	166,4	181,5
ВРП на д.н. по ППС, тыс. USD, в ценах 2016 года	19,2	19,9	22,2	25,5	27,5	29,5
Накопленный среднегодовой темп роста ВРП (CAGR с 2016 года), %		102,8	103,9	104,5	104,2	103,9
Рост ВДС в промышленном производстве к 2016 года, раз		1,1	1,4	1,7	1,8	2,0
Экспорт, млн USD	5 587	7 323	11 067	16 168	21 355	27 097
Рост несырьевого неэнергетического экспорта к 2016 г., раз		1,2	2,1	3,5	5,1	7,0
Рост числа экспортеров, раз		1,1	1,6	2,0	2,5	2,9
Затраты на технологические инновации, млрд руб.	3,9	8,1	38,1	74,6	122,2	185,5
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу (на 1 жителя), кг	44	43	42	42	41	40
Сброс загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты (на 1 жителя), куб.м	155	146	132	118	104	90
Инвестиции в основной капитал, млрд руб.	429	499	753	1 013	1 261	1 545
Налоги в бюджеты всех уровней, млрд руб.	284	317	398	521	654	811
Доходы консолидированного бюджета, млрд руб.	263	288	331	418	508	612
Отношение объема инвестиций в основной капитал к валовому региональному продукту, %	20,0	20,0	23,3	23,7	23,6	23,5
Объем расходов бюджета, приходящихся на 1 жителя, тыс. руб.	47,1	54,0	57,1	70,1	83,4	98,7
Выработка электроэнергии, млрд кВт-ч	12,1	10,3	11,8	13,2	17,6	22,0
Потребление электроэнергии, млрд кВт-ч	23,5	27,7	29,9	31,0	32,0	33,0

Индикатор	2016	2018	2021	2024	2027	2030
Сокращение времени в пути между региональными центрами и основными ядрами развития Краснодарского края, количество раз		1,0	1,1	1,3	1,4	1,5
Рост грузооборота железнодорожного транспорта (к 2016 г.), раз	1,0	1,1	1,2	1,4	1,5	1,6
Рост грузооборота автомобильного транспорта (к 2016 г.), раз	1,0	1,1	1,2	1,4	1,6	1,7
Рост грузооборота водного транспорта (к 2016 г.), раз	1,0	1,1	1,3	1,8	2,2	2,7
Рост грузооборота воздушного транспорта (к 2016 г.), раз	1,0	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3
Рост вспомогательной и дополнительной транспортной деятельности (к 2016 г.), раз	1,0	1,1	1,2	1,5	1,7	1,9
Показатели экономического развития торгово-транспортно-логистического комплекса Краснодарского края (реализация Флагманского проекта «Южный экспортно-импортный хаб»)						
ТТЛК. Валовая добавленная стоимость, млрд руб.	716,9	824,2	1 051,1	1 436,8	1 826,9	2 281,4
в т.ч.:						
Транспорт и логистика. Валовая добавленная стоимость, млрд руб.	319,7	391,2	502,3	702,1	891,2	1 102,3
ТТЛК. Темп роста ВДС в сопоставимых ценах (среднегодовой за период)		102,2	103,9	106,3	103,8	103,1
ТТЛК. Производительность труда, млн руб./чел	1,042	1,247	1,572	1,980	2,338	2,701
ТТЛК. Среднемесячная заработная плата, руб.	29 028	31 521	37 839	44 885	52 037	59 459
ТТЛК. Среднегодовая численность занятых в экономике, тыс. чел.	688,1	661,0	668,6	725,6	781,4	844,8
ТТЛК. Инвестиции, млн руб.	159 360	195 426	326 985	448 364	564 785	694 991

Рисунок 9 – Индикаторы стратегического развития Краснодарского края (по базовому сценарию) с учетом реализации флагманского проекта «Развитие Южного экспортно-импортного хаба»

Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб
 Регион-лидер Южного экспортно-импортного хаба – один из ключевых евразийских транспортно-логистических узлов



Источник: Стратегия «Кубань-2030»



6.2 Оценка стратегических результатов (положительных и отрицательных эффектов) реализации флагманского проекта для Российской Федерации и Краснодарского края

Таблица 11 – Эффекты от реализации флагманского проекта для Российской Федерации и Краснодарского края

Эффекты от реализации проекта	
для экономики	<p>Рост несырьевого неэнергетического экспорта в 3,5 раза к 2024 г. и в 7 раз к 2030 г. (в сравнении с 2016 г.)</p> <p>Рост грузооборота различными видами транспорта к 2024 году по сравнению к 2016 г.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • железнодорожным транспортом в 1,4 раза • автомобильным транспортом в 1,4 раза; • водным транспортом в 1,8 раза; • воздушным транспортом в 1,2 раза. <p>Устойчивый рост пассажиропотока, в т.ч. и воздушным транспортом.</p>
для институциональной системы	<p>Синхронизация стратегий и проектов всех ключевых участников флагманского проекта Краснодарского края «Южный экспортно-импортный хаб».</p> <p>Повышение доступности сервисной экспортной транспортно-логистической инфраструктуры для субъектов МСП.</p>
для социальной сферы	<p>Создание более 10,2 тысяч новых высокопроизводительных рабочих мест.</p>
для развития инновационной среды и	<p>Разработка транспортно-логистической цифровой платформы.</p> <p>Мультипликативный эффект от реализации проекта будет</p>

Эффекты от реализации проекта	
информатизации	способствовать росту затрат на технологические инновации до 74,6 млрд руб. в 2024 г. (с 3,9 млрд руб. в 2016 г.) и до 185,5 – в 2030 г.
для экологической ситуации	Повышение качества атмосферного воздуха за счет снижения выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от транзитного автотранспорта.
для городской среды, транспортной доступности, инженерной инфраструктуры	Сокращение в 1,3 раза времени в пути между региональными центрами и основными ядрами развития и транспортными узлами Краснодарского края. Улучшение транспортной доступности территории за счет оптимизации грузовых транспортных потоков и разведения грузовых и пассажирских потоков. Улучшение транспортной ситуации в населенных пунктах, снижение уровня аварийности.
для финансовой (в т.ч. бюджетной) системы и инвестиционной привлекательности территории	Рост налоговых поступлений во все уровни бюджета до 521 млрд руб. в 2024 г., до 811 млрд руб. в 2030 г. Повышение инвестиционной привлекательности Краснодарского края, рост объема инвестиций в экономику региона. Обеспечение связанности транспортной инфраструктуры ЮЭИХ и соседних с Краснодарским краем субъектов РФ.

6.3 Оценка возможностей и ограничений (рисков) реализации флагманского проекта

Таблица 12 – Ключевые риски и возможности

Возможности	Риски
<ul style="list-style-type: none"> Наличие планов по выделению государственного финансирования согласно «Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.» и государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» (на 2018-2021 гг.). Рост спроса на услуги по перевалке грузов, в т.ч. в связи с ростом объема экспортных и транзитных грузов. Рост мировой торговли, рост спроса на нефть и нефтепродукты. Рост рынка контейнерных перевозок и увеличение потока транзитных грузов. Рост экспорта зерна. Ослабление рубля и рост ценовой конкурентоспособности российской продукции на мировом рынке. Уменьшение /стабилизация объема внутреннего потребительского рынка России, как следствие – ориентация бизнеса на зарубежные рынки и развитие экспорта. Увеличение потока туристов (в т.ч. транзитного туристского потока в Крым) и развитие курортов Азово-Черноморского побережья Краснодарского края. 	<ul style="list-style-type: none"> Мировая рецессия, спад мировой торговли, снижение спроса на нефть и нефтепродукты вследствие изменения технологического уклада, повышения роли возобновляемых источников энергии. Введение США и странами Евросоюза санкций против черноморских портов России. Отставание темпов развития железнодорожной и автомобильной инфраструктуры на подходах к новороссийскому морскому порту от темпов увеличения мощности терминальных комплексов. Недозагрузка вновь создаваемых портовых мощностей, конкуренция стивидорных компаний - участников флагманского проекта друг с другом. Спад урожайности зерновых в регионах ЮПР. Снижение спроса на удобрения, произведенные в России. Ужесточение международных стандартов к технологии производства минеральных удобрений. Протекционизм. Ослабление рубля и снижение объема импорта. Снижение экспорта сырья в связи с развитием российской промышленности и ростом внутреннего спроса.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. КОМПЛЕКСЫ МЕРОПРИЯТИЙ, ПЛАНИРУЕМЫХ К РЕАЛИЗАЦИИ В РАМКАХ ФЛАГМАНСКОГО ПРОЕКТА «РАЗВИТИЕ ЮЖНОГО ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНОГО ХАБА»

В соответствии с Планом мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2030 года в рамках флагманского проекта «Развитие Южного экспортно-импортного хаба» планируется реализация следующих комплексов мероприятий (Таблица 13).

Таблица 13 – Комплексы мероприятий, планируемых к реализации в рамках ЮЭИХ

Цели, задачи, мероприятия	Ответственный, соисполнители	Ожидаемые результаты	Начало реализ.	Конец реализ.	Территория (районы реализации)	Связь с государственной программой Краснодарского края
Формирование паспорта флагманского проекта	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, министерство экономики Краснодарского края	подготовлен паспорт флагманского проекта	2019	2019		
[СЦ-1] Ключевые экономические комплексы края конкурентоспособны на российском рынке, лидеры – глобально конкурентоспособны; сформированы сбалансированные кластеры-лидеры развития Южного полюса роста						
[Ц-1.1] Ведущий регион-экспортер продукции с высокой долей несырьевого неэнергетического экспорта						
[3-1.1.1] Развитие экспорта приоритетных продуктов и товарных групп	департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	значительное увеличение экспорта с высокой долей экспорта несырьевой неэнергетической продукции	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»
[3-1.1.2] Создание институциональной среды развития экспорта	департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	повышение качества институтов-участников экспортной деятельности	2019	2024	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»
[3-1.1.3] Обеспечение кадрового потенциала развития экспорта в	департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края, проектный комитет	удовлетворение потребностей предприятий-экспортеров в кадровых	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное

Цели, задачи, мероприятия	Ответственный, соисполнители	Ожидаемые результаты	Начало реализ.	Конец реализ.	Территория (районы реализации)	Связь с государственной программой Краснодарского края
Краснодарском крае	по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	ресурсах. Стимулирование повышения квалификации кадрового состава				развитие Краснодарского края»
[3-1.1.4] Развитие информационно-технологической платформы поддержки экспорта	департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края, департамент информатизации Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	развитие информационной среды и внедрение современных технологических инструментов сопровождения экспортной деятельности	2019	2024	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»
[3-1.1.5] Повышение качества использования природно-ресурсной базы и факторов устойчивого развития в процессе экспортной деятельности	департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	соблюдение принципов устойчивого развития и экологических стандартов в процессе экспортной деятельности	2019	2024	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»
[3-1.1.6] Стимулирование развития инфраструктуры, используемой для экспортной деятельности	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края, департамент промышленной политики Краснодарского края	модернизация и создание новых объектов инфраструктуры экспортной деятельности	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края», ГП КК «Развитие промышленности Краснодарского края и повышение ее конкурентоспособности», ГП КК «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края»
[3-1.1.7] Увеличение финансовых ресурсов поддержки экспортеров и/или экспортно ориентированных компаний	департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный	оказание финансовой поддержки экспортеров и экспортно ориентированных компаний	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»

Цели, задачи, мероприятия	Ответственный, соисполнители	Ожидаемые результаты	Начало реализ.	Конец реализ.	Территория (районы реализации)	Связь с государственной программой Краснодарского края
	экспортно-импортный хаб»					
[СЦ-8] Регион-лидер Южного экспортно-импортного хаба – один из ключевых евразийских транспортно-логистических узлов						
[3-8.0.G1] G1. Повышение конкурентоспособности экспортноориентированной транспортно-логистической системы						
[3-8.0.G1.1] Развитие транспортно-логистической системы, направленной на увеличение объемов экспорта товаров и услуг	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края	увеличение объема продаж экспорта; увеличение доли Краснодарского края на рынке товаров и услуг. Разработка системы координации работы различных видов транспорта и единой технологической платформы	2022	2030	Краснодарский край	без включения в государственную программу
[3-8.0.G2] G2. Создание эффективно работающей системы институтов, обеспечивающей функционирование ТТЛК						
[3-8.0.G2.1] Создание сбалансированной институциональной системы управления и механизмов, обеспечивающих кластерную активацию ТТЛК	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	повышение эффективности управления в ТТЛК; повышение качества и доступности институтов	2019	2030	Краснодарский край	без включения в государственную программу
[3-8.0.G2.2] Развитие межрегионального сотрудничества в рамках Южного полюса роста	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	укрепление взаимосвязей между регионами Южного полюса роста в сфере развития транспорта, логистики и торговли; создан и эффективно функционирует межрегиональный совет по развитию ТТЛК с привлечением регионов Южного полюса роста	2019	2030	г. Краснодар	без включения в государственную программу
[3-8.0.G2.3] Повышение транспортной безопасности	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности и общества на территории Краснодарского края, а также снижение рисков совершения актов	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Обеспечение безопасности населения»

Цели, задачи, мероприятия	Ответственный, соисполнители	Ожидаемые результаты	Начало реализ.	Конец реализ.	Территория (районы реализации)	Связь с государственной программой Краснодарского края
		незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и ТС				
[3-8.0.G3] G3. Повышение уровня подготовки и эффективности механизмов удержания лучших специалистов в ТТЛК						
[3-8.0.G3.1] Формирование системы привлечения, подготовки и удержания востребованных специалистов в ТТЛК	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», министерство труда и социального развития Краснодарского края	повышение производительности труда; повышение заработной платы в ТТЛК; повышение уровня квалификации сотрудников в ТТЛК	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края», ГП КК «Содействие занятости населения»
[3-8.0.G4] G4. Повышение уровня инновационной и технологической обеспеченности торговой и транспортно-логистической деятельности и эффективности процессов						
[3-8.0.G4.1] Формирование инновационной и технологической инфраструктуры развития ТТЛК	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», департамент информатизации и связи Краснодарского края	повышение эффективности предприятий торговли, транспорта и логистики за счёт внедрения инновационных технологий	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края», ГП КК «Умная Кубань»
[3-8.0.G5] G5. Повышение уровня экологичности и устойчивости развития ТТЛК						
[3-8.0.G5.1] Внедрение принципов устойчивого развития в ТТЛК	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», органы местного самоуправления (по согласованию)	уменьшение воздействия на окружающую среду предприятий торговли, транспорта и логистики	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Охрана окружающей среды, воспроизводство и использование природных ресурсов, развитие лесного хозяйства»
[3-8.0.G6] G6. Развитие интегрированной эффективной торговли и транспортно-логистической инфраструктуры						
[3-8.0.G6.1] Достижение высоких показателей качества транспортно-коммуникационной системы, которая обеспечивает требуемую доступность для пассажирских передвижений и перемещений грузов	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», органы местного самоуправления (по согласованию)	увеличение показателя численности пассажиров, осуществляющих отправленные с линейных сооружений транспортного комплекса Краснодарского края	2022	2030	Краснодарский край	ГП КК «Умная Кубань», ГП КК «Комплексное развитие транспортно-логистической инфраструктуры Краснодарского края»
[3-8.0.G7] G7. Создание эффективной системы привлечения инвестиций в ТТЛК						
[3-8.0.G7.1] Отбор и поддержка	проектный комитет по стратегическому	успешная реализация	2019	2030	Краснодарский край	без включения в

Цели, задачи, мероприятия	Ответственный, соисполнители	Ожидаемые результаты	Начало реализ.	Конец реализ.	Территория (районы реализации)	Связь с государственной программой Краснодарского края
реализации эффективных проектов в приоритетных направлениях развития комплекса	направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края, министерство экономики Краснодарского края	проектов в приоритетных направлениях развития ТТЛК Краснодарского края				государственную программу
[Ц-8.1] Регион с развитой системой торговли, сочетающей современные (передовые) и традиционные формы торговли, удовлетворяющей потребности населения в качественных и безопасных товарах по доступным ценам						
[3-8.1.G1.1] Повышение качества и культуры в торговле и сервисе	департамент потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края	повышение эффективности предприятий торговли за счёт роста качества и культуры в торговле и сервисе	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»
[3-8.1.G1.2] Развитие современных форм торговли (в т.ч. удаленной и электронной торговли) в форматах B2B, B2C, C2C	департамент потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края	повышение эффективности предприятий торговли	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»
[3-8.1.G2.1] Развитие конкуренции в сфере торговли	департамент потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края	повышение эффективности предприятий торговли	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»
[3-8.1.G2.2] Формирование эффективной торговой политики, направленной на максимально полное удовлетворение потребностей населения в услугах торговли	департамент потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края	максимально полное удовлетворение потребностей населения в услугах торговли	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»
[3-8.1.G3.1] Участие в формировании системы подготовки и переподготовки кадров в сфере торговли	департамент потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края, министерство образования, науки и молодежной политики Краснодарского края, министерство труда и социального развития Краснодарского края	повышение производительности труда в сфере торговли	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Содействие занятости населения»

Цели, задачи, мероприятия	Ответственный, соисполнители	Ожидаемые результаты	Начало реализ.	Конец реализ.	Территория (районы реализации)	Связь с государственной программой Краснодарского края
[3-8.1.G4.1] Создание информационной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию современных форм торговли	департамент потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края, департамент информатизации и связи Краснодарского края	повышение эффективности предприятий торговли	2022	2030	Краснодарский край	ГП КК «Умная Кубань»
[3-8.1.G6.1] Формирование комфортной потребительской среды через развитие торговой инфраструктуры	департамент потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края	повышение эффективности предприятий торговли	2022	2030	Краснодарский край	ГП КК «Умная Кубань»
[3-8.1.G7.1] Поддержка торговых предприятий при привлечении финансирования на расширение бизнеса в сфере торговли	департамент потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края	увеличение инвестиций в сферу торговли; повышение эффективности инвестиционной деятельности в сфере торговли	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»
[Ц-8.2] Регион с устойчиво развивающимся транспортным каркасом, обеспечивающим максимальную проницаемость территории						
[3-8.2.G1.1] Интеграция внутренних и межрегиональных транспортных связей в международные транспортные коридоры	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	интеграция транспортных потоков в международные транспортные коридоры; развитие транспортно-логистической инфраструктуры	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края»
[3-8.2.G1.2] Развитие эффективной системы обслуживания дорожно-транспортной сети	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, департамент потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края	обеспечение эффективного содержания сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения в соответствии с выделяемыми объемами финансирования	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края»
[3-8.2.G1.3] Развитие общественного транспорта	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, органы местного самоуправления (по согласованию)	развитие системы общественного транспорта	2019	2030	Краснодарский край	
[3-8.2.G1.4] Развитие грузового транспорта	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», министерство транспорта и дорожного	развитие системы грузового транспорта	2019	2030	Краснодарский край	

Цели, задачи, мероприятия	Ответственный, соисполнители	Ожидаемые результаты	Начало реализ.	Конец реализ.	Территория (районы реализации)	Связь с государственной программой Краснодарского края
	хозяйства Краснодарского края					
[3-8.2.G1.5] Развитие скоростного транспорта	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	развитие системы скоростного транспорта	2019	2030	Краснодарский край	
[3-8.2.G1.6] Развитие зарядной инфраструктуры (сети зарядных станций) и инфраструктуры технического обслуживания электромобилей	департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края, министерство топливно-энергетического комплекса и жилищно-коммунального хозяйства Краснодарского края, департамент потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края	наличие на территории Краснодарского края сети зарядных станций и инфраструктуры технического обслуживания электромобилей	2019	2030	Краснодарский край	без включения в государственную программу
[3-8.2.G2.1] Синхронизация документов территориального планирования и отраслевых документов в сфере развития транспортной инфраструктуры со Стратегией	департамент по архитектуре и градостроительству Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, министерство экономики Краснодарского края	соответствие документов территориального планирования документам стратегического планирования социально-экономического развития	2019	2030	Краснодарский край	без включения в государственную программу
[3-8.2.G2.2] Реализация ГЧП в развитии дорожно-транспортной сети	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края	увеличение объемов инвестиций в развитие дорожной инфраструктуры	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края», ГП КК «Комплексное развитие транспортно-логистической инфраструктуры Краснодарского края»
[3-8.2.G4.1] Информатизация транспортной инфраструктуры	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», министерство транспорта и дорожного	осуществление мониторинга транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Информационное общество Кубани»

Цели, задачи, мероприятия	Ответственный, соисполнители	Ожидаемые результаты	Начало реализ.	Конец реализ.	Территория (районы реализации)	Связь с государственной программой Краснодарского края
	хозяйства Краснодарского края, департамент потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края, департамент информатизации и связи Краснодарского края	регионального значения				
[3-8.2.G4.2] Содействие внедрению перспективных технологий в области дорожной деятельности, а также применению национальных стандартов Российской Федерации в указанной области	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, департамент информатизации и связи Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	внедрение современных технологий строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования регионального значения	2019	2030	Краснодарский край	
[3-8.2.G5.1] Снижение негативного влияния транспорта на экологию	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	снижение негативного влияния общественного транспорта на окружающую среду	2019	2030	Краснодарский край	
[3-8.2.G6.1] Развитие автодорожной сети	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, ГК «Российские автомобильные дороги» (по согласованию), Росавтодор (по согласованию), проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края»
[3-8.2.G7.1] Внедрение механизмов проектного управления инвестициями в транспортной сфере	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	внедрение механизмов проектного управления инвестициями в транспортной сфере	2019	2030	Краснодарский край	без включения в государственную программу
[Ц-8.3] Регион с развитой транспортно-логистической системой						
[3-8.3.G1.1] Создание рынка конкурентоспособных	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-	рост экспорта; увеличение товарооборота	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Социально-экономическое и

Цели, задачи, мероприятия	Ответственный, соисполнители	Ожидаемые результаты	Начало реализ.	Конец реализ.	Территория (районы реализации)	Связь с государственной программой Краснодарского края
комплексных транспортно-логистических услуг международного уровня	транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края					инновационное развитие Краснодарского края»
[3-8.3.G2.1] Совершенствование механизмов государственного управления в транспортно-логистической сфере	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	повышение эффективности управления в ТТЛК; повышение качества и доступности институтов	2019	2030	Краснодарский край	без включения в государственную программу
[3-8.3.G3.1] Участие в формировании системы подготовки и переподготовки кадров в сфере транспорта и логистики	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», министерство образования, науки и молодежной политики Краснодарского края, министерство труда и социального развития Краснодарского края	повышение качества кадров в сфере транспорта и логистики	2019	2030	Краснодарский край	ГП КК «Содействие занятости населения»
[3-8.3.G4.1] Цифровизация и повышение технологического уровня транспортно-логистической системы Краснодарского края, систем управления грузовыми и пассажирскими перевозками	проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб», департамент информатизации и связи Краснодарского края	использование региональной системы мониторинга ТС, объектов и ресурсов Краснодарского края при осуществлении пассажирских перевозок на межмуниципальных маршрутах и смежных межрегиональных маршрутах регулярных перевозок	2022	2030	Краснодарский край	ГП КК «Умная Кубань»
[3-8.3.G4.2] Внедрение перспективных технологий в транспорте, в т.ч. развитие экологически чистого транспорта, интеллектуальных транспортных систем и новых видов мобильности населения	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	снижение негативного влияния общественного транспорта на окружающую среду	2022	2030	Краснодарский край	ГП КК «Умная Кубань»
[3-8.3.G6.1] Развитие морских портов, в т.ч. малых портов	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-	усиление роли Краснодарского края как естественного транспортного моста между	2019	2030	г. Сочи, Туапсинский район, г. Геленджик, г. Новороссийск, г. Анапа, Темрюкский	без включения в государственную программу

Цели, задачи, мероприятия	Ответственный, соисполнители	Ожидаемые результаты	Начало реализ.	Конец реализ.	Территория (районы реализации)	Связь с государственной программой Краснодарского края
	транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	Европой и Азией; распределение грузопотоков между «большими» и «малыми» портами			район, Ейский район	
[3-8.3.G6.2] Развитие аэропортов, в т.ч. малой авиации	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края	увеличение пассажиропотока аэропортов Краснодарского края; повышение качества обслуживания пассажиров	2019	2025	г. Краснодар, г. Сочи, г. Анапа, Ейский район, г. Геленджик	без включения в государственную программу
[3-8.3.G6.3] Развитие транспортно-логистических узлов	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	максимизация технико-экономической эффективности транспортно-логистических узлов	2019	2030	Краснодарский край	без включения в государственную программу
[3-8.3.G6.4] Развитие интермодальных транспортно-коммуникационных узлов на территориях аэропортов, морских портов, железнодорожных и автостанций	министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, проектный комитет по стратегическому направлению развития «Торгово-транспортно-логистический кластер – Южный экспортно-импортный хаб»	максимизация удобства для пассажиров; максимизация технико-экономической эффективности транспортной системы	2019	2030	Краснодарский край	без включения в государственную программу

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. МАТЕРИАЛЫ АНАЛИЗА ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ЮЭИХ

Министерством экономики Краснодарского края совместно с Министерством транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края при поддержке Проектного офиса флагманского проекта осуществляется работа по анализу перспективной грузовой базы ЮЭИХ и оценке дефицита транспортно-логистической инфраструктуры в Краснодарском крае для обоснования необходимости реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры в рамках реализации флагманского проекта.

Для формирования прогноза грузопотоков организован сбор данных от предприятий транспортно-логистического комплекса, а также от предприятий - крупных грузоотправителей и грузополучателей о фактическом (за 2018-2019 гг.) и прогнозном (на 2021, 2024, 2027 и 2030 гг.) объеме полученных и отправленных грузов (по видам грузов), о географии получения и отправки грузов разными видами транспорта на территории Краснодарского края (в разрезе ключевых транспортных узлов Краснодарского края и основных регионов получения / отправки грузов за пределами Краснодарского края).

В целях получения указанной информации в рамках данного исследования были направлены запросы от Министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края (ключевым компаниям транспортно-логистического комплекса), от Министерства экономики Краснодарского края (ведущим компаниям – экспортерам, а также в Администрации муниципальных образований Краснодарского края), от Проектного офиса – в Министерство транспорта Российской Федерации (для организации запроса информации в АО «Институт экономики и развития транспорта» – дочернем обществе ОАО «РЖД», уполномоченном на проведение научных исследований и разработок в области экономики и стратегического развития железнодорожного транспорта).

В рамках исследования направлены непосредственные запросы 111 крупным компаниям Краснодарского края, а также проведена работа с Администрациями муниципальных образований Краснодарского края, которыми в свою очередь сделаны запросы компаниям, осуществляющим деятельность на территории муниципальных образований (от 41 из 44 МО получены заполненные формы). Промежуточные результаты работы представлены в таблице (Таблица 14).

Таблица 14 – Промежуточные результаты работы по анализу грузопотоков на территории Краснодарского края

Проведенная работа / показатель	Количество компаний, ед.
Направлено форм для прогноза объемов полученных и отправленных грузов по видам транспорта (напрямую предприятиям)	111
Проведён обзвон компаний, которым направлены формы	82
Предоставлена консультация исполнителям по заполнению формы	60
Проведена работа со специалистами муниципальных образований Краснодарского края в рамках направленного запроса о содействии в получении данных от предприятий по грузовой базе (направлено запросов / получена обратная связь)	44 / 41
Получены заполненные формы, в т.ч.:	120
<i>формы с относительно высоким качеством заполнения</i>	83
<i>формы с низким качеством заполнения (заполненные с ошибками, либо заполненные частично)</i>	37
Проведена проверка представленных форм и работа по уточнению предоставленных данных	120
Проведен повторный обзвон компаний, не предоставивших формы	38

Таблица 15 – Перечень предприятий Краснодарского края, предоставивших информацию о грузопотоках (по состоянию на 27.03.2020 г.)

Компании, осуществляющие перевалку или отправку грузов	Транспортный узел	Район, в котором осуществляется деятельность
Транспорт и логистика		
ПАО «НМТП» (ГК «НМТП»)	Новороссийский ТУ	г. Новороссийск
АО «НЛЭ» (ГК «НМТП»)	Новороссийский ТУ	г. Новороссийск
ОАО «НСРЗ» (ГК «НМТП»)	Новороссийский ТУ	г. Новороссийск
ООО «Новороссийский Зерновой Терминал» (ООО «НЗТ»)	Новороссийский ТУ	г. Новороссийск
ООО «Контейнерный терминал «НУТЭП» (ГК «Дело» / ООО «ДелоПортс»)	Новороссийский ТУ	г. Новороссийск
АО «Зерновой терминал «КСК» (ГК «Дело» / ООО «ДелоПортс»)	Новороссийский ТУ	г. Новороссийск
ООО «Аквамарин»	Новороссийский ТУ	г. Новороссийск
ООО «Зерновой Терминальный комплекс Тамань» (АО «ОЗК»)	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
ООО «Мактрен-Нафта»	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
ООО «Газпром транссервис»	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
ОАО «Морской торговый порт Темрюк»	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
ООО «РосХимТрейд» (и ООО «РХТ ТЕРМИНАЛ»)	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
ООО «КаргоХим»	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
ООО «КГС-МОЛ»	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
ООО «КГС-порт»	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
ООО «Темрюкский судоремонтный завод»	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
ООО «Темрюкский перегрузочный комплекс «ДИАН»	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
ООО «Югнефтехимтранзит»	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
АО «Морской грузовой терминал «Кавказ» (ранее - ООО «Лада-Геленджик-Транс»)	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
АО «Туапсинский морской торговый порт»	Туапсинский ТУ	Туапсинский р-н
ООО «Предприятие Туапсинский морской коммерческий порт»	Туапсинский ТУ	Туапсинский р-н
АО «Ейский портовый элеватор»	Северный ТУ	Ейский район
ЗАО «Азовская судоремонтная компания» (ЗАО "АСК")	Северный ТУ	Ейский район
АЧБФ ФГУП «РОСМОРПОРТ» Таманское управление	Туапсинский ТУ	Туапсинский р-н
АО «Полтавская нефтебаза»	Краснодарский ТУ	Красноармейский р-н
ОАО "Полтавский КХП"	Краснодарский ТУ	Красноармейский р-н
Распределительный центр Южный АО фирма «Агрокомплекс» им Н.И.Ткачева	Сочинский ТУ	г. Сочи
Агропромышленный комплекс		
ООО «Кубань-Вино»	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
ОАО АПФ «Фанагория»	Таманский ТУ	Темрюкский р-н
АО «Сочинский мясокомбинат»	Сочинский ТУ	г. Сочи
ЗАО «Орехпром»	Краснодарский ТУ	Красноармейский р-н
АО фирма «Агрокомплекс» им. Н.И. Ткачева	Краснодарский ТУ	Выселковский р-н
ООО «СПП «Юг»	Восточный ТУ	г. Армавир
ОАО «Викор»	Восточный ТУ	Новопокровский р-н
ОАО «Сахарный завод «Ленинградский» (ОАО «СЗЛ»)	Северный ТУ	Ленинградский р-н
ООО "Брюховецкий Хлебозавод"	Краснодарский ТУ	Брюховецкий р-н
Брюховецкий филиал ЗАО "СК "Ленинградский"	Краснодарский ТУ	Брюховецкий р-н
ООО "Кубаньмелпродукт"	Краснодарский ТУ	Динской р-н
ОАО "Племзавод Бейсуг СС"	Краснодарский ТУ	Приморско-Ахтарский р-н

Компании, осуществляющие перевалку или отправку грузов	Транспортный узел	Район, в котором осуществляется деятельность
ООО "Южная рисовая компания"	Новороссийский ТУ	Абинский р-н
АО МПБК "ОЧАКОВО" (Филиал №1 МПБК «Очаково» в г. Краснодар)	Краснодарский ТУ	г. Краснодар
ООО "Славянский консервный комбинат"	Краснодарский ТУ	Славянский р-н
АО "Сад-Гигант"	Краснодарский ТУ	Славянский р-н
ООО "Сад-Гигант Агротехнологии"	Краснодарский ТУ	Славянский р-н
ООО СП "Золотой Колос"	Северный ТУ	Ейский р-н
Тимашевский молочный комбинат (филиал АО Вимм-Билль-Данн)	Краснодарский ТУ	Тимашевский р-н
ОАО Кондитерский комбинат "Кубань" (ОАО Тикком "Кубань")	Краснодарский ТУ	Тимашевский р-н
ООО "Южная снеговая компания" (ООО "ЮСК")	Краснодарский ТУ	Кореновский р-н
АО "Сочинский Хлебокомбинат"	Сочинский ТУ	г. Сочи
ООО "Мацестинская чайная фабрика" (ООО "МЧФ")	Сочинский ТУ	г. Сочи
ООО "ТПК "Дары Кубани"	Северный ТУ	Крыловский р-н
ООО "Кавказ"	Северный ТУ	Крыловский р-н
АО "Знамя Октября"	Северный ТУ	Крыловский р-н
ОАО "Россия"	Восточный ТУ	Новопокровский р-н
ОАО "Откормочный-Аметист"	Восточный ТУ	Новопокровский р-н
ООО "ЗРМ "Новопокровский"	Восточный ТУ	Новопокровский р-н
ООО Агрокомплекс "Успенский"	Восточный ТУ	Успенский р-н
ОАО "Мичуринское"	Восточный ТУ	Успенский р-н
ООО "Коноковский Молочный Завод" (ООО "КМЗ №1")	Восточный ТУ	Успенский р-н
ООО "АФ "Агросахар"	Восточный ТУ	Успенский р-н
ОАО "Марьинское"	Восточный ТУ	Успенский р-н
ЗАО "Сахарный Комбинат "Курганинский" (входит в Концерн "Покровский")	Восточный ТУ	Курганинский р-н
ООО "Галан"	Восточный ТУ	Курганинский р-н
ЗАО "Курганинский Мясоптицекомбинат"	Восточный ТУ	Курганинский р-н
ООО "Хлебокомбинат Курганинский"	Восточный ТУ	Курганинский р-н
АО РПК "Мостовский"	Восточный ТУ	Мостовский р-н
ООО "Кубаньрус-Молоко"	Восточный ТУ	г. Армавир
ООО «Лоза»	Новороссийский ТУ	г. Анапа
ЗАО "Сахарный Комбинат Тихорецкий"	Восточный ТУ	Тихорецкий р-н
АО "КХП "Тихорецкий"	Восточный ТУ	Тихорецкий р-н
Комплекс обрабатывающей промышленности		
ООО «Новоросметалл»	Новороссийский ТУ	г. Новороссийск
ОАО «Новоросцемент» (ГК "ГАЗМЕТАЛЛПРОЕКТ")	Новороссийский ТУ	г. Новороссийск
ООО «Абинский ЭлектроМеталлургический завод»	Новороссийский ТУ	Абинский р-н
ЗАО «Пэкэджинг Кубань»	Краснодарский ТУ	Тимашевский р-н
ООО «Маранде»	Северный ТУ	Ленинградский р-н
ЗАО "Констанция Кубань"	Краснодарский ТУ	Тимашевский р-н
ООО "Краун Корк Кубань"	Краснодарский ТУ	Тимашевский р-н
ООО "Кубань-Акрилат"	Краснодарский ТУ	Тимашевский р-н
ООО "Виктория"	Краснодарский ТУ	Тимашевский р-н
ООО "Титан"	Краснодарский ТУ	Тимашевский р-н
ООО "Газтехника"	Краснодарский ТУ	Красноармейский р-н
ООО «Северо-Кавказский завод металлоконструкций» (ООО «СКЗМК»)	Восточный ТУ	Успенский р-н
АО "Метарус Курганинск"	Восточный ТУ	Курганинский р-н
ООО «АМК-Троя»	Восточный ТУ	г. Армавир
ООО "Альфа Хим Групп"	Восточный ТУ	г. Армавир

Компании, осуществляющие перевалку или отгрузку грузов	Транспортный узел	Район, в котором осуществляется деятельность
ООО "Аполинария"	Восточный ТУ	г. Армавир
ЗАО "Кубанькабель"	Восточный ТУ	г. Армавир
АО "Аванта"	Краснодарский ТУ	
Топливо-энергетический комплекс		
ООО «Ильский НПЗ» (ООО «КНГК-ИНПЗ»)	Краснодарский ТУ	Северский р-н
ООО «Афипский НПЗ»	Краснодарский ТУ	Северский р-н
АО "КНПЗ-Краснодарэконнефт" (АО "Кнпз-Кэн")	Краснодарский ТУ	г. Краснодар
Торговля		
ООО «Мирогрупп Ресурсы»	Новороссийский ТУ	Краснодарский край
ООО «ДОМИНАНТА-АГРО»	Новороссийский ТУ	г. Анапа
ГУП КК «Кубаньфармация»	Краснодарский ТУ	г. Краснодар
ООО "Комета"	Восточный ТУ	Новокубанский р-н
ООО "Юг"	Сочинский ТУ	г. Сочи
ООО "Русюгпродукт и к"	Сочинский ТУ	г. Сочи
ООО "Кристалл-Азот"	Восточный ТУ	Новопокровский р-н
Комплекс строительства и ЖКХ		
ООО "КНАУФ ГИПС КУБАНЬ"	Новороссийский ТУ	Мостовской р-н
ООО "Усть-Лабинский Завод Мжбк"	Краснодарский ТУ	Усть-Лабинский р-н
ООО "Главстрой-Усть-Лабинск"	Краснодарский ТУ	Усть-Лабинский р-н
НАО "Новопокровское ДРСУ"	Восточный ТУ	Новопокровский р-н
Гирейское ЗАО "Железобетон"	Восточный ТУ	Гулькевичский р-н
ОАО Апск "Гулькевичский"	Восточный ТУ	Гулькевичский р-н
АО "Блок"	Восточный ТУ	Гулькевичский р-н
АО "БетЭлТранс" (Кавказский завод ЖБШ)	Восточный ТУ	Гулькевичский р-н
ООО "Минерал-Хорс"	Восточный ТУ	Мостовский р-н
ООО "Губский кирпичный завод" (ООО "ГКЗ")	Восточный ТУ	Мостовский р-н
ООО "СЗ "Инсити"	Краснодарский ТУ	г. Краснодар
ООО "МеталлСтройМаш"	Краснодарский ТУ	г. Краснодар

Вместе с тем имеются проблемы с получением информации от ряда ключевых организаций Краснодарского края с наибольшим грузооборотом, в т.ч. компаний, являющихся участниками флагманского проекта (Таблица 16):

Таблица 16 – Перечень крупных компаний Краснодарского края, не предоставивших информацию по грузопотокам по состоянию на 27.03.2020 г., либо предоставивших не полную информацию

Компания	Текущий результат / описание проблемы
Группа компаний ПАО «Новороссийский морской торговый порт»	Предоставлены формы по грузопотоку только с фактическими данными об объемах за 2018-2019 гг. (в разрезе видов грузов). Не предоставлены прогнозные данные на 2021, 2024, 2027, 2030 гг. и география грузопотоков в разрезе транспортных узлов Краснодарского края и направлений прибытия / отгрузки грузов. Решение об участии в проекте не принято.
Группа компаний «Дело» (ООО «ДелоПортс»)	Предоставлены данные о фактических и прогнозных объемах грузов (в разрезе видов грузов). Не предоставлена информация о грузопотоках в разрезе транспортных узлов Краснодарского края и направлений прибытия / отгрузки грузов. По информации предприятия, листы «география грузов» заполнить не представляется возможным, т.к. информация о регионе зарождения груза в части автотранспорта отсутствует. Клиентами являются контейнерные линии и зерновые трейдеры, только они знают конечного грузовладельца и, соответственно, регион зарождения или следования грузов.
ООО «Новороссийский Зерновой Терминал»	Предоставлены формы по грузопотоку только с фактическими данными за 2018-2019 гг. Не предоставлены прогнозные данные на 2021, 2024, 2027, 2030 гг. и география грузопотоков в разрезе транспортных узлов Краснодарского края и направлений прибытия /

Компания	Текущий результат / описание проблемы
	отгрузки грузов.
ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов»	Формы не предоставлены, решение об участии в исследовании не принято.
Группа компаний «ОТЭКО»	Формы не предоставлены, решение об участии в исследовании не принято. Готовы заполнять формы только если будет прямое указание руководства. Нужен звонок Швеца В.А., заместителя главы администрации (губернатора) Краснодарского края.
ООО «Пищевые ингредиенты» (ГК «ЭФКО»)	Не предоставлена информация о грузопотоках в разрезе транспортных узлов Краснодарского края и направлений прибытия / отгрузки грузов (везде указан Таманский транспортный узел).
АО «Туапсинский морской торговый порт»	Предоставлены данные о фактических и прогнозных объемах грузов (в разрезе видов грузов). Не предоставлена информация о грузопотоках в разрезе транспортных узлов Краснодарского края и направлений прибытия / отгрузки грузов.
ООО «РН-Морской терминал Туапсе»	Формы не предоставлены, решение об участии в исследовании не принято.
ООО «Туапсинский балкерный терминал» (ГК «ЕвроХим»)	Формы не предоставлены, позиция – отказ об участии в исследовании (требуется принятие решения на уровне головной компании – АО «МХК «ЕвроХим»).
ООО «ЕвроХим-Белореченские минеральные удобрения» (ГК «ЕвроХим»)	
ООО «Кубаньгрузсервис»	Формы не предоставлены, решение об участии в исследовании не принято.
АО «ТАНДЕР»	Формы не предоставлены, на связь с Проектным офисом не вышли.

Проектным офисом завершена обработка форм, предоставленных по состоянию на 27.03.2020 г., и формирование на их основе сводной базы данных по грузопотокам в разрезе транспортных узлов Краснодарского края и направлений перевозки грузов. На основе полученных данных о грузопотоках формируется прогнозный расчет грузовой базы Краснодарского края (в части автомобильного транспорта) на период до 2030 г. в разрезе заявленных мероприятий по развитию автодорожной инфраструктуры, в т.ч. прогноз прироста интенсивности движения в детализации конкретных точек и видов грузов.

Исследование находится в активной фазе, для его завершения Проектный офис ожидает информацию от ряда ключевых организаций (грузоотправителей и компаний транспортно-логистического комплекса Краснодарского края). В силу существенного влияния факта непредоставления (либо частичного предоставления) ключевыми организациями информации на перспективную оценку дефицита транспортно-логистической инфраструктуры в Краснодарском крае Проектный офис направил запрос в Администрацию Краснодарского края с просьбой об организации взаимодействия на уровне главы администрации (губернатора) Краснодарского края и / или заместителей главы администрации (губернатора) Краснодарского края и руководителей ключевых организаций, что позволит в сжатые сроки завершить формирование паспорта флагманского проекта и обоснование перспективной грузовой базы.

Проектным офисом ведется работа с ОАО «РЖД» и АО «Институт экономики и развития транспорта» (дочерним обществом ОАО «РЖД») в рамках отработки запроса, направленного через Министерство транспорта Российской Федерации в целях получения информации о фактическом и прогнозном объеме полученных и отправленных грузов, информации о географии получения и отправки грузов железнодорожным транспортом на территории Краснодарского края, а также информации о фактических и прогнозных пассажиропотоках на железнодорожном транспорте в Краснодарском крае. Сроки получения указанной информации в настоящее время уточняются.

Также целесообразно на уровне Минтранса России провести работу с крупными грузоотправителями, расположенными за пределами Краснодарского края.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ИХ ЛИКВИДАЦИИ В ЧАСТИ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

Инфраструктурные ограничения в части автодорожной инфраструктуры

В рамках проекта проанализированы возможные инфраструктурные ограничения для 22 инвестиционных проектов, а также для развития порта «Кавказ» на основе исходных данных ФГУП «Росморпорт».

Таблица 17 – Инвестиционные проекты для анализа инфраструктурных ограничений

№	Инвестиционный проект	Инвестор	Местоположение
1	Капитальное строительство, расширения и модернизации производства и сопутствующих объектов Абинского Электро-Металлургического завода	ООО «Абинский Электро-Металлургический завод»	г. Абинск
2	Строительство нового аэровокзального комплекса для увеличения пассажиропотока и предоставления пассажирам необходимого уровня сервиса в г. Геленджик	ООО «Аэропорт Геленджик»	г. Геленджик
3	Развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзала и объектов аэропортовой инфраструктуры	АО «Международный аэропорт Краснодар»	г. Краснодар
4	Реконструкция объектов аэропортового комплекса Анапа, Краснодарский край	ОАО «Аэропорт Анапа»	г. Анапа
5	Расширение мощностей производства кислот и сложных минеральных удобрений и комплексная модернизация инфраструктуры	ООО «ЕвроХим-БМУ»	г. Белореченск
6	Реконструкция контейнерного терминала АО «НЛЭ»	Акционерное общество «Новорослесэкспорт» (АО «НЛЭ»)	морской порт Новороссийск
7	Реконструкция лесного терминала АО «НЛЭ»	Акционерное общество «Новорослесэкспорт» (АО «НЛЭ»)	морской порт Новороссийск
8	Реконструкция ООО «Новороссийский мазутный терминал». Светлые нефтепродукты	ООО «НМТ»	морской порт Новороссийск
9	Строительство специализированного терминала перевалки растительных масел на экспорт	ООО «ИПП»	морской порт Новороссийск
10	Строительство универсального резервуара РВС-37000 под нефтепродукты и железнодорожных путей необщего пользования на территории НВРЗ	ООО «ИПП»	морской порт Новороссийск
11	Опдово-распределительный центр (ОРЦ) по приемке, хранению и подработке сельскохозяйственной и промышленной продукции	ООО «Аквамарин»	г. Новороссийск
12	Создание радиально-кольцевого пригородного пассажирского сообщения в Краснодарской агломерации	СКЖД - филиал ОАО «РЖД»	г. Краснодар

№	Инвестиционный проект	Инвестор	Местоположение
13	Терминал по перевалке сельскохозяйственных насыпных и наливных грузов	ООО «Пищевые ингредиенты»	морской порт Тамань (п. Волна)
14	Модернизация морского порта «Кавказ»		морской порт «Кавказ» (коса Чушка)
15	Модернизация зернового терминала в морском порту Новороссийск	АО «ОЗК»	морской порт Новороссийск
16	Модернизация зернового терминала КСК	ООО «ДелоПортс»	морской порт Новороссийск
17	Инвестиционные проекты в морском порту Темрюк	ООО «Морской торговый порт Темрюк», ООО «Росмортранс - Темрюк», ООО «Каргохим», ООО «КГС-Мол», ООО «Порт Мечел Темрюк», ООО «КГС-ПОРТ»	морской порт Темрюк

Компании, иницирующие данные инвестиционные проекты, предоставили информацию об объемах грузов, планирующихся к перевозке автотранспортом после реализации проектов (тонны или TEU), планируемая грузоподъемность грузовых автомобилей и маршруты перевозок. Общая дополнительная среднегодовая суточная приведенная к легковому автомобилю интенсивность движения, генерируемая данными инвестиционными проектами после выхода их на проектную мощность, составляет 13 969 приведённых единиц в сутки. На основании данных о маршрутах перевозки грузов была определена дополнительная среднегодовая суточная интенсивность движения, генерируемая инвестиционным проектами на различных сегментах сети автомобильных дорог общего пользования.

В результате анализа существующих технических параметров автомобильных дорог, коэффициентов их загрузки и дополнительной интенсивности движения, генерируемой инвестиционными проектами были определены инфраструктурные ограничения (в части автодорожной инфраструктуры) и разработаны мероприятия по их ликвидации.

Мероприятия по снятию инфраструктурных ограничений

В качестве ключевых мероприятий, направленных на снятие инфраструктурных ограничений в части автодорожной инфраструктуры, предлагается включить во флагманский проект «Развитие южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года 5 объектов, не обеспеченных финансированием. Из них 3 объекта – федерального значения общей протяжённостью 95,488 км и стоимостью 154,712 млрд руб. и 2 объекта – региональные, общей протяжённостью 54,2 км и стоимостью 39,683 млрд руб.

Таблица 18 – Потребность в финансировании мероприятий по ликвидации инфраструктурных ограничений (автодорожная инфраструктура)

Значение объектов	Источники финансирования			Всего
	федеральный бюджет	бюджет субъекта РФ	внебюджетные инвестиции	
Федеральные	142,372		12,340	154,712
Региональные	26,071	13,612		39,683
Всего	168,443	13,612	12,340	194,402

Предварительно, до определения возможного софинансирования проекта «Цемдолина – ул. Портовая за счёт внебюджетных источников, потребность софинансирования мероприятий по ликвидации инфраструктурных ограничений на автомобильных дорогах

федерального и регионального значения по проекту «Развитие Южного экспортно-импортного хаба» за счёт федерального бюджета составляет 168,443 млрд руб.

Строительство автомобильной дороги федерального значения «Цемдолина – ул. Портовая»

Новороссийский морской порт является мультимодальным транспортно-логистическим центром, обеспечивая перевалку грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на морской и обратно, хранение и обработку грузов, в том числе фасовку, таможенное оформление.

Инвестиционные проекты, расположенные в городе Новороссийске, а также Абинский электрометаллургический завод будут создавать дополнительную нагрузку на **улично-дорожную сеть Новороссийска** (улицы Мефодиевская, Васенко, Элеваторная, Судостальская, Портовая), региональную дорогу Подъезд к г. Новороссийск и начало федеральной автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь (от км 0+000 до км 16+050) дополнительную нагрузку в объёме 5 626 приведённых единиц в сутки.

В настоящее время грузовое движение по городу Новороссийску в морской порт осуществляется по улицам города, значительно снижая фактическую пропускную способность улиц, безопасность дорожного движения и ухудшая экологическую ситуацию. Грузовое движение в порт осуществляется совместно с транспортными потоками, следующими в туристические зоны Геленджика, Кабардинки, Абрау-Дюрсо, Мысхако, Широкой Балки и Южной Озереевки. Коэффициент загрузки городских улиц 0,65-1, что приводит к системным транспортным заторам, снижению скорости движения. Решать проблему Новороссийского транспортного узла необходимо даже без учёта новых инвестиционных проектов. Тем более, невозможно дальнейшее развитие морского порта Новороссийск при текущем уровне транспортной доступности для автомобильного транспорта.

Решением проблемы является строительство автомобильной дороги федерального значения «Цемдолина – ул. Портовая», по которой Государственная компания «Российские автомобильные дороги» в 2019 году заканчивает разработку проектной документации в рамках проекта «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла». Дорога обеспечит проезд грузового транспорта в порт по новому направлению, минуя улицы города Новороссийска. В соответствии с прогнозом, интенсивность движения по этому маршруту к 2030 году достигнет 69,5 тыс. автомобилей в сутки. Пропускная способность новой дороги составит до 88 тыс. автомобилей в сутки.

Таблица 19 – Технические показатели проекта «Цемдолина – ул. Портовая»

Техническая характеристика	Значение
Категория автомобильной дороги	магистральная дорога скоростного движения
Вид мероприятия	Строительство
Класс линейного объекта	Первый уровень ответственности
Расчетная скорость, км/ч	120 (СП 34.13330.2012)
Длина проектируемой трассы, км	12,66
– 1 Этап строительства, км	3,3
– 2 Этап строительства, км	5,9
– 3 Этап строительства, км	3,46
Число полос движения	4
Ширина проезжей части, м	2x7,5
Ширина разделительной полосы	5,0

Техническая характеристика	Значение
Ширина обочин, м – укрепленной части – остановочная полоса	3,00 1,00 2,50
Ширина земляного полотна, м	40-45
Тип дорожной одежды	Капитальный
Вид покрытия	ЩМА
Уровень надежности при расчете дорожных одежд	0,98
Проектируемые эстакады: 1 Этап строительства – Э1, км; 2 Этап строительства – Э1, км; – Э2, км; 3 Этап строительства – Э2, км;	1,27 2,8 1,22 2,42
Наибольший продольный уклон, ‰	40
Наименьший радиус вертикальной кривой – вогнутой, м – выпуклой, м	1600 4000
Наименьший радиус кривых в плане, м	400/250
Класс нагрузки K*: – для нормативной нагрузки А – для нормативной нагрузки Н	14 14
Расчетная нагрузка для дорожных одежд типа АК	11,5
Минимальный габарит путепровода при пересечении с железными дорогами: -при электрифицированных ж.д. путях, м -при не электрифицированных ж.д. путях, м	7,8 5,5
Минимальный габарит путепровода при пересечении с автомобильными дорогами, м	5,0

Предусматривается платная эксплуатация автомобильной дороги и реализация проекта на принципах ГЧП.

Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» в рамках проекта Комплексного развития Новороссийского транспортного узла прорабатывается проект «Строительство автомобильной дороги Цемдолина - ул. Портовая (новый участок автомобильной дороги федерального значения М-4 «Дон» км 1542+215 – 1552+447 (км 6+813 федеральной автомобильной дороги М-25 Новороссийск – Керченский пролив)», обеспечивающий возможность транзитного перемещения автомобильного потока между федеральными автомобильными дорогами М-4 «Дон» и М-25 «Новороссийск - Керченский пролив», минуя улично-дорожную сеть г. Новороссийска, а также обеспечивая беспрепятственный проезд грузового транспорта до территории Новороссийского морского торгового порта.

В настоящее время в рамках договора №ЦУП-2018-310 с ООО «Инжпроектстрой» по результатам рассмотрения ФАУ «Главгосэкспертизы России» и выдачи замечаний по Объекту осуществляется корректировка проектно-сметной документации.

Распоряжением №ПП-20-р от 26.02.2020 г., утвержденным Председателем правления ГК «Автодор» В.П. Петушенко, выделено 3 этапа строительства:

- 1 Этап мощностью 3,3 км, в рамках предполагаемой (предельной) стоимости в размере 14 791,33 млн руб;

- 2 Этап мощностью 5,9 км, в рамках предполагаемой (предельной) стоимости в размере 36 387,77 млн руб;
- 3 Этап мощностью 3,463 км, в рамках предполагаемой (предельной) стоимости в размере 15 703,04 млн руб.

Общая протяженность Объекта – 12,663 км, предполагаемая (предельная) стоимость Объекта – 66 882,15 млн руб.

В настоящее время средства на финансирование (софинансирование в рамках ГЧП) строительства объекта не предусмотрены действующими планами и программами. Объект предлагается к включению в федеральный проект «Развитие южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Реализация проекта предусматривает привлечение внебюджетного финансирования в объеме не более 15%. При этом объем привлекаемого внебюджетного финансирования будет уточнен по итогам государственной экспертизы проектной документации на этапе структурирования проекта.

Реконструкция участка автомобильной дороги А-146 Краснодар – Верхнебаканский км 110+512 – км 140+700

На участок автомобильной дороги федерального значения **А-146 Краснодар – Верхнебаканский** от Крымска до примыкания автодороги А-290 (км 110+512 – км 140+700) дополнительную нагрузку в объеме 5 377 приведённых единиц в сутки будут создавать инвестиционные проекты №№ 1, 5-10, 14 и 15 (Таблица 17).

В настоящее время участок дороги соответствует II категории, имеет 2-3 полосы движения. Ширина полос составляет 3,75 метра. Среднегодовая суточная интенсивность движения в 2019 году на учётном пункте, расположенном на км 130+810 составила 17 662 авт./сутки, а максимальная суточная – 27 871 авт./сутки. Коэффициент загрузки – более 1, что приводит к системным транспортным заторам. В соответствии с нормативными требованиями участок должен соответствовать параметрам I технической категории. В настоящее время ежегодный прирост интенсивности движения составляет 5-7% даже без учёта новых инвестиционных проектов. А увеличение интенсивности на 5 377 приведённых единиц в сутки приведёт к транспортному коллапсу.

Для ликвидации инфраструктурных ограничений на первом этапе необходима реконструкция автомобильной дороги до параметров I категории, а в перспективе – строительство обхода посёлка Верхнебаканского. В результате прогнозируется увеличение средней скорости движения в 2 раза, Снижение коэффициента загрузки до 0,5-0,85. Стоимость реконструкции участка составит около 46,511 млрд рублей.

Реконструкцию участка автомобильной дороги А-146 Краснодар – Верхнебаканский от Крымска до примыкания автодороги А-290 (км 110+512 – км 140+700) протяжённостью 30,2 км предлагается включить в федеральный проект «Развитие южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Строительство Дальнего западного обхода г. Краснодара

В настоящее время движение в Крым, Темрюк, Анапу и, частично, Новороссийск от автомобильной дороги М-4 «Дон» осуществляется по дороге Подъезд к г. Краснодару и улицам города Краснодара, что крайне отрицательно сказывается на транспортной и экологической ситуации в кубанской столице, уровне аварийности. Дополнительная нагрузка от инвестиционных проектов Южного экспортно-импортного хаба №№ 1, 5-10, 12, 14-16 (Таблица 17) в общем объеме 5 275 приведённых автомобилей в сутки катастрофически ухудшит ситуацию на улицах города.

В целях решения проблемы Государственная компания «Российские автомобильные дороги» разработала проектно-сметную документацию на строительство **Дальнего западного обхода города Краснодара** (далее – ДЗОК) – объект «Автомобильная дорога М-4 «Дон» - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска. Строительство с последующей эксплуатацией на платной основе автомобильной дороги М-4 «Дон» - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке дальнего западного обхода г. Краснодара».

Реализация проекта строительства ДЗОК является одной из первоочередных задач в рамках развития дальних автомобильных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив (Поручение Президента Российской Федерации В.В. Путина по итогам заседания президиума Госсовета РФ от 13 октября 2016 г. № Пр-1970ГС).

Приоритетные задачи реализации Проекта:

- существенно увеличить пропускную способность дальних подходов к Крымскому мосту, Новороссийску, порту Тамань;
- вывести транзитный трафик из городской черты Краснодара;
- улучшить экологическую ситуацию в г. Краснодаре и зоне тяготения существующего маршрута;
- существенно повысить мобильность населения Краснодарской городской агломерации;
- ускорить социально-экономическое развитие Краснодарского края;
- сократить время в пути от автомобильной дороги М-4 «Дон» до Крымского моста, портов Новороссийск, Тамань и Кавказ.

Объект внесен в схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта и автомобильных дорог федерального значения (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 февраля 2018 г. № 294-р).

Федеральным дорожным агентством утверждено задание на разработку ДПТ в отношении Объекта (распоряжение от 15 марта 2018 г. № 740-р). ДПТ разработана.

Трасса Объекта выбрана таким образом, чтобы выйти из черты города Краснодара, минимизировать прохождение трассы в черте населенных пунктов, в связи с чем полностью исключить необходимость сноса существующей жилой застройки.

Также исключено пересечение с экспортными трубопроводами (магистральный газопровод «Голубой поток», три нитки магистрального нефтепровода «Тихорецк – Новороссийск, магистральный нефтепровод «Каспийский Трубопроводный Консорциум»).

Разработана проектно-сметная документация. По объекту получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертизы России» №23-1-1-3-001606-2019 в ЕГРЗ от 30.01.2019 г.

Таблица 20 – Технические показатели проекта «Дальний западный обход Краснодара»

Техническая характеристика	Значение
Категория автомобильной дороги	I-б
Строительная длина	52,6 км
Расчетная скорость движения	120 км/ч
Количество полос	4
Ширина проезжей части	2 x 7,5 м
Ширина разделительной полосы	3,7 м
Ширина обочин	3,75 м
Тип дорожной одежды	капитальный
Вид покрытия	щебеночно-мастичный асфальтобетон

Техническая характеристика	Значение
Искусственные сооружения, шт.	24
В том числе:	
– мосты, шт./м	3
– путепроводы, шт./м	22
Транспортные развязки	3 шт.

Пропускная способность дороги составит до 88 тыс. авт./сутки. Прогнозируется интенсивность движения в первый год после ввода в эксплуатацию около 25 тыс. авт./сутки. Предусматривается платная эксплуатация автомобильной дороги и реализация проекта на принципах ГЧП. Пункт взимания платы на основном ходу, на км 46. Предусматривается реализация системы взимания платы в 2 этапа. На первом этапе – барьерная технология со шлюзами (12 шт.). На втором этапе – безбарьерная технология после введения Free flow (свободный поток).

В настоящее время по объекту заключены:

- Договор №ДСиР-2019-1609 от 07.11.2019 г. между Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» и обществом с ограниченной ответственностью «Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт энергетики и транспорта «ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ» на выполнение комплекса работ по археологическим исследованиям (разведке), охранно-археологическим мероприятиям в зоне проведения подрядных работ и разминированию территорий в районах бывших боевых действий до проведения подрядных работ по объекту.
- Договор №ДЗО УИ 2019-709 от 14.06.2019 г. между Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» и обществом с ограниченной ответственностью Научно-Производственное предприятие «КОМПЬЮТЕРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ» на выполнение земельно-кадастровых работ, направленных на возникновение прав аренды ГК «Автодор» в отношении земельных участков полосы отвода автомобильной дороги, определенных утвержденной документацией по планировке территории объекта.

Строительно-монтажные работы на объекте не ведутся, идет подготовка формирования Конкурсной документации по объекту.

Ориентировочная стоимость строительно-монтажных работ составляет 41,3 млрд рублей, из которых 12,3 млрд руб. предусматривается привлечь в виде частных инвестиций. В настоящее время окончательного решения об источнике софинансирования за счёт государственных средств в объёме 28,97 млрд руб. не принято. Предлагается включить объект в федеральный проект «Развитие южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Строительство автомобильной дороги «Подъезд к международному аэропорту Краснодар»

Международный аэропорт Краснодар имени Екатерины II является крупнейшим южным узловым аэропортом. Сегодня в аэропорту Краснодар осуществляют перевозки около 40 авиакомпаний по 56-и направлениям, из которых 30 – международные. 15 июня 2017 года состоялось торжественное открытие новой взлетно-посадочной полосы. Длина новой взлетно-посадочной полосы составляет 3 000 м, ширина – 60 м. Она имеет бетонное покрытие, соответствующее всем технологическим нормам и требованиям. Техническое оснащение аэропорта позволяет принимать самолеты современных типов: Boeing 737, 767, Airbus A319, A320, A330. Пропускная способность — 1000 пассажиров в час на внутренних авиалиниях, и 400 – на международных. С завершением реконструкции аэродромной инфраструктуры аэропорт Краснодар может обслуживать до 20 взлетно-посадочных операций в час.

Тем не менее, в настоящее время **подъезд к аэропорту Краснодар** осуществляется по улицам города – Фадеева и Мачуги, проходящим через густонаселённые спальные районы. Улица Фадеева имеет 2 полосы движения и 13 пересечений в одном уровне с другими улицами на протяжении 2,6 км.

В рамках проекта развития аэропорта предусматривается строительство нового аэровокзального комплекса, привокзальной площади, объектов аэропортовой инфраструктуры, нового перрона и рулежных дорожек, зон обработки груза, ТОиР, аэродромной инфраструктуры. В результате прогнозируется рост пассажиропотока к 2024 году на 46,5 % и количества принятых и отправленных грузов на 48,4 %. Территориально новый АВК находится в стороне от существующего. Для обеспечения транспортной доступности нового аэровокзального комплекса необходимо строительство автомобильного подъезда, способного обеспечить пассажиропоток свыше 6 млн пассажиров в год. Предусматривается строительство новой четырёхполосной автодороги протяжённостью 12,5 км с разделительной полосой, двумя транспортными развязками и путепроводом через железную дорогу, что обеспечит пропускную способность до 7 612 авт./час. Без реализации мероприятия функционирование нового аэровокзального комплекса будет невозможным.

Только дополнительная интенсивность движения от нового аэровокзального комплекса составит 2 287 приведённых единиц в сутки. Вместе с трафиком, генерируемым остальными проектами Южного экспортно-импортного хаба, интенсивность составит 3 400 приведённых единиц в сутки. С учетом транспорта, который воспользуется этой дорогой как обходом Краснодара, соединяющим М4 «Дон» и автодорогу Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края, к 2030 г. на новой дороге ожидается интенсивность движения 12 276 приведённых автомобилей в сутки.

В рамках развития аэропорта Краснодар (Пашковский) предусматривается создание логистического центра рядом с аэропортом, ориентированного, в том числе, на международные перевозки высокодоходных грузов с прогнозом роста к 2024 г. на 48,4%. Таким образом, строительство автомобильной дороги «Подъезд к международному аэропорту Краснодар» будет обеспечивать подход к пункту пропуска через государственную границу Российской Федерации в международном аэропорту Краснодар имени Екатерины II.

Магистральная улица общегородского значения регулируемого движения будет иметь протяжённость 12,5 км, 4 полосы движения по 3,75 м, Тротуар 2х3 м, велодорожки 2х1,5 м и разделительную полосу шириной 4 м. Общая стоимость объекта составит 8 128 млн рублей. Предлагается включить объект регионального значения в федеральный проект «Развитие южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года с объёмом финансирования из федерального бюджета 4 738 млн рублей.

Реконструкция автомобильной дороги г. Славянск-на-Кубани – г. Крымск со строительством обходов населённых пунктов

После реализации проектов строительства ДЗОК и «Цемдолина – ул. Портовая», а также реконструкции участка А-146 от Крымска до Верхнебаканского **региональная автодорога Славянск-на-Кубани – Крымск** войдёт в подход к пункту пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Новороссийск по одному из основных направлений международных транспортных маршрутов по территории России – ответвлению NSA2 международного транспортного коридора «Север – Юг». Фактически маршрут международного транспортного коридора «Север-Юг» к морскому порту Новороссийск пройдёт по региональной дороге Славянск-на-Кубани – Крымск.

Уже сегодня дорога работает в режиме перегрузки. Среднегодовая суточная интенсивность движения на дороге II категории с двумя полосами движения составляет 17 808 приведённых единиц в сутки. Коэффициент загрузки дороги движением составляет до 0,95, что приводит к системным транспортным заторам. Маршрут на протяжении 6,7 км проходит по улицам населённых пунктов, а на км 27+919 пересекает в одном уровне двухпутную

железную дорогу. В результате реализации комплексного федерального проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» интенсивность движения поездов должна увеличиться до 154 пар поездов в сутки. В период до 2024 г. ещё 5 317 приведённых единиц в сутки добавят в существующий трафик объекты Южного экспортно-импортного хаба (проекты №№1, 5-9, 10, 14-15, Таблица 17). Ещё более 4 млн т в год будет обрабатывать транспортно-логистический центр, который планируется построить на км 26+529 автодороги Славянск-на-Кубани – Крымск в рамках федерального проекта «Транспортно-логистические центры». Всё это говорит о необходимости срочной модернизации маршрута. Мероприятие предусматривает реконструкцию 27,76 км дороги до параметров IV категории и строительство обходов населённых пунктов протяжённостью 13,94 км. Общая протяжённость маршрута составит 41,7 км. Полос движения – 4х3,75 м. Предусматривается построить 13 транспортных развязок, 7 мостов общей протяжённостью 323 м и 2 путепровода протяжённостью 60 п.м.

Реализация мероприятия послужит обеспечению транспортной доступности морского порта Новороссийск и города-курорта Анапа, планируемого федерального транспортно-логистического центра. Коэффициент загрузки снизится до 0,6 на участках реконструкции и до 0,45 на обходах населённых пунктов. Сокращение времени в пути на маршруте составит 61,4 %. Перспективная интенсивность движения в 2039 году составит 37 397 приведённых единиц в сутки. В случае отказа от реализации проекта интенсивность транспортных заторов будет увеличиваться, а скорости движения – уменьшаться, что приведёт к значительному увеличению транспортных издержек снижению эффективности инвестиционных проектов.

Общая стоимость реализации проекта составит 31 555 млн рублей. Предлагается включить объект регионального значения в федеральный проект «Развитие южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года с объёмом софинансирования из федерального бюджета 21 333 млн руб.

Проекты, обеспеченные финансированием

Кроме этого, в проект включены 4 мероприятия, необходимые для ликвидации инфраструктурных ограничений, но обеспеченные финансированием в рамках других проектов и программ на общую сумму более 65 млрд руб.

В течение последних полутора лет значительно изменилась транспортная ситуация на автомобильных дорогах регионального значения в Краснодарском крае. Это вызвано двумя основными факторами: открытием в мае прошлого года Крымского моста и начало платной эксплуатации участка федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон».

Значительная часть этого трафика к Крымскому мосту пошла по кратчайшему маршруту: М-4 «Дон» – Кисляковская – Ленинградская – Каневская – Тимашёвск – Полтавская – Славянск-на-Кубани – Темрюк – хутор Белый – Крымский мост. Обострилась ситуация после начала платной эксплуатации участков федеральной дороги М-4 «Дон» на территории Краснодарского края в 2019 году. Значительная часть воспользовалась этим маршрутом, поскольку он является альтернативным бесплатным. Особенно это касается грузового транспорта, который может заплатить за проезд по платным участкам в Краснодарском крае до 1 260 рублей.

В настоящее время за счёт бюджета Краснодарского края разработана проектно-сметная документация и начата реализация проектов по строительству обходов станции Ленинградской и города Тимашевска.

Строительство обхода станции Ленинградской. Объект прошёл государственную экспертизу. Стоимость строительства составляет 8 573,187 млн руб., средства краевого бюджета предусмотрены в государственной программе Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края».

Министерством транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края уже заключены контракты на выполнение строительно-монтажных работ по 2-му и 3-му этапам объекта: осуществляется вынос линии 10 кВ и 35 кВ, а также выполняются работы по устройству насыпи земляного полотна на первой развязке с устройством буронабивных свай фундаментов путепровода. Работы по 5-му этапу включены в план-график закупок 21.01.2020 г.

Планируемый срок окончания строительства – 2021 г.

Строительство обхода г. Тимашевска. Объект по 4-м этапам прошёл государственную экспертизу, готовится документация для проведения процедуры открытых торгов по выбору подрядной организации для выполнения строительно-монтажных работ; по одному этапу (переустройство сетей газоснабжения) ведутся проектно-изыскательские работы.

Стоимость строительства объекта составляет 11,8 млрд руб., средства краевого бюджета предусмотрены в государственной программе Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края».

Ведется работа по отводу земельных участков под строительство. Приступить к выполнению строительно-монтажных работ по 2-му, 3-му, 4-му этапам планируется в конце сентября 2020 года. Планируемый срок окончания строительства – 2023 год.

Вместе с тем это очень малая часть проблемного маршрута. Автомобильная дорога ст-ца Стародеревянковская – ст-ца Ленинградская – ст-ца Кисляковская протяжённостью 69,8 км соответствует III категории при интенсивности движения до 15 тысяч приведённых единиц, что требует реконструкции до параметров I категории. Коэффициент загрузки дороги до 0,8 приводит к образованию системных транспортных заторов. Стоимость реконструкции дороги составит около 34,9 млрд рублей. В случае реализации федеральных проектов строительства Дальнего западного обхода Краснодара и реконструкции дороги А-289, после станции Каневской транспорт будет следовать по региональной дороге Краснодар – Ейск до Дальнего западного обхода. В настоящее время Краснодарским краем разрабатывается проектная документация на реконструкцию участков этой дороги от планируемого Дальнего западного обхода Краснодара до станции Медвёдовской (23 км). Кроме того, необходима реконструкция участка от Тимашёвска до Каневской (61 км). Общая стоимость реконструкции участков дороги Краснодар – Ейск составит около 36,5 млрд рублей.

Автомобильная дорога общего пользования федерального значения А-289 «Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь» (далее А-289) является составной частью утвержденного маршрута дальнего автодорожного подхода к Крымскому мосту, дорога свяжет новый ДЗОК с Крымским мостом, морскими портами Тамань, Кавказ и Темрюк, и через Крымск – с портом Новороссийск.

Проект по реконструкции автомобильной дороги А-289 предусмотрен транспортной частью комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период 2024 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 12 мая 2017 г. №563 АО «Институт Гипростроймост - Санкт-Петербург» выполнены работы по подготовке обоснования инвестиций, осуществляемых в инвестиционный проект, предметом которого является одновременное выполнение работ по проектированию, строительству и вводу в эксплуатацию объекта капитального строительства «Строительство и реконструкция автомобильной дороги А-289 Краснодар - Славянск-на-Кубани -Темрюк - автомобильная дорога А-290 Новороссийск - Керчь».

В соответствии с техническим заданием на проектирование объекта «Строительство и реконструкция автомобильной дороги А-289 «Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь» протяженность участка автомобильной дороги 1Б-категории составляет 119,1 км. Расчетная скорость движения – 120 км/ч.

Обоснование инвестиций получило согласование Федерального дорожного агентства 25.11.2019 г. письмом №01-28/47087.

21.01.2020 г. получено экспертное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» технологического и ценового аудита обоснования инвестиций данного объекта капитального строительства.

В соответствии с Распоряжением Федерального дорожного агентства от 23.01.2020 г. №278-р установлена предполагаемая (предельная) стоимость строительства объекта в объеме 99 405 998,97 тыс. руб. в текущем уровне цен 2019 года в соответствии с заключением технологического и ценового аудита обоснования инвестиций объекта, в т.ч. применительно к этапам строительства:

- «Строительство и реконструкция автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь» 1 этап – 52 129 757,19 тыс. руб.
- «Строительство и реконструкция автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск – на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск –Керчь» 2 этап – 47 276 241,78 тыс. руб.

ФКУ Упрдор «Тамань» в соответствии с распоряжением Федерального дорожного агентства от 27.01.2020 г. №342-р и Правилами заключения контрактов, предметом которых является одновременное выполнение работ по проектированию, строительству и вводу в эксплуатацию объектов капитального строительства, 21.02.2020 г. на портале государственных закупок размещено Извещение о проведении электронного аукциона на выполнение работ по проектированию, строительству и вводу в эксплуатацию объекта капитального строительства «Строительство и реконструкция автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь» 1 этап. Срок окончания подачи заявок – 13.03.2020 г. Срок реализации объекта – октябрь 2024 г. Стоимость объекта в ценах соответствующих лет составляет 59 193 244,39 тыс. руб., в том числе с учетом финансирования по годам (включая НДС):

- 2020 г. – 950 000,00 тыс. руб.;
- 2021 г. – 7 206 816,60 тыс. руб.;
- 2022 г. – 20 000 000,00 тыс. руб.;
- 2023 г. – 20 000 000,00 тыс. руб.;
- 2024 г. – 11 036 427,79 тыс. руб.

Автомобильная дорога федерального значения А-290 «Новороссийск — Керчь» имеет общую протяженность 166 км (от магистрали М-4 Дон в Новороссийске в направлении полуострова Крым). Автодорога обеспечивает связь центральных регионов страны с полуостровами Крым и Тамань и г. Новороссийск. В настоящее время именно на А-290 приходится большая часть нагрузки автотранспортного потока при движении в сторону Крымского моста, портов Кавказ, Тамань, Новороссийск.

Существующая а.д. А-290 имеет параметры I-Б и II категории (преимущественно II категории) с 2-4 полосами движения.

С учетом строительства моста через Керченский пролив и возросшей интенсивности движения в сторону Крымского полуострова, предполагается доведение параметров автомобильной дороги А-290 на всем протяжении до 4-х полос движения с частичным устройством обходов населенных пунктов.

На сегодняшний день реализовано строительство следующих участков:

- Транспортная развязка на км 73 (с.Джигинка) построена и введена в эксплуатацию в 2018г, категория а.д. – IБ, полос движения - 4 шт.
- Участок км 100+990 – км 141+018 (подъезд к Крымскому мосту) построен и введен в эксплуатацию в 2018г, категория а.д. – IБ, полос движения - 4 шт.

- Участок км 141 – км 160 (транспортный переход через Керченский пролив) построен и введен в эксплуатацию в 2018г, категория а.д. – ІБ, полос движения – 4 шт.

В стадии реализации:

- Участок км 47 – км 52 (обход г. Анапа) – ведется строительство. Категория а.д. – ІБ, полос движения - 4 шт., окончание строительства – 2021 год.
- Участок км 52 – км 73 – разработана проектная документация (проходит государственную экспертизу), Категория а.д. – ІБ, полос движения - 4; окончание строительства – 2023 год.
- Участок км 73 – км 100 – ведется строительство. Категория а.д. – ІБ, полос движения - 4 шт., окончание строительства – 2021 год.

В проектировании:

- Строительство транспортной развязки на км 16+050, на стадии заключения договора с ГГЭ, СМР 2021-2024.
- Капитальный ремонт участка км 8+720 - км 16+050, ПИР 2020 – в стадии разработки, СМР 2021-2022.
- Реконструкция участков км 16+050 – км 18+000, км 27+200 – км 29+500, км 34+200 – км 35+900. Категория дороги – ІВ, полос движения – 4, ПИР 2018-2020 – в стадии разработки, СМР 2021-2024.
- Капитальный ремонт участков км 18+000 – км 20+000, км 20+000 – км 27+200, км 29+500 – км 34+200, км 35+900 – км 41+500. Категория дороги – ІІ, полос движения – 4, ПИР 2018-2020 – в стадии разработки, СМР 2021-2024.

Предлагаемые мероприятия:

- участок км 0+000 – км 3+409 – передача в муниципальную собственность;
- участок км 3+409 – км 5+500 – передача в муниципальную собственность;
- участок км 5+500 – км 8+720 – передача в ГК «Автодор».

Карточки мероприятий, планируемых к включению во флагманский проект «Развитие Южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части автодорожной инфраструктуры)

Строительство автомобильной дороги федерального значения «Цемдолина – ул. Портовая»

КАРТОЧКА МЕРОПРИЯТИЯ	
<p><u>«Строительство и реконструкция автомобильных дорог для обеспечения комплексного развития Новороссийского транспортного узла. Строительство автомобильной дороги Цемдолина – ул. Портовая (новый участок автомобильной дороги федерального значения М-4 «Дон» км 1542+215 – 1552+447 (км 6+813 федеральной автомобильной дороги М-25 «Новороссийск – Керченский пролив»)), планируемого к включению в федеральный проект «Развитие южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части транспортной инфраструктуры)</u></p>	
Наименование мероприятия	Строительство и реконструкция автомобильных дорог для обеспечения комплексного развития Новороссийского транспортного узла. Строительство автомобильной дороги Цемдолина - ул. Портовая (новый участок автомобильной дороги федерального значения М-4 «Дон» км 1542+215 – 1552+447 (км 6+813 федеральной автомобильной дороги М-25 «Новороссийск – Керченский пролив»))
Инициатор мероприятия (наименование организации)	<i>Государственная компания «Российские автомобильные дороги»</i>
Ответственный исполнитель мероприятия (ответственное должностное лицо, курирующее реализацию мероприятия)	<i>Председатель правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» В.П. Петушенко</i>
Регион (регионы) реализации мероприятия	Краснодарский край
Общая характеристика мероприятия (необходимость реализации, перечень планируемых в рамках мероприятий работ, ожидаемые результаты реализации, последствия отказа от реализации) (заполняется инициатором в свободной форме)	Строительство Автомобильной дороги изменит транспортную схему доставки грузов и проезда транзитного транспорта, в обход существующей улично-дорожной сети города Новороссийска, обеспечит беспрепятственное движение автотранспортных средств, в том числе грузовых до территории морского торгового порта Новороссийск и соседних населенных пунктов (г. Геленджик, г. Анапа), позволит существенно увеличить пропускную способность дальних подходов и сократить время в пути к транспортному переходу через Керченский пролив.
Сохраняется ли транспортная доступность территории [1] при отказе от реализации мероприятия? (да/нет)	да, но не в соответствии с нормативными требованиями

1. Финансирование							
Требуемый объем финансирования (по источникам финансирования), млрд рублей	Всего	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Федеральный бюджет</i>	66,882	0	4,838	33,935	21,302	6,807	0
<i>Бюджет субъекта Российской Федерации</i>							
<i>Внебюджетные инвестиции*</i>							
ИТОГО	66,882	0	4,838	33,935	21,302	6,807	0
Метод определения стоимости (ПСД, по аналогии и т.д.). Если по аналогии, то указать аналог и его основные характеристики	ПСД						
Ежегодная стоимость эксплуатации объектов после завершения мероприятия (текущие эксплуатационные расходы, расходы на ремонт и обслуживание)**	Расходы на содержание 61,73 млн рублей в ценах 2019 года с НДС. Расходы на текущий ремонт 1 385 748 тыс. рублей в ценах соответствующих лет с НДС. Расходы на капитальный ремонт 5 887 171 тыс. рублей в ценах соответствующих лет с НДС.						
Внебюджетные инвестиции* (заполняется, в случае если предполагается реализация мероприятия с участием внебюджетных средств)							
Наименование потенциального инвестора	Будет определен по результатам конкурсных процедур						
Наличие соглашения с инвестором (номер, дата при наличии)	Будет заключено по результатам конкурсных процедур						
Направление использования внебюджетных инвестиций (какие именно объекты (элементы) мероприятия планируется финансировать за счет внебюджетных средств?)	Строительство автомобильной дороги						

*Реализация проекта предусматривает привлечение внебюджетного финансирования в объеме не более 15%. При этом, объем привлекаемого внебюджетного финансирования будет уточнен по итогам государственной экспертизы проектной документации на этапе структурирования проекта.

**расходы указаны ориентировочно, будут уточнены на этапе структурирования проекта

2. Ожидаемые показатели							
Наименование показателя (ед. изм.)	Значение до начала реализации проекта	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Пропускная способность (тыс. авт./сутки)	–	–	–	–	–	–	88
Расчетная скорость (км/час)	–	–	–	–	–	–	120
Интенсивность движения транспортных средств (тыс. авт./сутки)	–	–	–	–	–	–	23
Средняя скорость движения (по участкам) (км/час)	–	–	–	–	–	–	90

3. Степень проработки мероприятий								
Наименование объекта (титула) капитального строительства / реконструкции и действий некапитального характера, выполнение которых необходимы для реализации мероприятия	Ответственный исполнитель (организация и должностное лицо)	Прогнозная стоимость строительства / реконструкции / выполнения действия (млн руб.)	Планируемая дата ввода в эксплуатацию / выполнения действия	Основные технические параметры объекта или характеристики результата выполнения действия (для реконструкции — до и после реконструкции)	Наличие необходимых для строительства земельных участков, выделенных заказчику	Наличие разработанной проектной документации и год разработки (при наличии)	Наличие положительного заключения экспертизы проектной документации и год получения (при наличии)	На объекте ведутся СМР
«Строительство и реконструкция автомобильных дорог для обеспечения комплексного развития Новороссийского транспортного узла.»	<i>Государственная компания «Российские автомобильные дороги», Председатель правления В.П. Петушенко</i>	66 882,15	2023	Магистральная дорога скоростного движения	нет	есть	нет	нет

<p>Строительство автомобильной дороги Цемдолина - ул. Портовая (новый участок автомобильной дороги федерального значения М-4 «Дон» км 1542+215 – 1552+447 (км 6+813 федеральной автомобильной дороги М-25 «Новороссийск - Керченский пролив»))»</p>								
<p>Наличие ТЭО, предпроектных проработок, основных технических решений, укрупненных сметных расчетов, транспортной модели (да/нет)</p>				<p>Разработана ПСД на рассмотрении в ГГЭ.</p>				
<p>Для проектов, ориентированных на увеличение объемов грузоперевозок: наличие подтвержденных будущих объемов грузопотоков от конкретных компаний — перспективных пользователей инфраструктуры (да/нет), при положительном ответе указать планируемое компанией — перспективным пользователем инфраструктуры увеличение объема перевозок и стоимость тонны перевозимой продукции (рублей)</p>				<p>Да (ООО «Абинский ЭлектроМеталлургический завод», проекты Группы НМТП, ООО «Акварин», АО «ОЗК», ООО «ДелоПортс»).</p> <p>Увеличение генерируемой компаниями среднегодовой суточной интенсивности движения на 5 626 приведённых единиц в сутки.</p>				
<p>Мероприятие реализуется во исполнение международных соглашений/договоров (да/нет), при положительном ответе указать полные реквизиты и наименование соглашений/договоров, а также пункт, во исполнение которого реализуется мероприятие</p>				<p>Нет</p>				
<p>4. Для мероприятий, направленных на реконструкцию действующих объектов</p>								
<p>Дата последней реконструкции</p>								
<p>Текущее техническое состояние объектов, планируемых к реконструкции</p>								
<p>Действующий и планируемый после завершения строительства/реконструкции оператор объекта (наименование)</p>								

Изменение основных характеристик объекта после реконструкции (кроме указанных в разделе 2 «Ожидаемые показатели» настоящей карточки) ^[4]	
Ограничения, возникающие на период реконструкции (временное снижение пассажиропотока/грузопотока, закрытие/частичное закрытие иных объектов инфраструктуры и т.д.)	
<i>При наличии дополнительных материалов (справок, заключений, результатов экспертиз, графических материалов, в том числе карт) они оформляются приложением к карточке мероприятия</i>	

5. Результаты проведенной оценки (заполняется Аналитическим центром)	
Совокупный интегральный балл по итогам первого этапа оценки	
Вид мероприятия (развития/жизнеобеспечения)	
Значение индекса социально-экономических эффектов (для мероприятий развития)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по абсолютной величине эффекта)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по величине эффективности)	
Итоговые рекомендации	

[1] Под транспортной доступностью понимается физическая возможность регулярной доставки рейсовым транспортом с соблюдением действующих требований безопасности грузов и пассажиров из населенного пункта (в населенный пункт), в котором предполагается реализация мероприятия (для мероприятий дорожного строительства — из населенного пункта (в населенный пункт), в который ведет указанная в проекте дорога).

[2] Все работы по реконструкции участков одной автомобильной дороги должны быть объединены в одно мероприятие. Пример: «Реконструкция автодороги М-7 (участки 102–117 км; 403–405 км; 430–432 км)».

[3] В зависимости от ориентации мероприятия на развитие грузового или пассажирского движения.

[4] При выборе основных характеристик приоритет следует отдавать не техническим, а функциональным (потребительским) свойствам объекта после реконструкции. Условный пример: вместо нового свойства объекта «площадь зала ожидания увеличится на 200 кв. м., число стоек регистрации возрастет с 5 до 7» указать новые возможности, которые это свойство обеспечивает: «пропускная способность увеличится с 200 до 250 пассажиров в час».

Реконструкция участка автомобильной дороги А-146 Краснодар – Верхнебаканский км 110+512 – км 140+700

КАРТОЧКА МЕРОПРИЯТИЯ	
«Реконструкция участка автомобильной дороги А-146 Краснодар – Верхнебаканский км 110+512 – км 140+700, Краснодарский край», планируемого к включению в федеральный проект «Развитие южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части транспортной инфраструктуры)	
Наименование мероприятия	«Реконструкция участка автомобильной дороги А-146 Краснодар – Верхнебаканский км 110+512 – км 140+700, Краснодарский край»
Инициатор мероприятия (наименование организации)	<i>Федеральное дорожное агентство</i>
Ответственный исполнитель мероприятия (ответственное должностное лицо, курирующее реализацию мероприятия)	<i>Начальник ФКУ Упрдор «Черноморье» Кужель Владимир Николаевич</i>
Регион (регионы) реализации мероприятия	Краснодарский край
Общая характеристика мероприятия (необходимость реализации, перечень планируемых в рамках мероприятий работ, ожидаемые результаты реализации, последствия отказа от реализации) (заполняется инициатором в свободной форме)	<p>Участок реконструкции автомобильной дороги А-146 Краснодар-Верхнебаканский км 110+512 – км 140+700 территориально относится к двум муниципальным образованиям Крымскому району (км 110+512 – км 127+207) и г. Новороссийск (км 127+207 – км 140+700) Краснодарского края. Автомобильная дорога А-146 Краснодар – Верхнебаканский является одной из основных транспортных артерий на юге России, обеспечивающей транспортную доступность крупнейшего морского порта России – порта Новороссийск, а также участка черноморского побережья от Геленджика до Анапы.</p> <p>Участок реконструкции автомобильной дороги имеет II техническую категорию, 2 и 3 полосы для движения. Ширина полос составляет 3,75 метра. На участке расположено 11 искусственных сооружений. В 2014 году на участке дороги км 137+000 – км 140+693 выполнены работы по капитальному ремонту, в 2015 году на участке дороги км 124+000 – км 137+000 выполнены работы по капитальному ремонту, в 2018 году на участке дороги км 115+000 – км 124+000 выполнены работы по капитальному ремонту.</p> <p>Интенсивность движения в 2019 году на учётном пункте, расположенном на км 130+810 составила 17 662 авт./сутки. Максимальная суточная интенсивность составила 27 871. Коэффициент загрузки составляет до 1,9. В соответствии с требованиями СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги.</p>

	<p>Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85* участок должен соответствовать параметрам I технической категории.</p> <p>Ежегодный прирост интенсивности движения составляет 5-7%. При отказе от реконструкции участка дороги, в условиях недостаточной пропускной способности, коэффициент загрузки дороги будет увеличиваться. В результате интенсивность системных транспортных заторов увеличится, аварийность, отрицательное воздействие на окружающую среду, в том числе в населённых пунктах.</p>						
Сохраняется ли транспортная доступность территории [1] при отказе от реализации мероприятия? (да/нет)	нет (в условиях соблюдения действующих требований безопасности)						
1. Финансирование							
Требуемый объем финансирования (по источникам финансирования), млрд рублей	Всего	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Федеральный бюджет</i>	46,511	–	0,171	0,207	15,46	13,808	16,865
<i>Бюджет субъекта Российской Федерации</i>	–	–	–	–	–	–	–
<i>Внебюджетные инвестиции</i>	–	–	–	–	–	–	–
ИТОГО	46,511	–	0,171	0,207	15,46	13,808	16,865
Метод определения стоимости (ПСД, по аналогии и т.д.). Если по аналогии, то указать аналог и его основные характеристики	Стоимость определена по укрупненным нормативам цены строительства (НЦС)						
Ежегодная стоимость эксплуатации объектов после завершения мероприятия (текущие эксплуатационные расходы, расходы на ремонт и обслуживание)	<p>Нормативный объем бюджетных ассигнований в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2017 года № 658 «Об утверждении нормативов финансовых затрат и Правил расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения», тыс. рублей, в ценах 2028 года на всю протяженность реконструируемого участка (30,188 км):</p> <ul style="list-style-type: none"> – на капитальный ремонт 5 523 226,88; – на ремонт 1 990 335,11; – на содержание 169 747,124; <p>ВСЕГО: 7 683 309,11.</p>						

Внебюджетные инвестиции (заполняется, в случае если предполагается реализация мероприятия с участием внебюджетных средств)	
Наименование потенциального инвестора	
Наличие соглашения с инвестором (номер, дата при наличии)	
Направление использования внебюджетных инвестиций (какие именно объекты (элементы) мероприятия планируется финансировать за счет внебюджетных средств?)	

2. Ожидаемые показатели							
Наименование показателя (ед. изм.)	Значение до начала реализации проекта	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<u>Для автодорожных мероприятий[2]:</u>							
– пропускная способность (в целом и реконструируемых участков), авт./ч ;	6000 - 14000	6000 - 14000	6000 - 14000	6000 - 14000	6000 - 14000	6000- 14000	>14000
– скоростной режим (нормативное ограничение скорости), км/ч ;	60–90	60–90	60–90	60–90	60–90	60–90	90
– интенсивность движения транспортных средств (приведённых авт./сутки) (в целом и по реконструируемому участку);	до 17 858	до 17 858	до 18 730	до 21 050	до 22 300	до 26 900	до 28 450
– средняя скорость движения (в целом и по реконструируемому участку), км/ч .	42	42	42	40	40	82	82
<u>Для железнодорожных мероприятий:</u>							
– пропускная способность участка сети;							
– объем грузо- и (или) пассажиропотока[3] на участке сети;							
– средняя скорость перевозок.							
<u>Для проектов развития авиационной мероприятий:</u>							
– пассажиропоток аэропорта (количество принятых и отправленных пассажиров,							

млн пасс/год);								
– количество межрегиональных регулярных пассажирских рейсов, минуя Москву, ед.;								
– пассажиропоток аэропорта по маршрутам, минуя Москву (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год).								
<u>Для мероприятий морских портов и иных грузовых терминалов:</u>								
– мощность перевалки;								
– объем перевалки.								
<u>Для мероприятий развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта:</u>								
– пропускная способность участка (шлюза, системы шлюзов);								
– количество пропущенных через участок (шлюз, систему шлюзов) судов;								
– общий тоннаж пропущенного через участок (шлюз, систему шлюзов) флота								

3. Степень проработки мероприятий

Наименование объекта (титула) капитального строительства / реконструкции и действий некапитального характера, выполнение которых необходимы для реализации мероприятия	Ответственный исполнитель (организация и должностное лицо)	Прогнозная стоимость строительства / реконструкции / выполнения действия (млн руб.)	Планируемая дата ввода в эксплуатацию / выполнения действия	Основные технические параметры объекта или характеристики результата выполнения действия (для реконструкции – до и после реконструкции)	Наличие необходимых для строительства земельных участков, выделенных заказчику	Наличие разработанной проектной документации и год разработки (при наличии)	Наличие положительного заключения экспертизы проектной документации и год получения (при наличии)	На объекте ведутся СМР
«Реконструкция участка автомобильной	ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель	46 511	15.12.2024 г.	На участках реконструкции: существующая	нет	нет	нет	нет

дороги А-146 Краснодар-Верхнебаканский км 110+512 - км 140+700, Краснодарский край»	Владимир Николаевич			дорога II категории, 2 полосы движения, ширина проезжей части от 7,2 до 9 м.. После реконструкции и в результате строительства обходов: категория 1В. Увеличение средней скорости движения в 2 раза. Снижение коэффициента загрузки в 0,5 – 0,85 раза.				
1.1. Разработка проектно-сметной документации	ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель Владимир Николаевич	343	15.12.2021 г.	Проектно-сметная документация, получившая положительное заключение государственной экспертизы.	–	–	–	–
1.2. Отвод земель	ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель Владимир Николаевич	35	01.01.2022 г.	Сформированный земельный участок под объект строительства.	–	–	–	–
1.3. Строительно-монтажные работы	ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель Владимир Николаевич	46 133	15.12.2024 г.	Объект, введённый в эксплуатацию.	–	–	–	–

Наличие ТЭО, предпроектных проработок, основных технических решений, укрупненных сметных расчетов, транспортной модели (да/нет)	-
Для проектов, ориентированных на увеличение объемов грузоперевозок: наличие подтвержденных будущих объемов грузопотоков от конкретных компаний — перспективных пользователей инфраструктуры (да/нет), при положительном ответе указать планируемое компанией — перспективным пользователем инфраструктуры увеличение объема перевозок и стоимость тонны перевозимой продукции (рублей)	<i>Да (ООО «Абинский ЭлектроМеталлургический завод», проекты Группы НМТП, ООО «Аквamarin», АО «ОЗК», ООО «ДелоПортс»).</i> <i>Увеличение генерируемой компаниями среднегодовой суточной интенсивности движения на участке Крымск – Новороссийск на 5 377 приведённых единиц в сутки.</i>
Мероприятие реализуется во исполнение международных соглашений/договоров (да/нет), при положительном ответе указать полные реквизиты и наименование соглашений/договоров, а также пункт, во исполнение которого реализуется мероприятие	нет

4. Для мероприятий, направленных на реконструкцию действующих объектов

Дата последней реконструкции	нет
Текущее техническое состояние объектов, планируемых к реконструкции	II категории, 2 полосы движения, ширина проезжей части от 7,2 до 9 м. Состояние дорожного покрытия – дефекты, характерные при высокой нагрузке тяжеловесным транспортом (колеиность, местами просадки, сетка трещин).
Действующий и планируемый после завершения строительства/реконструкции оператор объекта (наименование)	В настоящее время объект находится в федеральной собственности. Оперативное управление – ФКУ Упрдор «Черноморье».
Изменение основных характеристик объекта после реконструкции (кроме указанных в разделе 2 «Ожидаемые показатели» настоящей карточки) ^[4]	Коэффициент загрузки снизится с 1,9 до 0,85. Сокращение времени в пути на маршруте составит 40 %.

Ограничения, возникающие на период реконструкции (временное снижение пассажиропотока/грузопотока, закрытие/частичное закрытие иных объектов инфраструктуры и т.д.)	Во время реконструкции не предусматривается прекращение движения. Возможно временное сужение проезжей части на участках реконструкции, локальное ограничение скорости движения.
<i>При наличии дополнительных материалов (справок, заключений, результатов экспертиз, графических материалов, в том числе карт) они оформляются приложением к карточке мероприятия</i>	

5. Результаты проведенной оценки (заполняется Аналитическим центром)	
Совокупный интегральный балл по итогам первого этапа оценки	
Вид мероприятия (развития/жизнеобеспечения)	
Значение индекса социально-экономических эффектов (для мероприятий развития)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по абсолютной величине эффекта)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по величине эффективности)	
Итоговые рекомендации	

[1] Под транспортной доступностью понимается физическая возможность регулярной доставки рейсовым транспортом с соблюдением действующих требований безопасности грузов и пассажиров из населенного пункта (в населенный пункт), в котором предполагается реализация мероприятия (для мероприятий дорожного строительства — из населенного пункта (в населенный пункт), в который ведет указанная в проекте дорога).

[2] Все работы по реконструкции участков одной автомобильной дороги должны быть объединены в одно мероприятие. Пример: «Реконструкция автодороги М-7 (участки 102–117 км; 403–405 км; 430–432 км)».

[3] В зависимости от ориентации мероприятия на развитие грузового или пассажирского движения.

[4] При выборе основных характеристик приоритет следует отдавать не техническим, а функциональным (потребительским) свойствам объекта после реконструкции. Условный пример: вместо нового свойства объекта «площадь зала ожидания увеличится на 200 кв. м., число стоек регистрации возрастет с 5 до 7» указать новые возможности, которые это свойство обеспечивает: «пропускная способность увеличится с 200 до 250 пассажиров в час».

Строительство Дальнего западного обхода г. Краснодара

КАРТОЧКА МЕРОПРИЯТИЯ «Строительство автомобильной дороги М-4 «Дон» – от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке дальнего западного обхода г. Краснодара», планируемого к включению в федеральный проект «Развитие южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части транспортной инфраструктуры)	
Наименование мероприятия	Строительство автомобильной дороги М-4 «Дон» – от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке дальнего западного обхода г. Краснодара
Инициатор мероприятия (наименование организации)	<i>Государственная компания «Российские автомобильные дороги»</i>
Ответственный исполнитель мероприятия (ответственное должностное лицо, курирующее реализацию мероприятия)	<i>Председатель правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» В.П. Петушенко</i>
Регион (регионы) реализации мероприятия	Краснодарский край
Общая характеристика мероприятия (необходимость реализации, перечень планируемых в рамках мероприятий работ, ожидаемые результаты реализации, последствия отказа от реализации) (заполняется инициатором в свободной форме)	Строительство автомобильной дороги позволит: <ul style="list-style-type: none"> • вывести транзитный трафик из городской черты Краснодара; • существенно повысить мобильность населения Краснодарской агломерации; • улучшить экологическую ситуацию в г. Краснодаре и зоне тяготения существующей автомобильной дороги; • существенно увеличить пропускную способность дальних подходов к транспортному переходу через Керченский пролив • перераспределить грузопоток с Новороссийского транспортного узла на федеральную автомобильную дорогу М-4 «Дон»; • ускорить социально-экономическое развитие Краснодарского края; • сократить время в пути от автомобильной дороги М-4 «Дон» до транспортного перехода через Керченский пролив;
Сохраняется ли транспортная доступность территории [1] при отказе от реализации мероприятия? (да/нет)	да, но не в соответствии с нормативными требованиями

1. Финансирование							
Требуемый объем финансирования (по источникам финансирования), млрд рублей	Всего	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Федеральный бюджет</i>	28,97	0,18	14,66	13,39	0,74		
<i>Бюджет субъекта Российской Федерации</i>							
<i>Внебюджетные инвестиции</i>	12,34				12,34		
ИТОГО	41,3						
Метод определения стоимости (ПСД, по аналогии и т.д.). Если по аналогии, то указать аналог и его основные характеристики	ПСД						
Ежегодная стоимость эксплуатации объектов после завершения мероприятия (текущие эксплуатационные расходы, расходы на ремонт и обслуживание)	227 млн рублей						
Внебюджетные инвестиции (заполняется, в случае если предполагается реализация мероприятия с участием внебюджетных средств)							
Наименование потенциального инвестора	Не определен						
Наличие соглашения с инвестором (номер, дата при наличии)	Отсутствует						
Направление использования внебюджетных инвестиций (какие именно объекты (элементы) мероприятия планируется финансировать за счет внебюджетных средств?)	<p>Капитальные затраты на этапе строительства объекта в размере 12,3 млрд. рублей</p> <p>Затраты на этапе эксплуатации автомобильной дороги за счет сбора платы с пользователей за проезд по платному участку</p>						

2. Ожидаемые показатели							
Наименование показателя (ед. изм.)	Значение до начала реализации проекта	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<u>Для автодорожных мероприятий[2]:</u>							
– пропускная способность (в целом и реконструируемых участков), авт./сутки ;	По всем пунктам информация отсутствует ввиду того, что предполагается новое строительство объекта	–	–	–	–	88 000	88 000
– скоростной режим (нормативное ограничение скорости), км/ч ;		–	–	–	–	120	120
– интенсивность движения транспортных средств (авт./сутки) (в целом и по реконструируемым участкам);		–	–	–	–	25 000	25 000
– средняя скорость движения (в целом и по реконструируемым участкам), км/ч .		–	–	–	–	110	110
<u>Для железнодорожных мероприятий:</u>							
– пропускная способность участка сети;							
– объем грузо- и (или) пассажиропотока[3] на участке сети;							
– средняя скорость перевозок.							
<u>Для проектов развития авиационной мероприятий:</u>							
– пассажиропоток аэропорта (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год);							
– количество межрегиональных регулярных пассажирских рейсов, минуя Москву, ед.;							
– пассажиропоток аэропорта по маршрутам, минуя Москву (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год).							
<u>Для мероприятий морских портов и иных грузовых терминалов:</u>							
– мощность перевалки;							
– объем перевалки.							
<u>Для мероприятий развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта:</u>							

– пропускная способность участка (шлюза, системы шлюзов);							
– количество пропущенных через участок (шлюз, систему шлюзов) судов;							
– общий тоннаж пропущенного через участок (шлюз, систему шлюзов) флота							

3. Степень проработки мероприятий

Наименование объекта (титула) капитального строительства / реконструкции и действий некапитального характера, выполнение которых необходимы для реализации мероприятия	Ответственный исполнитель (организация и должностное лицо)	Прогнозная стоимость строительства / реконструкции / выполнения действия (млн руб.)	Планируемая дата ввода в эксплуатацию / выполнения действия	Основные технические параметры объекта или характеристики результата выполнения действия (для реконструкции — до и после реконструкции)	Наличие необходимых для строительства земельных участков, выделенных заказчику	Наличие разработанной проектной документации и год разработки (при наличии)	Наличие положительного заключения экспертизы проектной документации и год получения (при наличии)	На объекте ведутся СМР
Строительство автомобильной дороги М-4 «Дон» – от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке дальнего западного обхода г. Краснодара	<i>Государственная компания «Российские автомобильные дороги», Председатель правления В.П. Петушенко</i>	<i>41 318</i>	<i>30.12.2022</i>	<i>1-Б</i>	<i>нет</i>	<i>Да 01.02.2019</i>	<i>Да 01.02.2019</i>	<i>нет</i>

Наличие ТЭО, предпроектных проработок, основных технических решений, укрупненных сметных расчетов, транспортной модели (да/нет)	Проведена предпроектная проработка, в отношении разработанной проектной документации получено положительное заключение.
Для проектов, ориентированных на увеличение объемов грузоперевозок: наличие подтвержденных будущих объемов грузопотоков от конкретных компаний — перспективных пользователей инфраструктуры (да/нет), при положительном ответе указать планируемое компанией — перспективным пользователем инфраструктуры увеличение объема перевозок и стоимость тонны перевозимой продукции (рублей)	Да (ООО «Абинский ЭлектроМеталлургический завод», проекты Группы НМТП, ООО «Акварин», ООО «Пищевые ингредиенты», АО «ОЗК», ООО «ДелоПортс», ООО «Морской торговый порт Темрюк», ООО «Каргохим», ООО «КГС-Мол», ООО «Порт Мечел Темрюк», ООО «КГС-ПОРТ»). Увеличение генерируемой компаниями среднегодовой суточной интенсивности движения на 5 275 приведённых единиц в сутки.
Мероприятие реализуется во исполнение международных соглашений/договоров (да/нет), при положительном ответе указать полные реквизиты и наименование соглашений/договоров, а также пункт, во исполнение которого реализуется мероприятие	-
4. Для мероприятий, направленных на реконструкцию действующих объектов	
Дата последней реконструкции	-
Текущее техническое состояние объектов, планируемых к реконструкции	-
Действующий и планируемый после завершения строительства/реконструкции оператор объекта (наименование)	-
Изменение основных характеристик объекта после реконструкции (кроме указанных в разделе 2 «Ожидаемые показатели» настоящей карточки) ^[4]	-
Ограничения, возникающие на период реконструкции (временное снижение пассажиропотока/грузопотока, закрытие/частичное закрытие иных объектов инфраструктуры и т.д.)	-
<i>При наличии дополнительных материалов (справок, заключений, результатов экспертиз, графических материалов, в том числе карт) они оформляются приложением к карточке мероприятия</i>	

5. Результаты проведенной оценки (заполняется Аналитическим центром)	
Совокупный интегральный балл по итогам первого этапа оценки	
Вид мероприятия (развития/жизнеобеспечения)	
Значение индекса социально-экономических эффектов (для мероприятий развития)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по абсолютной величине эффекта)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по величине эффективности)	
Итоговые рекомендации	

[1] Под транспортной доступностью понимается физическая возможность регулярной доставки рейсовым транспортом с соблюдением действующих требований безопасности грузов и пассажиров из населенного пункта (в населенный пункт), в котором предполагается реализация мероприятия (для мероприятий дорожного строительства — из населенного пункта (в населенный пункт), в который ведет указанная в проекте дорога).

[2] Все работы по реконструкции участков одной автомобильной дороги должны быть объединены в одно мероприятие. Пример: «Реконструкция автодороги М-7 (участки 102–117 км; 403–405 км; 430–432 км)».

[3] В зависимости от ориентации мероприятия на развитие грузового или пассажирского движения.

[4] При выборе основных характеристик приоритет следует отдавать не техническим, а функциональным (потребительским) свойствам объекта после реконструкции. Условный пример: вместо нового свойства объекта «площадь зала ожидания увеличится на 200 кв. м., число стоек регистрации возрастет с 5 до 7» указать новые возможности, которые это свойство обеспечивает: «пропускная способность увеличится с 200 до 250 пассажиров в час».

Строительство автомобильной дороги «Подъезд к международному аэропорту Краснодар»

КАРТОЧКА МЕРОПРИЯТИЯ «Строительство автомобильной дороги Подъезд к международному аэропорту Краснодар», планируемого к включению в федеральный проект «Развитие южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части транспортной инфраструктуры)	
Наименование мероприятия	Строительство автомобильной дороги Подъезд к международному аэропорту Краснодар
Инициатор мероприятия (наименование организации)	<i>администрация Краснодарского края</i>
Ответственный исполнитель мероприятия (ответственное должностное лицо, курирующее реализацию мероприятия)	<i>министр транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края Переверзев Алексей Леонидович</i>
Регион (регионы) реализации мероприятия	Краснодарский край
Общая характеристика мероприятия (необходимость реализации, перечень планируемых в рамках мероприятий работ, ожидаемые результаты реализации, последствия отказа от реализации) (заполняется инициатором в свободной форме)	<p>Мероприятие необходимо для ликвидации инфраструктурных ограничений инвестиционного проекта «Развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзала и объектов аэропортовой инфраструктуры». В рамках проекта развития аэропорта предусматривается строительство нового аэровокзального комплекса, привокзальной площади, объектов аэропортовой инфраструктуры, нового перрона и рулежных дорожек, зон обработки груза, ТОиР, аэродромной инфраструктуры. В результате прогнозируется рост пассажиропотока к 2024 году на 46,5 % и количества принятых и отправленных грузов на 48,4 %. Территориально новый АВК находится в стороне от существующего. Для обеспечения транспортной доступности нового аэровокзального комплекса необходимо строительство автомобильного подъезда, способного обеспечить пассажиропоток свыше 6 млн пассажиров в год. Предусматривается строительство новой четырёхполосной автодороги протяжённостью 12,5 км с разделительной полосой, двумя транспортными развязками и путепроводом через железную дорогу. Без реализации мероприятия функционирование нового аэровокзального комплекса будет невозможным.</p>
Сохраняется ли транспортная доступность территории [1] при отказе от реализации мероприятия? (да/нет)	нет

1. Финансирование							
Требуемый объем финансирования (по источникам финансирования), млрд рублей	Всего	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Федеральный бюджет</i>	4,738			0,515	1,420	1,461	1,342
<i>Бюджет субъекта Российской Федерации</i>	3,390		0,907	0,671	0,609	0,627	0,576
<i>Внебюджетные инвестиции</i>	–	–	–	–	–	–	–
ИТОГО	8,128		0,907	1,186	2,029	2,088	1,918
Метод определения стоимости (ПСД, по аналогии и т.д.). Если по аналогии, то указать аналог и его основные характеристики	<p>Стоимость определена по объекту-аналогу и будет уточнена при разработке проектно-сметной документации.</p> <p>Объект-аналог: «Строительство автомобильной дороги ст-ца Стародеревянковская – ст-ца Ленинградская – ст-ца Кисляковская на участке обхода станции Ленинградской в Ленинградском районе Краснодарского края (4 этап)».</p> <p>Категория – IV.</p> <p>Количество полос движения 4х3,75 м.</p> <p>Транспортная развязка в разных уровнях – 2 шт.</p> <p>Транспортная развязка в одном уровне – 1 шт.</p> <p>Переезды для с/х техники – 1 шт.</p> <p>Протяжённость – 7,687 км.</p> <p>Сметная стоимость 3 854 729,84 тыс. рублей в ценах 2019 г.</p>						
Ежегодная стоимость эксплуатации объектов после завершения мероприятия (текущие эксплуатационные расходы, расходы на ремонт и обслуживание)	<p>Нормативный объём бюджетных ассигнований в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2017 года № 658 «Об утверждении нормативов финансовых затрат и Правил расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения», тыс. рублей / год, в ценах 2025 года:</p> <ul style="list-style-type: none"> – на капитальный ремонт 114 902; – на ремонт 41 647; 						

	– на содержание 72 772; ВСЕГО 229 321.
Внебюджетные инвестиции (заполняется, в случае если предполагается реализация мероприятия с участием внебюджетных средств)	
Наименование потенциального инвестора	
Наличие соглашения с инвестором (номер, дата при наличии)	
Направление использования внебюджетных инвестиций (какие именно объекты (элементы) мероприятия планируется финансировать за счет внебюджетных средств?)	

2. Ожидаемые показатели							
Наименование показателя (ед. изм.)	Значение до начала реализации проекта	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<u>Для автодорожных мероприятий[2]:</u>							
– пропускная способность (в целом и реконструируемых участков), авт./ч ;	–	–	–	–	–	–	до 7 612
– скоростной режим (нормативное ограничение скорости), км/ч ;	–	–	–	–	–	–	80
– интенсивность движения транспортных средств (приведённых авт./сутки) (в целом и по реконструируемому участку);	–	–	–	–	–	–	12 276
– средняя скорость движения (в целом и по реконструируемому участку), км/ч .	–	–	–	–	–	–	60
<u>Для железнодорожных мероприятий:</u>							
– пропускная способность участка сети;							
– объем грузо- и (или) пассажиропотока[3] на участке сети;							
– средняя скорость перевозок.							
<u>Для проектов развития авиационной мероприятий:</u>							

– пассажиропоток аэропорта (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год);								
– количество межрегиональных регулярных пассажирских рейсов, минуя Москву, ед.;								
– пассажиропоток аэропорта по маршрутам, минуя Москву (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год).								
<u>Для мероприятий морских портов и иных грузовых терминалов:</u>								
– мощность перевалки;								
– объем перевалки.								
<u>Для мероприятий развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта:</u>								
– пропускная способность участка (шлюза, системы шлюзов);								
– количество пропущенных через участок (шлюз, систему шлюзов) судов;								
– общий тоннаж пропущенного через участок (шлюз, систему шлюзов) флота								

3. Степень проработки мероприятий								
Наименование объекта (титула) капитального строительства / реконструкции и действий некапитального характера, выполнение которых необходимы для реализации мероприятия	Ответственный исполнитель (организация и должностное лицо)	Прогнозная стоимость строительства / реконструкции / выполнения действия (млн руб.)	Планируемая дата ввода в эксплуатацию / выполнения действия	Основные технические параметры объекта или характеристики результата выполнения действия (для реконструкции – до и после реконструкции)	Наличие необходимых для строительства земельных участков, выделенных заказчику	Наличие разработанной проектной документации и год разработки (при наличии)	Наличие положительного заключения экспертизы проектной документации и год получения (при наличии)	На объекте ведутся СМР
1. Строительство автомобильной дороги Подъезд к	Министерство транспорта и дорожного	8 128	01.11.2024 г.	Магистральная улица общегородского	нет	нет	нет	нет

международному аэропорту Краснодар	хозяйства Краснодарского края. Министр – Переверзев Алексей Леонидович			значения регулируемого движения. Протяжённость 12,5 км. Полос движения – 4х3,75 м. Тротуар 2х3 м. Велодорожки 2х1,5 м. Разделительная полоса 4 м.				
1.1. Разработка проектно-сметной документации	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края. Министр – Переверзев Алексей Леонидович	457	15.12.2020 г.	Проектно-сметная документация, получившая положительное заключение государственной экспертизы.	–	–	–	–
1.2. Отвод земель	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края. Министр – Переверзев Алексей Леонидович	900	01.06.2021 г.	Сформированный земельный участок под объект строительства.	–	–	–	–
1.3. Строительно-монтажные работы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства	6 771	01.11.2024 г.	Объект, введённый в эксплуатацию.	–	–	–	–

	Краснодарского края. Министр – Переверзев Алексей Леонидович							
Наличие ТЭО, предпроектных проработок, основных технических решений, укрупненных сметных расчетов, транспортной модели (да/нет)				предпроектная проработка				
Для проектов, ориентированных на увеличение объемов грузоперевозок: наличие подтвержденных будущих объемов грузопотоков от конкретных компаний — перспективных пользователей инфраструктуры (да/нет), при положительном ответе указать планируемое компанией — перспективным пользователем инфраструктуры увеличение объема перевозок и стоимость тонны перевозимой продукции (рублей)				Да (АО «Международный аэропорт Краснодар») Увеличение пассажиропотока на 46,5 % (до 6,11 млн пасс. / год). Увеличение количества отправленных и принятых грузов на 48,4 % (до 11,9 тыс. тонн).				
Мероприятие реализуется во исполнение международных соглашений/договоров (да/нет), при положительном ответе указать полные реквизиты и наименование соглашений/договоров, а также пункт, во исполнение которого реализуется мероприятие				нет				

4. Для мероприятий, направленных на реконструкцию действующих объектов

Дата последней реконструкции	
Текущее техническое состояние объектов, планируемых к реконструкции	
Действующий и планируемый после завершения строительства/реконструкции оператор объекта (наименование)	
Изменение основных характеристик объекта после реконструкции (кроме указанных в разделе 2 «Ожидаемые показатели» настоящей карточки) ^[4]	
Ограничения, возникающие на период реконструкции (временное снижение пассажиропотока/грузопотока, закрытие/частичное закрытие иных объектов инфраструктуры и т.д.)	
<i>При наличии дополнительных материалов (справок, заключений, результатов экспертиз, графических материалов, в том числе карт) они оформляются приложением к карточке мероприятия</i>	

5. Результаты проведенной оценки (заполняется Аналитическим центром)	
Совокупный интегральный балл по итогам первого этапа оценки	
Вид мероприятия (развития/жизнеобеспечения)	
Значение индекса социально-экономических эффектов (для мероприятий развития)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по абсолютной величине эффекта)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по величине эффективности)	
Итоговые рекомендации	

[1] Под транспортной доступностью понимается физическая возможность регулярной доставки рейсовым транспортом с соблюдением действующих требований безопасности грузов и пассажиров из населенного пункта (в населенный пункт), в котором предполагается реализация мероприятия (для мероприятий дорожного строительства — из населенного пункта (в населенный пункт), в который ведет указанная в проекте дорога).

[2] Все работы по реконструкции участков одной автомобильной дороги должны быть объединены в одно мероприятие. Пример: «Реконструкция автодороги М-7 (участки 102–117 км; 403–405 км; 430–432 км)».

[3] В зависимости от ориентации мероприятия на развитие грузового или пассажирского движения.

[4] При выборе основных характеристик приоритет следует отдавать не техническим, а функциональным (потребительским) свойствам объекта после реконструкции. Условный пример: вместо нового свойства объекта «площадь зала ожидания увеличится на 200 кв. м., число стоек регистрации возрастет с 5 до 7» указать новые возможности, которые это свойство обеспечивает: «пропускная способность увеличится с 200 до 250 пассажиров в час».

Реконструкция автомобильной дороги г. Славянск-на-Кубани – г. Крымск со строительством обходов населённых пунктов

КАРТОЧКА МЕРОПРИЯТИЯ	
«Реконструкция автомобильной дороги г. Славянск-на-Кубани – г. Крымск со строительством обходов населённых пунктов», планируемого к включению в федеральный проект «Развитие южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части транспортной инфраструктуры)	
Наименование мероприятия	Реконструкция автомобильной дороги г. Славянск-на-Кубани – г. Крымск со строительством обходов населённых пунктов
Инициатор мероприятия (наименование организации)	<i>администрация Краснодарского края</i>
Ответственный исполнитель мероприятия (ответственное должностное лицо, курирующее реализацию мероприятия)	<i>министр транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края Переверзев Алексей Леонидович</i>
Регион (регионы) реализации мероприятия	Краснодарский край
Общая характеристика мероприятия (необходимость реализации, перечень планируемых в рамках мероприятий работ, ожидаемые результаты реализации, последствия отказа от реализации) (заполняется инициатором в свободной форме)	<p>Автомобильная дорога Славянск-на-Кубани – Крымск соединяет автомобильные дороги федерального значения А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – Белый и А-146 Краснодар – Верхнебаканский. Она обеспечивает транспортную доступность всех инвестиционных проектов, дислоцированных в Новороссийске, которые добавляют к существующей интенсивности движения около 5 317 приведённых единиц в сутки. Ещё более 4 млн тонн в год будет обрабатывать транспортно-логистический центр, который планируется построить на км 26+529 автодороги Славянск-на-Кубани – Крымск в рамках федерального проекта «Транспортно-логистические центры». Уже сегодня дорога работает в режиме перегрузки. Среднегодовая суточная интенсивность движения на дороге II категории с двумя полосами движения составляет 17 808 приведённых единиц сутки. Коэффициент загрузки дороги движением составляет до 0,95, что приводит к системным транспортным заторам. Маршрут на протяжении 6,7 км проходит по улицам населённых пунктов, а на км 27+919 пересекает в одном уровне двухпутную железную дорогу. В результате реализации комплексного федерального проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» интенсивность движения поездов должна увеличиться до 154 пар поездов в сутки.</p>

	<p>Мероприятие предусматривает реконструкцию 27,76 км дороги до параметров IV категории и строительство обходов населённых пунктов протяжённостью 13,94 км. Общая протяжённость маршрута составит 41,7 км. Полос движения – 4х3,75 м. Предусматривается построить 13 транспортных развязок, 7 мостов общей протяжённостью 323 м и 2 путепровода протяжённостью 60 п.м.</p> <p>Реализация мероприятия послужит обеспечению транспортной доступности морского порта Новороссийск и города-курорта Анапа, планируемого федерального транспортно-логистического центра. Коэффициент загрузки снизится до 0,6 на участках реконструкции и до 0,45 на обходах населённых пунктов. Сокращение времени в пути на маршруте составит 61,4 %. Перспективная интенсивность движения в 2039 году составит 37 397 приведённых единиц в сутки. В случае отказа от реализации проекта интенсивность транспортных заторов будет увеличиваться, а скорости движения – уменьшаться, что приведёт к значительному увеличению транспортных издержек снижению эффективности инвестиционных проектов.</p>						
Сохраняется ли транспортная доступность территории [1] при отказе от реализации мероприятия? (да/нет)	нет (в условиях соблюдения действующих требований безопасности)						
1. Финансирование							
Требуемый объем финансирования (по источникам финансирования), млрд рублей	Всего	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Федеральный бюджет</i>	21,333	–	–	2,349	6,153	6,405	6,426
<i>Бюджет субъекта Российской Федерации</i>	10,222	–	1,061	1,022	2,638	2,746	2,755
<i>Внебюджетные инвестиции</i>	–	–	–	–	–	–	–
ИТОГО	31,555	–	1,061	3,371	8,791	9,151	9,181
Метод определения стоимости (ПСД, по аналогии и т.д.). Если по аналогии, то указать аналог и его основные характеристики	<p>Стоимость определена по объектам-аналогам и будет уточнена при разработке проектно-сметной документации.</p> <p>Объекты-аналоги:</p> <p><u>Реконструкция</u>: «Реконструкция автомагистрали М-4 «Дон» от Москвы</p>						

	<p>через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке граница Ростовской области – ст. Павловская км 1207 – км 1217, Краснодарский край».</p> <p>Категория – IБ.</p> <p>Количество полос движения 4х3,75 м.</p> <p>Транспортная развязка в разных уровнях – 1 шт.</p> <p>Переезды для с/х техники – 2 шт.</p> <p>Протяжённость – 9,873 км.</p> <p>Сметная стоимость 2 500 855,53 тыс. рублей в ценах 2008 г.</p> <p><u>Строительство:</u> «Автомобильная дорога ст-ца Стародеревянкoвская – ст-ца Ленинградская – ст-ца Кисляковская на участке обхода станицы Ленинградской в Ленинградском районе» (3 этап)».</p> <p>Категория – IВ.</p> <p>Количество полос движения 4х3,5 м.</p> <p>Транспортная развязка в разных уровнях – 1 шт.</p> <p>Протяжённость – 1,785 км.</p> <p>Сметная стоимость 1 649 450,07 тыс. рублей в ценах 2019 г.</p>
<p>Ежегодная стоимость эксплуатации объектов после завершения мероприятия (текущие эксплуатационные расходы, расходы на ремонт и обслуживание)</p>	<p>Нормативный объём бюджетных ассигнований в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2017 года № 658 «Об утверждении нормативов финансовых затрат и Правил расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения», тыс. рублей / год, в ценах 2025 года:</p> <ul style="list-style-type: none"> – на капитальный ремонт 361 269; – на ремонт 130 945; – на содержание 228 808; <p>ВСЕГО 721 022.</p>

Внебюджетные инвестиции (заполняется, в случае если предполагается реализация мероприятия с участием внебюджетных средств)	
Наименование потенциального инвестора	
Наличие соглашения с инвестором (номер, дата при наличии)	
Направление использования внебюджетных инвестиций (какие именно объекты (элементы) мероприятия планируется финансировать за счет внебюджетных средств?)	

2. Ожидаемые показатели							
Наименование показателя (ед. изм.)	Значение до начала реализации проекта	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<u>Для автодорожных мероприятий[2]:</u>							
– пропускная способность (в целом и реконструируемых участков), авт./ч ;	150–1500	150–1500	150–1200	150–1200	150–1200	150–1200	до 8 448
– скоростной режим (нормативное ограничение скорости), км/ч ;	40–90	40–90	40–90	40–90	40–90	40–90	90
– интенсивность движения транспортных средств (приведённых авт./сутки) (в целом и по реконструируемому участкам);	до 17 808	до 17 808	до 18 520	до 19 261	до 20 031	до 20 832	до 26 983
– средняя скорость движения (в целом и по реконструируемому участкам), км/ч .	32	32	30	30	30	30	82
<u>Для железнодорожных мероприятий:</u>							
– пропускная способность участка сети;							
– объем грузо- и (или) пассажиропотока[3] на участке сети;							
– средняя скорость перевозок.							
<u>Для проектов развития авиационной мероприятий:</u>							
– пассажиропоток аэропорта (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год);							

– количество межрегиональных регулярных пассажирских рейсов, минуя Москву, ед.;								
– пассажиропоток аэропорта по маршрутам, минуя Москву (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год).								
<u>Для мероприятий морских портов и иных грузовых терминалов:</u>								
– мощность перевалки;								
– объем перевалки.								
<u>Для мероприятий развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта:</u>								
– пропускная способность участка (шлюза, системы шлюзов);								
– количество пропущенных через участок (шлюз, систему шлюзов) судов;								
– общий тоннаж пропущенного через участок (шлюз, систему шлюзов) флота								

3. Степень проработки мероприятий								
Наименование объекта (титула) капитального строительства / реконструкции и действий некапитального характера, выполнение которых необходимы для реализации мероприятия	Ответственный исполнитель (организация и должностное лицо)	Прогнозная стоимость строительства / реконструкции / выполнения действия (млн руб.)	Планируемая дата ввода в эксплуатацию / выполнения действия	Основные технические параметры объекта или характеристики результата выполнения действия (для реконструкции – до и после реконструкции)	Наличие необходимых для строительства земельных участков, выделенных заказчику	Наличие разработанной проектной документации и год разработки (при наличии)	Наличие положительного заключения экспертизы проектной документации и год получения (при наличии)	На объекте ведутся СМР
1. Реконструкция автомобильной дороги г. Славянск-на-Кубани – г. Крымск со	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского	31 555	01.11.2024 г.	На участках реконструкции: существующая дорога II категории,	нет	нет	нет	нет

строительством обходов населённых пунктов	края. Министр – Переверзев Алексей Леонидович			<p>2 полосы движения, ширина проезжей части от 7,2 до 9 м.</p> <p>Пересечений и примыканий в одному уровне – 59 шт. Один ж/д переезд.</p> <p>После реконструкции и в результате строительства обходов: категория 1В.</p> <p>Количество полос движения – 4х3,75м.</p> <p>13 транспортных развязок. 7 мостов общей протяжённостью 323 м и 2 путепровода протяжённостью 60 п.м.</p> <p>Увеличение средней скорости движения в 2,6 раза.</p> <p>Снижение коэффициента загрузки в 0,47 – 0,63 раза.</p>				
1.1. Разработка проектно-сметной документации	Министерство транспорта и дорожного хозяйства	1 046	15.12.2020 г.	Проектно-сметная документация, получившая положительное	–	–	–	–

	Краснодарского края. Министр – Переверзев Алексей Леонидович			заключение государственной экспертизы.				
1.2. Отвод земель	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края. Министр – Переверзев Алексей Леонидович	30	01.06.2021 г.	Сформированный земельный участок под объект строительства.	–	–	–	–
1.3. Строительно- монтажные работы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края. Министр – Переверзев Алексей Леонидович	30 479	01.11.2024 г.	Объект, введённый в эксплуатацию.	–	–	–	–
Наличие ТЭО, предпроектных проработок, основных технических решений, укрупненных сметных расчетов, транспортной модели (да/нет)				предпроектная проработка				
Для проектов, ориентированных на увеличение объемов грузоперевозок: наличие подтвержденных будущих объемов грузопотоков от конкретных компаний — перспективных пользователей инфраструктуры (да/нет), при положительном ответе указать планируемое компанией — перспективным пользователем инфраструктуры увеличение объема перевозок и стоимость тонны				Да (ООО «Абинский ЭлектроМеталлургический завод», проекты Группы НМТП, ООО «Аквамарин», АО «ОЗК», ООО «ДелоПортс»); Увеличение генерируемой компаниями среднегодовой суточной интенсивности движения на 5 317 приведённых единиц в сутки.				

перевозимой продукции (рублей)	
Мероприятие реализуется во исполнение международных соглашений/договоров (да/нет), при положительном ответе указать полные реквизиты и наименование соглашений/договоров, а также пункт, во исполнение которого реализуется мероприятие	нет

4. Для мероприятий, направленных на реконструкцию действующих объектов

Дата последней реконструкции	
Текущее техническое состояние объектов, планируемых к реконструкции	II категории, 2 полосы движения, ширина проезжей части от 7,2 до 9 м. Пересечений и примыканий в одном уровне – 59 шт. Один ж/д переезд. Состояние дорожного покрытия – дефекты, характерные при высокой загрузке тяжеловесным транспортом (колеиность, местами просадки, сетка трещин).
Действующий и планируемый после завершения строительства/реконструкции оператор объекта (наименование)	В настоящее время объект находится в собственности Краснодарского края. Оперативное управление – ГКУ КК «Краснодаравтодор». Ввиду того, что объект войдёт в маршрут МТК «Север-Юг» целесообразна передача его в федеральную собственность.
Изменение основных характеристик объекта после реконструкции (кроме указанных в разделе 2 «Ожидаемые показатели» настоящей карточки) ^[4]	Коэффициент загрузки снизится с 0,95 на участках с системными транспортными заторами до 0,6 на участках реконструкции и до 0,45 на обходах населённых пунктов. Сокращение времени в пути на маршруте составит 61,4 %. Протяжённость участков по населённым пунктам, где ограничение максимальной скорости движения составляет от 40 до 60 км/ч, сократится с 6,7 км до 0.
Ограничения, возникающие на период реконструкции (временное снижение пассажиропотока/грузопотока, закрытие/частичное закрытие иных объектов инфраструктуры и т.д.)	Во время реконструкции не предусматривается прекращение движения. Возможно временное сужение проезжей части на участках реконструкции, локальное ограничение скорости движения.

При наличии дополнительных материалов (справок, заключений, результатов экспертиз, графических материалов, в том числе карт) они оформляются приложением к карточке мероприятия

5. Результаты проведенной оценки (заполняется Аналитическим центром)	
Совокупный интегральный балл по итогам первого этапа оценки	
Вид мероприятия (развития/жизнеобеспечения)	
Значение индекса социально-экономических эффектов (для мероприятий развития)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по абсолютной величине эффекта)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по величине эффективности)	
Итоговые рекомендации	

[1] Под транспортной доступностью понимается физическая возможность регулярной доставки рейсовым транспортом с соблюдением действующих требований безопасности грузов и пассажиров из населенного пункта (в населенный пункт), в котором предполагается реализация мероприятия (для мероприятий дорожного строительства — из населенного пункта (в населенный пункт), в который ведет указанная в проекте дорога).

[2] Все работы по реконструкции участков одной автомобильной дороги должны быть объединены в одно мероприятие. Пример: «Реконструкция автодороги М-7 (участки 102–117 км; 403–405 км; 430–432 км)».

[3] В зависимости от ориентации мероприятия на развитие грузового или пассажирского движения.

[4] При выборе основных характеристик приоритет следует отдавать не техническим, а функциональным (потребительским) свойствам объекта после реконструкции. Условный пример: вместо нового свойства объекта «площадь зала ожидания увеличится на 200 кв. м., число стоек регистрации возрастет с 5 до 7» указать новые возможности, которые это свойство обеспечивает: «пропускная способность увеличится с 200 до 250 пассажиров в час».

Строительство транспортной развязки на км 16+050 автомобильной дороги А 290 Новороссийск – Керчь

КАРТОЧКА МЕРОПРИЯТИЯ	
<u>«Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь. Строительство транспортной развязки на км 16+050 автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь, Краснодарский край»</u> в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года <u>предусмотрено мероприятием 7 Федерального проекта 4.2 «Морские порты России»</u>	
Наименование мероприятия	«Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь. Строительство транспортной развязки на км 16+050 автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь, Краснодарский край»
Инициатор мероприятия (наименование организации)	<i>Федеральное дорожное агентство</i>
Ответственный исполнитель мероприятия (ответственное должностное лицо, курирующее реализацию мероприятия)	<i>Начальник ФКУ Упрдор «Черноморье» Кужель Владимир Николаевич</i>
Регион (регионы) реализации мероприятия	Краснодарский край
Общая характеристика мероприятия (необходимость реализации, перечень планируемых в рамках мероприятий работ, ожидаемые результаты реализации, последствия отказа от реализации) (заполняется инициатором в свободной форме)	<p>Автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь дорога федерального значения, является частью европейского маршрута Е-970. Протяженность трассы – 166 км.</p> <p>Автомобильная дорога проходит по территории Краснодарского края и Республики Крым. Трасса пересекает Керченский пролив посредством паромной переправы, которая осуществляет морские перевозки пассажиров, автомобилей и железнодорожных составов. В 2019 году планируется изменить маршрут: дорога будет пересекать Керченский пролив южнее, через косу Тузла. Новая дорога протяженностью 81 км в обход Тамани будет проходить через Крымский мост.</p> <p>Цель проектирования объекта «Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-25 Новороссийск - Керчь (на Симферополь), подъезды к морским портам Кавказ и Тамань. Строительство транспортной развязки на автомобильной дороге А-290 Новороссийск – Керчь км 16+050, Краснодарский край» - доведение параметров существующей автомобильной дороги до нормативных, соответствующих перспективной интенсивности движения для обеспечения развития экономических районов Черноморского</p>

	<p>побережья Краснодарского края, Республики Крым и наиболее эффективного слияния реконструируемой дороги с существующей и проектируемой транспортной сетью.</p> <p>Характеристики транспортной развязки:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Категория основной автомобильной дороги (А-290) – IБ; - Категория второстепенной автомобильной дороги (А-146) – II; - Расчетная скорость (горная местность) – 60 км/ч; - Число полос движения (основная дорога/второстепенная дорога) – 4/4; - Длина подходов с учетом отдельного трассирования 4,717км; - Общая длина путепровода – 84 м; - Схема сооружения/количество полос (шт.) - 2x24+2x18/3шт; - Расчетные нагрузки - А14, Н14; - ремонт существующих подпорных стен, шт./м/м2 - 1/280/924. 						
Сохраняется ли транспортная доступность территории [1] при отказе от реализации мероприятия? (да/нет)	нет (в условиях соблюдения действующих требований безопасности)						
1. Финансирование							
Требуемый объем финансирования (по источникам финансирования), млрд рублей	Всего	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Федеральный бюджет</i>	3,173	–	0,214	1,104	1,560	0,295	-
<i>Бюджет субъекта Российской Федерации</i>	–	–	–	–	–	–	–
<i>Внебюджетные инвестиции</i>	–	–	–	–	–	–	–
ИТОГО	3,173	–	0,214	1,104	1,560	0,295	-
Метод определения стоимости (ПСД, по аналогии и т.д.). Если по аналогии, то указать аналог и его основные характеристики	Стоимость определена по укрупненным нормативам цены строительства (НЦС)						
Ежегодная стоимость эксплуатации объектов после завершения мероприятия (текущие эксплуатационные расходы, расходы на ремонт и обслуживание)	Нормативный объем бюджетных ассигнований в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2017 года № 658 «Об утверждении нормативов финансовых затрат и Правил расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения», тыс. рублей, в ценах 2024 года на всю						

	протяженность реконструируемого участка (1,015 км): – на капитальный ремонт 170 055,5; – на ремонт 60 317,3; – на содержание 4 874,12; ВСЕГО: 235 246,92.
Внебюджетные инвестиции	
(заполняется, в случае если предполагается реализация мероприятия с участием внебюджетных средств)	
Наименование потенциального инвестора	
Наличие соглашения с инвестором (номер, дата при наличии)	
Направление использования внебюджетных инвестиций (какие именно объекты (элементы) мероприятия планируется финансировать за счет внебюджетных средств?)	

2. Ожидаемые показатели							
Наименование показателя (ед. изм.)	Значение до начала реализации проекта	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<u>Для автодорожных мероприятий [2]:</u>							
– пропускная способность (в целом и реконструируемых участков), авт./ч ;	6000 - 14000	6000 - 14000	6000 - 14000	6000 - 14000	6000 - 14000	6000-14000	>14000
– скоростной режим (нормативное ограничение скорости), км/ч ;	60–90	60–90	60–90	60–90	60–90	60–90	90
– интенсивность движения транспортных средств (приведённых авт./сутки) (в целом и по реконструируемым участкам);	до 16 700	до 17 780	до 18 520	до 21 200	до 22 600	до 26 800	до 28 650
– средняя скорость движения (в целом и по реконструируемым участкам), км/ч .	42	42	42	40	40	82	82
<u>Для железнодорожных мероприятий:</u>							
– пропускная способность участка сети;							
– объем грузо- и (или) пассажиропотока [3] на участке сети;							

– средняя скорость перевозок.								
<u>Для проектов развития авиационной мероприятий:</u>								
– пассажиропоток аэропорта (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год);								
– количество межрегиональных регулярных пассажирских рейсов, минуя Москву, ед.;								
– пассажиропоток аэропорта по маршрутам, минуя Москву (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год).								
<u>Для мероприятий морских портов и иных грузовых терминалов:</u>								
– мощность перевалки;								
– объем перевалки.								
<u>Для мероприятий развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта:</u>								
– пропускная способность участка (шлюза, системы шлюзов);								
– количество пропущенных через участок (шлюз, систему шлюзов) судов;								
– общий тоннаж пропущенного через участок (шлюз, систему шлюзов) флота								

3. Степень проработки мероприятий

Наименование объекта (титула) капитального строительства / реконструкции и действий некапитального характера, выполнение которых необходимы для реализации мероприятия	Ответственный исполнитель (организация и должностное лицо)	Прогнозная стоимость строительства / реконструкции / выполнения действия (млн руб.)	Планируемая дата ввода в эксплуатацию / выполнения действия	Основные технические параметры объекта или характеристики результата выполнения действия (для реконструкции – до и после реконструкции)	Наличие необходимых для строительства земельных участков, выделенных заказчику	Наличие разработанной проектной документации и год разработки (при наличии)	Наличие положительного заключения экспертизы проектной документации и год получения (при наличии)	На объекте ведется СМР
--	--	---	---	---	--	---	---	------------------------

<p>«Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь. Строительство транспортной развязки на км 16+050 автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь, Краснодарский край»</p>	<p>ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель Владимир Николаевич</p>	<p>3 207,7</p>	<p>01.11.2024 г.</p>	<p>На участках реконструкции: существующая дорога II категории, 2 полосы движения, ширина проезжей части от 7,2 до 9 м. В результате строительства: категория 1Б. Увеличение средней скорости движения в 2 раза. Снижение коэффициента загрузки в 1,5 – 0,85 раза.</p>	<p>нет</p>	<p>нет</p>	<p>нет</p>	<p>нет</p>
<p>1.1. Разработка проектно-сметной документации</p>	<p>ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель Владимир Николаевич</p>	<p>24,693</p>	<p>15.02.2020 г.</p>	<p>Проектно-сметная документация, получившая положительное заключение государственной экспертизы.</p>	<p>–</p>	<p>–</p>	<p>–</p>	<p>–</p>
<p>1.2. Отвод земель</p>	<p>ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель Владимир Николаевич</p>	<p>10</p>	<p>01.09.2020 г.</p>	<p>Сформированный земельный участок под объект строительства.</p>	<p>–</p>	<p>–</p>	<p>–</p>	<p>–</p>
<p>1.3. Строительно-монтажные работы</p>	<p>ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель Владимир Николаевич</p>	<p>3 173</p>	<p>01.11.2024 г.</p>	<p>Объект, введённый в эксплуатацию.</p>	<p>–</p>	<p>–</p>	<p>–</p>	<p>–</p>

Наличие ТЭО, предпроектных проработок, основных технических решений, укрупненных сметных расчетов, транспортной модели (да/нет)	-
Для проектов, ориентированных на увеличение объемов грузоперевозок: наличие подтвержденных будущих объемов грузопотоков от конкретных компаний — перспективных пользователей инфраструктуры (да/нет), при положительном ответе указать планируемое компанией — перспективным пользователем инфраструктуры увеличение объема перевозок и стоимость тонны перевозимой продукции (рублей)	нет
Мероприятие реализуется во исполнение международных соглашений/договоров (да/нет), при положительном ответе указать полные реквизиты и наименование соглашений/договоров, а также пункт, во исполнение которого реализуется мероприятие	нет

4. Для мероприятий, направленных на реконструкцию действующих объектов

Дата последней реконструкции	нет
Текущее техническое состояние объектов, планируемых к реконструкции	II категории, 2 полосы движения, ширина проезжей части от 7,2 до 9 м. Состояние дорожного покрытия – дефекты, характерные при высокой загрузке тяжеловесным транспортом (колеиность, местами просадки, сетка трещин).
Действующий и планируемый после завершения строительства/реконструкции оператор объекта (наименование)	В настоящее время объект находится в федеральной собственности. Оперативное управление – ФКУ Упрдор «Черноморье».
Изменение основных характеристик объекта после реконструкции (кроме указанных в разделе 2 «Ожидаемые показатели» настоящей карточки) ^[4]	Коэффициент загрузки снизится с 1,5 на участке строительства до 0,85. Сокращение времени в пути на маршруте составит 30 %.
Ограничения, возникающие на период реконструкции (временное снижение пассажиропотока/грузопотока, закрытие/частичное закрытие иных объектов инфраструктуры и т.д.)	Во время реконструкции не предусматривается прекращение движения. Возможно временное сужение проезжей части на участках реконструкции, локальное ограничение скорости движения.

При наличии дополнительных материалов (справок, заключений, результатов экспертиз, графических материалов, в том числе карт) они оформляются приложением к карточке мероприятия

5. Результаты проведенной оценки (заполняется Аналитическим центром)	
Совокупный интегральный балл по итогам первого этапа оценки	
Вид мероприятия (развития/жизнеобеспечения)	
Значение индекса социально-экономических эффектов (для мероприятий развития)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по абсолютной величине эффекта)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по величине эффективности)	
Итоговые рекомендации	

[1] Под транспортной доступностью понимается физическая возможность регулярной доставки рейсовым транспортом с соблюдением действующих требований безопасности грузов и пассажиров из населенного пункта (в населенный пункт), в котором предполагается реализация мероприятия (для мероприятий дорожного строительства — из населенного пункта (в населенный пункт), в который ведет указанная в проекте дорога).

[2] Все работы по реконструкции участков одной автомобильной дороги должны быть объединены в одно мероприятие. Пример: «Реконструкция автодороги М-7 (участки 102–117 км; 403–405 км; 430–432 км)».

[3] В зависимости от ориентации мероприятия на развитие грузового или пассажирского движения.

[4] При выборе основных характеристик приоритет следует отдавать не техническим, а функциональным (потребительским) свойствам объекта после реконструкции. Условный пример: вместо нового свойства объекта «площадь зала ожидания увеличится на 200 кв. м., число стоек регистрации возрастет с 5 до 7» указать новые возможности, которые это свойство обеспечивает: «пропускная способность увеличится с 200 до 250 пассажиров в час».

Реконструкция автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь на участках км 16+050 – км 18+000, км 27+200 – км 29+500, км 34+200 – км 35+900

КАРТОЧКА МЕРОПРИЯТИЯ	
<u>«Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь. Реконструкция автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь на участках км 16+050 – км 18+000, км 27+200 – км 29+500, км 34+200 – км 35+900, Краснодарский край» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусмотрено мероприятием 7 Федерального проекта 4.2 «Морские порты России»</u>	
Наименование мероприятия	«Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь. Реконструкция автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь на участках км 16+050 – км 18+000, км 27+200 – км 29+500, км 34+200 – км 35+900, Краснодарский край»
Инициатор мероприятия (наименование организации)	<i>Федеральное дорожное агентство</i>
Ответственный исполнитель мероприятия (ответственное должностное лицо, курирующее реализацию мероприятия)	<i>Начальник ФКУ Упрдор «Черноморье» Кужель Владимир Николаевич</i>
Регион (регионы) реализации мероприятия	Краснодарский край
Общая характеристика мероприятия (необходимость реализации, перечень планируемых в рамках мероприятий работ, ожидаемые результаты реализации, последствия отказа от реализации) (заполняется инициатором в свободной форме)	<p>Автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь дорога федерального значения, является частью европейского маршрута Е-970. Протяженность трассы – 166 км.</p> <p>Автомобильная дорога проходит по территории Краснодарского края и Республики Крым. Трасса пересекает Керченский пролив посредством паромной переправы, которая осуществляет морские перевозки пассажиров, автомобилей и железнодорожных составов. В 2019 году планируется изменить маршрут: дорога будет пересекать Керченский пролив южнее, через косу Тузла. Новая дорога протяженностью 81 км в обход Тамани будет проходить через Крымский мост.</p> <p>На участках проектирования (км 16+050 – км 18+000, км 27+200 – км 29+500, км 34+200 – км 35+900) предусматривается реконструкция существующей автомобильной дороги II технической категории с доведением ее параметров до I-в категории.</p> <p>Проектируемая трасса автомобильной дороги частично проходит</p>

через населенные пункты. Существующая ширина проезжей части автомобильной дороги на рассматриваемых участках изменятся в пределах от 11 м до 16 м. Количество полос движения – 2, 3. Автомобильную дорогу пересекают сети водопровода, газопровода, канализации, линии электропередач. На участках автомобильной дороги расположены водопропускные трубы и мост через р. Котлома. Вдоль проезжей части при прохождении трассы по территории населенных пунктов установлено наружное электроосвещение.

При реконструкции участка автомобильной дороги предусматривается:

- уширение земляного полотна до параметров, соответствующих I-в категории;

- защита и переустройство коммуникаций, попадающих в зону строительства;

- устройство пешеходных зон на участках, проходящих по территории населенных пунктов;

- устройство автобусных остановок;

- организация светофорного регулирования движения на участках, проходящих по территории населенных пунктов.

Принятые технические параметры:

- категория автомобильной дороги – IV;

- расчетная скорость движения – 100 км/час;

- число полос движения – 4;

- ширина проезжей части – 4х3,75 м;

- ширина обочины – 3,75 м;

- ширина разделительной полосы – 5 м;

- ширина земляного полотна – 27,5 м.

Сохраняется ли транспортная доступность территории [1] при отказе от реализации мероприятия? (да/нет)

нет (в условиях соблюдения действующих требований безопасности)

1. Финансирование							
Требуемый объем финансирования (по источникам финансирования), млрд рублей	Всего	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Федеральный бюджет</i>	10,552	–	0,389	2,234	1,060	0,443	6,426
<i>Бюджет субъекта Российской Федерации</i>	–	–	–	–	–	–	–
<i>Внебюджетные инвестиции</i>	–	–	–	–	–	–	–
ИТОГО	10,552	–	0,389	2,234	1,060	0,443	6,426
Метод определения стоимости (ПСД, по аналогии и т.д.). Если по аналогии, то указать аналог и его основные характеристики	Стоимость определена по укрупненным нормативам цены строительства (НЦС)						
Ежегодная стоимость эксплуатации объектов после завершения мероприятия (текущие эксплуатационные расходы, расходы на ремонт и обслуживание)	<p>Нормативный объем бюджетных ассигнований в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2017 года № 658 «Об утверждении нормативов финансовых затрат и Правил расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения», тыс. рублей / год, в ценах 2025 года:</p> <ul style="list-style-type: none"> – на капитальный ремонт 361 269; – на ремонт 130 945; – на содержание 228 808; <p>ВСЕГО 721 022.</p>						
Внебюджетные инвестиции							
(заполняется, в случае если предполагается реализация мероприятия с участием внебюджетных средств)							
Наименование потенциального инвестора							
Наличие соглашения с инвестором (номер, дата при наличии)							
Направление использования внебюджетных инвестиций (какие именно объекты (элементы) мероприятия планируется финансировать за счет внебюджетных средств?)							

2. Ожидаемые показатели							
Наименование показателя (ед. изм.)	Значение до начала реализации проекта	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<u>Для автодорожных мероприятий[2]:</u>							
– пропускная способность (в целом и реконструируемых участков), авт./ч ;	6000 - 14000	6000 - 14000	6000 - 14000	6000 - 14000	6000 - 14000	6000-14000	>14000
– скоростной режим (нормативное ограничение скорости), км/ч ;	60–90	60–90	60–90	60–90	60–90	60–90	90
– интенсивность движения транспортных средств (приведённых авт./сутки) (в целом и по реконструируемым участкам);	до 16 700	до 17 780	до 18 520	до 21 200	до 22 600	до 26 800	до 28 650
– средняя скорость движения (в целом и по реконструируемым участкам), км/ч .	42	42	42	40	40	82	82
<u>Для железнодорожных мероприятий:</u>							
– пропускная способность участка сети;							
– объем грузо- и (или) пассажиропотока[3] на участке сети;							
– средняя скорость перевозок.							
<u>Для проектов развития авиационной мероприятий:</u>							
– пассажиропоток аэропорта (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год);							
– количество межрегиональных регулярных пассажирских рейсов, минуя Москву, ед.;							
– пассажиропоток аэропорта по маршрутам, минуя Москву (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год).							
<u>Для мероприятий морских портов и иных грузовых терминалов:</u>							
– мощность перевалки;							
– объем перевалки.							
<u>Для мероприятий развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта:</u>							

– пропускная способность участка (шлюза, системы шлюзов);							
– количество пропущенных через участок (шлюз, систему шлюзов) судов;							
– общий тоннаж пропущенного через участок (шлюз, систему шлюзов) флота							

3. Степень проработки мероприятий

Наименование объекта (титула) капитального строительства / реконструкции и действий некапитального характера, выполнение которых необходимы для реализации мероприятия	Ответственный исполнитель (организация и должностное лицо)	Прогнозная стоимость строительства / реконструкции / выполнения действия (млн руб.)	Планируемая дата ввода в эксплуатацию / выполнения действия	Основные технические параметры объекта или характеристики результата выполнения действия (для реконструкции – до и после реконструкции)	Наличие необходимых для строительства земельных участков, выделенных заказчику	Наличие разработанной проектной документации и год разработки (при наличии)	Наличие положительного заключения экспертизы проектной документации и год получения (при наличии)	На объекте ведутся СМР
«Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь. Реконструкция автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь на участках км 16+050 – км 18+000, км 27+200 – км 29+500, км 34+200 – км	ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель Владимир Николаевич	10 552	01.11.2024 г.	На участках реконструкции: существующая дорога II категории, 2 полосы движения, ширина проезжей части от 7,2 до 9 м.. После реконструкции и в результате строительства обходов: категория 1В.	нет	нет	нет	нет

35+900, Краснодарский край»				Увеличение средней скорости движения в 2 раза. Снижение коэффициента загрузки в 0,5 – 0,85 раза.				
1.1. Разработка проектно-сметной документации	ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель Владимир Николаевич	29,309	15.12.2020 г.	Проектно-сметная документация, получившая положительное заключение государственной экспертизы.	–	–	–	–
1.2. Отвод земель	ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель Владимир Николаевич	25	01.06.2021 г.	Сформированный земельный участок под объект строительства.	–	–	–	–
1.3. Строительно- монтажные работы	ФКУ Упрдор «Черноморье» - Кужель Владимир Николаевич	10 552	01.11.2024 г.	Объект, введённый в эксплуатацию.	–	–	–	–
Наличие ТЭО, предпроектных проработок, основных технических решений, укрупненных сметных расчетов, транспортной модели (да/нет)					-			
Для проектов, ориентированных на увеличение объемов грузоперевозок: наличие подтвержденных будущих объемов грузопотоков от конкретных компаний — перспективных пользователей инфраструктуры (да/нет), при положительном ответе указать планируемое компанией — перспективным пользователем инфраструктуры увеличение объема перевозок и стоимость тонны перевозимой продукции (рублей)					нет			
Мероприятие реализуется во исполнение международных соглашений/договоров (да/нет), при положительном ответе указать					нет			

полные реквизиты и наименование соглашений/договоров, а также пункт, во исполнение которого реализуется мероприятие

4. Для мероприятий, направленных на реконструкцию действующих объектов

Дата последней реконструкции	нет
Текущее техническое состояние объектов, планируемых к реконструкции	II категории, 2 полосы движения, ширина проезжей части от 7,2 до 9 м. Состояние дорожного покрытия – дефекты, характерные при высокой загрузке тяжеловесным транспортом (колеиность, местами просадки, сетка трещин).
Действующий и планируемый после завершения строительства/реконструкции оператор объекта (наименование)	В настоящее время объект находится в федеральной собственности. Оперативное управление – ФКУ Упрдор «Черноморье».
Изменение основных характеристик объекта после реконструкции (кроме указанных в разделе 2 «Ожидаемые показатели» настоящей карточки) ^[4]	Коэффициент загрузки снизится с 0,95 на участках с системными транспортными заторами до 0,6 на участках реконструкции и до 0,45 на обходах населённых пунктов. Сокращение времени в пути на маршруте составит 61,4 %. Протяжённость участков по населённым пунктам, где ограничение максимальной скорости движения составляет от 40 до 60 км/ч, сократится с 6,7 км до 0.
Ограничения, возникающие на период реконструкции (временное снижение пассажиропотока/грузопотока, закрытие/частичное закрытие иных объектов инфраструктуры и т.д.)	Во время реконструкции не предусматривается прекращение движения. Возможно временное сужение проезжей части на участках реконструкции, локальное ограничение скорости движения.
<i>При наличии дополнительных материалов (справок, заключений, результатов экспертиз, графических материалов, в том числе карт) они оформляются приложением к карточке мероприятия</i>	

5. Результаты проведенной оценки (заполняется Аналитическим центром)

Совокупный интегральный балл по итогам первого этапа оценки	
Вид мероприятия (развития/жизнеобеспечения)	
Значение индекса социально-экономических эффектов (для мероприятий развития)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при	

ранжировании по абсолютной величине эффекта)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по величине эффективности)	
Итоговые рекомендации	

[1] Под транспортной доступностью понимается физическая возможность регулярной доставки рейсовым транспортом с соблюдением действующих требований безопасности грузов и пассажиров из населенного пункта (в населенный пункт), в котором предполагается реализация мероприятия (для мероприятий дорожного строительства — из населенного пункта (в населенный пункт), в который ведет указанная в проекте дорога).

[2] Все работы по реконструкции участков одной автомобильной дороги должны быть объединены в одно мероприятие. Пример: «Реконструкция автодороги М-7 (участки 102–117 км; 403–405 км; 430–432 км)».

[3] В зависимости от ориентации мероприятия на развитие грузового или пассажирского движения.

[4] При выборе основных характеристик приоритет следует отдавать не техническим, а функциональным (потребительским) свойствам объекта после реконструкции. Условный пример: вместо нового свойства объекта «площадь зала ожидания увеличится на 200 кв. м., число стоек регистрации возрастет с 5 до 7» указать новые возможности, которые это свойство обеспечивает: «пропускная способность увеличится с 200 до 250 пассажиров в час».

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ИХ ЛИКВИДАЦИИ В ЧАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

Инфраструктурные ограничения в части железнодорожной инфраструктуры

Туапсинский транспортный узел. Узловым проектом развития Туапсинского ТУ является развитие АО «Туапсинский морской торговый порт», который по объёму грузооборота входит в ТОП-10 морских портов России (9 место).

Объём перевалки грузов через терминалы порта вырос за период с 2011 г. по 2018 г. на 32% – до 25,6 млн т. Уровень использования перевалочных мощностей порта в 2018 г. составил 68,2%. В структуре грузооборота порта преобладают экспортные продукты: нефтепродукты (около 2/3), зерно, доля экспортных грузов всех категорий в структуре грузооборота составляет более 99%.

Основная причина снижения грузопотока в 2018 г. с 26,6 до 25,6 млн т – сокращение поступления грузов в порт по железной дороге в течение всего 2018 г., что объясняется ростом интенсивности пассажирских перевозок на СКЖД в летний период, объявлением ЧС в связи с наводнением в Туапсинском районе в октябре и ремонтом ж/д тоннеля на направлении Белореченск-Туапсе в ноябре-декабре 2018 г. Более всего данные ограничения отразились на годовом объёме перевалки угля, который составил 2,62 млн т, что на 14,7% ниже итогов 2017 г.

По состоянию на 1 сентября 2019 года со стороны ОАО РЖД: ограниченная пропускная способность дальних и ближних ж/д подходов к морскому порту Туапсе. От ОАО РЖД получены технические условия только на 11,5 млн т грузов в год при потребности с учетом реализации инвестиционных проектов до 15 млн т в год.

При этом интенсивное движение грузов по железной дороге в порт Туапсе через город Туапсе фактически блокирует движение автотранспорта по городской улично-дорожной сети. В этой связи в 2011 г. по заказу администрации Туапсинского городского поселения ЗАО «Петербургский НИПИГрад» была разработана Комплексная схема организации движения транспорта и пешеходов на улично-дорожной сети города Туапсе (КСОДТП), в которой были предложены к реализации 14 мероприятий, относящихся к федеральной автомобильной дороге, к центральной части города Туапсе и к региональной автодороге Р-254 «Майкоп-Туапсе». Часть мероприятий реализована администрацией Туапсинского городского поселения.

Другие объекты дорожной инфраструктуры Комплексной схемы города Туапсе по сути выполняют функции транспортного коридора для решения задач федерального уровня и требуют значительных затрат. Районный бюджет не располагает средствами для решения задач федерального значения. Поэтому без софинансирования затрат на строительство объектов Комплексной схемы невозможно решить.

Для Туапсинского района первоочередным сдерживающим фактором развития портовых мощностей является сухопутная инфраструктура, и, прежде всего, железнодорожные подходы. Для их усиления, наряду с усилением станции Туапсе-Сортировочная, требуется строительство в городской черте новых путей. Автодорожные подходы к создаваемым комплексам также требуют существенного улучшения.

Дальнейшее развитие порта должно базироваться на синхронных действиях по модернизации и строительству как портовой, так и городской инфраструктуры, включая железнодорожный и автомобильный транспорт (с акцентом на вопросы развития железнодорожных и автомобильных подходов к портовым перегрузочным комплексам).

Для того чтобы гарантировать эффективную транспортировку грузов, внутренняя территория порта должна быть надежно связана подходными путями, проходящими через городскую территорию, с сетью автомобильных и железных дорог страны. Это важная характеристика, влияющая на конкурентоспособность порта Туапсе.

Новороссийский транспортный узел. Узловыми проектами развития Новороссийского ТУ являются развитие ПАО «Новороссийский морской торговый порт», ГК «Дело», ООО «Абинский Электрометаллургический завод» (ведущий экспортер).

Серьезным фактором, сдерживающим развитие новороссийского транспортно-логистического узла, остается ограниченность пропускной способности железнодорожной и автомобильной инфраструктуры на подходах к НМТП. Реализация программы комплексного развития Новороссийского транспортного узла, предполагает повышение пропускной способности станции Новороссийск на 17 млн т в год и строительство автодороги «Цемдолина – улица Портовая» (фактически приостановлена). При этом стивидорные компании, осуществляющие деятельность в г. Новороссийске, реализуют собственные инвестиционные программы по расширению железнодорожной инфраструктуры (например, Группа «НМТП» приобрела мощности бывшего Новороссийского вагоноремонтного завода, где в настоящее время строит сортировочный парк, и пр.).

По состоянию на 1 сентября 2019 г. существующая железнодорожная инфраструктура заполнена на 100%. Требуется развитие железнодорожной станции Новороссийск со строительством парка «Б» и увеличением пропускной способности на 20 млн т в условиях стесненности ж/д на дальних подходах. Также необходимо сбалансировать пропускную способность в адрес порт Тамань и порт Новороссийск в соответствии с планами развития портов.

Кроме того, загруженность участка Абинская - Крымская составляет 99%, что существенно затрудняет производить своевременный подвод сырья на производство. Станция Абинская не располагает собственным маневровым локомотивом обеспечивающего подачу и уборку составов прибывающих в адрес ООО «АЭМЗ» с сырьем и отправку вагонов с готовой продукцией. Не организована круглосуточная работа приемосдатчиков груза и багажа, товарных кассиров ст. Абинская, отсутствует работник вагонного хозяйства РЖД, осуществляющий прием и сдачу вагонов на подъездной путь, а также осмотр вагонов под перевозку конкретного груза.

Инфраструктура станции рассчитана только на транзитный вагонопоток, без учёта работы железнодорожных путей необщего пользования (ПНП). Инфраструктура станции включает в себя 3 приемоотправочных пути, что недостаточно для работы с ПНП. Необходимо провести реконструкцию ж/д. станции Абинская для разделения транзитного вагонопотока и грузовой работы путём строительства дополнительно второго главного хода перегона Абинская - Крымская, увеличить путевое развитие станции. Ввиду зажатости городом реконструкция необходима продольная. Перенос здания ПЗ на противоположную сторону станции от существующего, что позволит разделить станцию на два сектора работы.

Таманский транспортный узел. Узловыми проектами развития Таманского ТУ являются развитие: развития перевалочных комплексов ОТЭКО в морском порту «Тамань», строительство сухогрузного района порта Тамань», «Строительство терминала по перевалке сельскохозяйственных насыпных и наливных грузов» (ГК «ЭФКО», АО «Пищевые ингредиенты»), «Строительство и реконструкция перевалочных комплексов в порту «Темрюк» и развитие автомобильных подходов к порту», «Развитие порта Кавказ».

Ключевым направлением развития портовой инфраструктуры Темрюкского района является развитие морского порта Тамань. По оценкам инвестора, в терминалы и портовое хозяйство, включая 36 километров собственного железнодорожного ответвления от узловой станции РЖД «Вышестеблиевская», собственную станцию и маневровые локомотивы, сливные эстакады, резервуары для хранения нефтепродуктов и СУГ компания уже вложила около 3,5 млрд долларов.

По состоянию на 1 сентября 2019 года для реализации проекта ООО «Пищевые ингредиенты» (ГК ЭФКО) сдерживающим фактором развития является отсутствие железнодорожной ветки до терминалов АПК в м.п. Тамань (требуется строительство ж/д ветки протяженностью 9,6 км).

Мероприятия по снятию инфраструктурных ограничений

В рамках утвержденной **инвестиционной программы ОАО «РЖД»** реализуется комплекс мероприятий по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, направленных на достижение целевых параметров по перевозке грузов в объеме более 125 млн т, в том числе на территории Краснодарского края реализуются следующие инвестиционные проекты:

- «Комплексная реконструкция участка М. Горький - Котельниково Тихорецкая - Крымская»: строительство вторых путей в 2020 г. - 106 км, в 2021 г. – 20 км.
- «Комплексная реконструкция линий Таманского полуострова»: строительство вторых путей в 2020 г. – 10 км.
- «Строительство вторых путей, развитие железнодорожных узлов, пограничных и сортировочных станций на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна»: реконструкция станции Крымская в 2020 г., реконструкция станции Тимашевская в 2021 г.
- «Электрификация линий Таманского полуострова»: электрификация участка Юровский - Вышестеблиевская в 2020 г. протяженностью 38,5 км.

В соответствии с обновленными прогнозами запланировано дальнейшее развитие инфраструктуры **для пропуска грузов в объеме 131,1 млн т к портам Юга России к 2025 г.:**

- В рамках указанных выше проектов в Краснодарском крае запланированы дополнительные мероприятия **по строительству вторых путей протяженностью 58 км**, в том числе в 2022 г. – 2 км, в 2023 г. – 21 км, в 2024 г. – 35 км.
- Для перспективного **развития железнодорожной станции Новороссийск и строительства парка «Б»** заказчиком ФКУ «Ространсmodernизация» в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» реализуется проект «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край). Строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги». По заключенному государственному контракту между ФКУ «Ространсmodernизация» и ООО «НРШПРИИ «Севзапинжтехнология» ведутся работы по корректировке проектно-сметной документации объекта. После получения положительного заключения государственной экспертизы на проектно-сметную документацию заказчиком будут проведены необходимые мероприятия по заключению государственного контракта на выполнение строительно-монтажных работ в соответствии с объемами финансирования проекта, предусмотренного Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. Заключение контракта на выполнение строительно-монтажных работ планируется заказчиком не ранее четвертого квартала 2020 г. В соответствии с планом-графиком реализации мероприятий в рамках федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит» комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, ввод объекта в эксплуатацию – декабрь 2022 г.³

В рамках развития Аэропорта Анапа инициатором проекта (ООО «Базэл Аэро») предложено включение в инвестиционную программу ОАО «РЖД» устройства железнодорожного сообщения между станцией «Гостагаевская» и аэропортом «Анапа» длиной 3,5 км.

Текущий статус проекта:

- 23.11.2019 г Президентом РФ В.В. Путиным поддержана инициатива Е.И. Дитриха о строительстве подхода к аэропорту Анапа с созданием транспортно-пересадочного узла (ТПУ).

³ Источник: информация Северо-Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

- 10.01.2020 г. Президентом РФ дано поручение ОАО «РЖД» обеспечить реализацию проекта строительства электрифицированной железной дороги, соединяющей международный аэропорт г. Анапы с инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования, в том числе для организации железнодорожных перевозок пассажиров в сообщении с Республикой Крым (пункт 6 в, Поручение № Пр-191).
- 03.03.2020 г. АО «Росжелдорпроект» завершена разработка основных проектных решений по объекту «Предпроектная оценка стоимости строительства новой железнодорожной линии Аэропорт Анапа – Тамань Пассажирская – ст. Анапа» (9 вариантов) с созданием остановочного пункта Аэропорт Анапа.

Программой организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации до 2030 г. предусматривается создание транспортного пересадочного узла в районе аэропорта «Витязево» (Анапа) с пересадкой на железнодорожную скоростную магистраль линии Анапа/Новороссийск – Туапсе – Адлер.

Кроме этого, реализация проектов по строительству железнодорожной станции Тамань (открытие в 2019 г), запуск электропоезда по маршруту Анапа – Тамань, а также предлагаемое устройство железнодорожного сообщения между станцией «Гостагаевская» и аэропортом «Анапа» протяженностью 3,5 км позволят интегрировать воздушный и наземный транспорт в единую систему через аэропорт Анапа (как мультимодальный хаб) и обеспечат успешное внедрение концепции «единого билета» для максимальной загрузки Крымского моста.

Развитие аэропорта Анапа в качестве «воздушных ворот» международного авиасообщения с Крымом позволит:

- Обеспечить эффективное использование созданной наземной транспортной инфраструктуры Республики Крым;
- Повысить надежность авиасообщения с Республикой Крым за счет эксплуатации альтернативного аэропорта рядом с полуостровом;
- Обеспечить удобное международное авиасообщение для жителей и посетителей Республики Крым с использованием только российских аэропортов и авиаперевозчиков.⁴

⁴ Источник: информация ООО «Базэл Аэро».

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ИХ ЛИКВИДАЦИИ В ЧАСТИ НАЗЕМНОЙ АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

Инфраструктурные ограничения в части наземной авиационной инфраструктуры

Аэропорт Краснодар (Пашковский)

Необходимо строительство нового пассажирского терминала для исключения неудовлетворенного спроса населения и отраслей экономики на авиаперевозки в сложившихся условиях инфраструктурных ограничений. Строительство терминала частным инвестором с выходом на окупаемость невозможно без обеспечения строительства плоскостных сооружений аэродрома (строительство нового перрона и рулежных дорожек, перенос части радиолокационного оборудования, строительство нового командно-диспетчерского пункта) и иных объектов за счет средств бюджетной системы Российской Федерации.

Краткое описание основных проблем (инфраструктурных ограничений):

- На данный момент в связи с неудовлетворительным состоянием и высокой степенью изношенности плоскостных сооружений, при наличии 45 мест стоянки воздушных судов рабочими являются только 29. Остальные места стоянки воздушных судов не эксплуатируются по причине износа.
- Высокая степень износа покрытий перрона увеличивает ежегодные затраты аэропорта на текущий ремонт на сумму 70-100 млн руб. в год, что отражается в виде дополнительных затрат, которые перекладываются на авиакомпании и, далее, на пассажиров и грузоотправителей. В совокупности, при нереализации инвестиционного проекта эти дополнительные расходы могут привести к удорожанию билетов и увеличению затрат грузоотправителей за период 2022-2035 гг. на 1,19 млрд руб., в т.ч. за период 2022-2024 гг. – на 0,34 млрд руб., за период 2025-2035 гг. – на 0,85 млрд руб.
- Дополнительные затраты при нереализации инвестиционного проекта также возникают в результате неэффективного использования переразмеренного земельного участка, который на данный момент находится в эксплуатации аэропорта. В частности, при нереализации инвестиционного проекта операционные затраты будут в 2 раза превышать обоснованный уровень, в том числе, по причине отдаленного от взлетно-посадочной полосы расположения перрона. Этот фактор может повлиять на удорожание билетов и грузоотправлений на 100 млн руб. в год или за период 2022-2035 гг. – на 1,40 млрд руб., в т.ч. за период 2022-2024 гг. – на 0,40 млрд руб., за период 2025-2035 гг. – на 1,00 млрд руб.
- При нереализации инвестиционного проекта также сохраняются превышающие разумный обоснованный уровень дополнительные затраты авиакомпаний на руление воздушных судов, связанные с отдаленным от взлетно-посадочной полосы расположением перрона. Руление при посадке до перрона при текущем его расположении занимает до 15 минут, руление от перрона до предварительного старта занимает до 12 минут. Суммарные дополнительные эксплуатационные затраты по причине удаленного от взлетно-посадочной полосы расположения перрона при нереализации проекта приведут к удорожанию билетов и грузоотправлений за период 2022-2035 гг. – на 2,15 млрд руб., в т.ч. за период 2022-2024 гг. – на 0,44 млрд руб., за период 2025-2035 гг. – на 1,70 млрд руб.
- Помимо прямых экономических потерь авиакомпаний и удорожания билетов, при нереализации проекта, обратное время обслуживания воздушного судна при требуемых 30 минутах увеличивается на 27 минут, что также приводит к росту времени нахождения пассажира в пути с 1 ч. 37 минут до 2 ч. 04 минут (средняя продолжительность рейса в рамках существующей и прогнозной маршрутной сети).

- В условиях существующих инфраструктурных ограничений становится невозможным реализовывать транзитный потенциал Российской Федерации в части воздушного транспорта. Вынужденное увеличение времени выполнения рейса на дополнительные 27 минут и невозможность обеспечения требуемого оборотного времени не позволяют аэропорту развивать маршрутную сеть и открывать новые рейсы, что делает Краснодар необоснованно менее конкурентоспособным по сравнению, в том числе, с перегруженными аэропортами Московского авиационного узла. Дополнительные временные затраты на руление эквивалентны времени, необходимому на пролет 380 км.
- Без реализации инвестиционного проекта в части мест стоянок воздушных судов в новом месте, действующий терминал из-за экономической нецелесообразности также не может быть реконструирован инвестором, что приводит к дефициту пропускной способности терминала и низкому уровню обслуживания пассажиров, не соответствующего российским и международным нормам по уровню сервиса (IATA LoS).

Предельная пропускная способность эксплуатируемого в настоящее время терминального комплекса аэропорта Краснодар составляет:

- сектора МВЛ на уровне 400 пасс./час;
- сектора ВВЛ на уровне 1000 пасс./час.

На фоне активного роста пассажирских перевозок (в 2018 г. на 19,0% по сравнению с уровнем 2017 г.) в 2018 г. аэропорт Краснодар столкнулся с инфраструктурными ограничениями, препятствующими дальнейшему развитию пассажирообмена. Пропускная способность воздушного пространства в районе аэропорта Краснодар составляет 26 взлетно-посадочных операций (ВПО) в час, однако, из-за существующих ограничений по использованию рулежных дорожек и перрона фактическая предельная пропускная способность аэродрома составляет всего 12 ВПО в час.

При этом уже в 2018 г. пиковая фактическая нагрузка на аэродром аэропорта Краснодар составила 13 ВПО в час, превысив предельную пропускную способность в условиях существующих инфраструктурных ограничений.

С учетом снижения часовой и суточной неравномерности загрузки аэропорта это означает, что к 2024 г. потребная пропускная способность аэропорта составит 18 взлетно-посадочных операций в час, к 2035 г. – 34 взлетно-посадочных операций в час.

При эксплуатации и развития существующего аэродромного комплекса с пропускной способностью 12 взлетно-посадочных операций в час аэропорт будет ограничен в развитии, так как уже сейчас имеются существенные инфраструктурные ограничения, препятствующие обеспечению надлежащего качества обслуживания и дальнейшему развитию пассажирообмена и грузооборота аэропорта.

Таким образом, при нереализации инфраструктурных проектов не будет удовлетворяться спрос населения и отраслей экономики в авиаперевозках.

Аэропорт Анапа

Необходима реконструкция части перрона аэродрома для обслуживания растущего пассажиропотока аэропорта. Около 100 тыс. м² (9 мест стоянки воздушных судов) аэродромных покрытий на перроне находятся в критическом состоянии и в ближайшие 1-2 года будут выведены из эксплуатации. В связи с высокой степенью износа покрытия, с 2021 г. возможен ввод ограничений на использование 9 из 17 имеющихся мест стоянок воздушных судов, что повлечет за собой невозможность удовлетворения спроса населения и отраслей экономики на авиаперевозки в условиях инфраструктурных ограничений.

Для обеспечения реконструкции плоскостных сооружений аэродрома необходимо привлечение средств бюджетной системы Российской Федерации.

Краткое описание основных проблем (инфраструктурных ограничений):

- На данный момент в связи с неудовлетворительным состоянием и высокой степенью изношенности плоскостных сооружений (перрона), при наличии 17 мест стоянки воздушных судов с 2021 г. ожидается вывод из эксплуатации 9 мест стоянки, в рабочем состоянии останется только 8 мест. В связи с этим, возникает риск существенного снижения пропускной способности аэродрома – технологическое снижение предельного количества взлетно-посадочных операций аэродрома с 21 ВПО/час (в настоящее время) до 10 ВПО/час (с 2021 года, в случае непроведения мероприятий по реконструкции перрона перед аэровокзальным комплексом).
- Высокая степень износа покрытий перрона увеличивает ежегодные затраты аэропорта на текущий ремонт на сумму от 50 до 70 млн руб. в год, что отражается в виде дополнительных затрат, которые будут ложиться на авиакомпании и, далее, на пассажиров и грузоотправителей. В совокупности, при нереализации инвестиционного проекта эти дополнительные расходы могут привести к удорожанию билетов и увеличению затрат грузоотправлений за период 2021-2035 гг. на 0,90 млрд руб., в т.ч. за период 2021-2024 гг. – на 0,24 млрд руб., за период 2025-2035 гг. – 0,66 млрд руб.

Предельная пропускная способность эксплуатируемого в настоящее время пассажирского терминального комплекса аэропорта Анапа составляет:

- сектора МВЛ на уровне 40 пасс./час (планируется за счет реконструкции воздушного пункта пропуска через государственную границу увеличить пропускную способность сектора МВЛ до 160 пасс./час);
- сектора ВВЛ на уровне 600 пасс./час. (за счет организации обслуживания пассажиров «по летней схеме» пропускная способность сектора ВВЛ может быть увеличена до уровня 800 пасс./час.).

Пропускная способность взлетно-посадочной полосы и воздушного пространства в районе аэропорта Анапа составляет 21 взлетно-посадочную операцию (ВПО) в час, однако, в случае нереализации проекта по реконструкции части перрона и ввода ограничений на использование части мест стоянок ВС фактическая предельная пропускная способность взлетно-посадочной полосы и перрона с 2021 г. сократится до 10 ВПО в час.

При этом уже в 2018 г. пиковая фактическая нагрузка на взлетно-посадочную полосу аэропорта Анапа составила 14 ВПО в час, что на 4 ВПО превышает предельную пропускную способность в условиях возможных инфраструктурных ограничений.

С учетом снижения часовой и суточной неравномерности загрузки аэропорта, к 2025 г. потребная пропускная способность аэропорта составит 21 взлетно-посадочную операцию в час, к 2035 г. – 33 взлетно-посадочных операций в час.

При эксплуатации существующего аэродромного комплекса с возникающим с 2021 г. ограничением пропускной способности перрона до 10 взлетно-посадочных операций в час, возникнут существенные инфраструктурные ограничения, препятствующие обеспечению надлежащего качества обслуживания и дальнейшему развитию пассажирообмена и грузооборота аэропорта.

Аэропорт Геленджик

Краткое описание основных проблем (инфраструктурных ограничений):

- Недостаточная площадь существующего терминала – 1 600 кв.м.
- Необходима реконструкция и расширение пассажирского перрона, реконструкция рулежной дорожки, очистных сооружений и строительство защитного сооружения гражданской обороны.
 - Состояние перрона – критическое и в настоящий момент требует реконструкции для целей устранения источников образования уступов и подвижки аэродромных

плит, продольных и поперечных трещин, деформации дождеприемных лотков, активного разрушения слоя укрепленной части обочины и пр.

- Рулежная дорожка аэропорта Геленджик в настоящий момент находится в критическом состоянии и требует реконструкции для целей устранения источников образования уступов, волнообразности и вспучивания асфальтобетонного покрытия на сопряжении с перроном.
- Очистные сооружения не соответствуют требованиям законодательства в связи с отсутствием глубоководных выпусков, а также имеют прочие дефекты, требующие устранения.
- Защитное сооружение гражданской обороны, запланированное при строительстве взлетно-посадочной полосы за счет федерального бюджета, отсутствует.
- В связи с наличием линии электропередач вблизи торца взлетно-посадочной полосы взлет со «вторым курсом» в сторону гор запрещен, что является серьезным инфраструктурным ограничением развития аэропорта, поскольку существенно ограничивает пропускную способность аэропорта.

Недостаточная пропускная способность аэропорта Геленджик для обслуживания города-курорта Геленджик в высокий сезон приводит к тому, что значительная часть туристов (в среднем – около 17%), прибывающих на отдых, вынуждена пользоваться услугами других аэропортов (Анапа, Краснодар), добираясь до Геленджика на автомобильном транспорте (либо по железной дороге с пересадкой на автотранспорт в г. Новороссийске), что увеличивает нагрузку на автодорожную транспортную систему Российской Федерации, в т.ч. существенно увеличивает нагрузку на федеральную автомобильную дорогу М4 «Дон».

Мероприятия по снятию инфраструктурных ограничений

Развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзала и объектов аэропортовой инфраструктуры, на территории муниципального образования город Краснодар Краснодарского края

Реализация инвестиционного проекта по развитию аэропорта Краснодар (Пашковский) предусматривает **комплексное развитие терминальной и аэродромной инфраструктуры**.

Существующая ИВПП аэропорта Краснодар обеспечивает возможность приема воздушных судов с интенсивностью 26 ВПО/час. Схема эксплуатации аэродрома в настоящее время не позволяет обеспечить указанную величину ВПО, при этом расчетная интенсивность при текущей схеме работы аэродрома 12 ВПО/час.

Для эффективного функционирования и развития аэропорта необходимо строительство дополнительных плоскостных сооружений с расположением нового пассажирского терминала и перрона вблизи с РД и ИВПП, для повышения пропускной способности плоскостных сооружений аэропорта с 12 ВПО/час до 26 ВПО/час.

Реализация плана развития терминала включает 3 этапа, обеспечивая возможность расширения терминала на 2, 3 этапах и требуемую пропускную способность, рассчитанную в соответствии с прогнозируемым пассажирообменом аэропорта. Реализация этапов проектирования и развития терминала обеспечит следующую комбинированную пропускную способность: 1 этап (2023 г.) – 2 600 пасс./час; 2 этап (2030 г.) – 3 000 пасс./час; 3 этап (2042 г.) – 3 500 пасс./час.

Параллельно со строительством нового аэровокзального комплекса планируется строительство искусственных покрытий (рулежных дорожек, пассажирского перрона, площадки обработки самолетов противообледенительной жидкостью), аварийно-спасательной станции, светосигнального оборудования аэродрома, прожекторных мачт для освещения перрона, командно-диспетчерского пункта, укрытия ГОЧС.

Одновременно со строительством нового аэровокзального комплекса планируется строительство нового перрона (24 места стоянки ВС), рулежных дорожек, а также нового контрольно-диспетчерского пункта.

Перспективное развитие аэропорта предполагает создание следующей дополнительной инфраструктуры: зоны обработки груза, зоны ТОиР, зоны коммерческой недвижимости, зоны аэродромной инфраструктуры и иных объектов.

Общая величина инвестиций в комплексный проект развития аэропорта Краснодар, включая аэродромную инфраструктуру, пассажирский терминал, подъездные пути, из всех источников, **оценивается в 19,78 млрд руб.** (в ценах 2019 г.). Запуск первой очереди проекта ожидается к 2022 г.

В рамках первой очереди комплексного проекта развития аэропорта Краснодар (в период 2020 – 2022 гг.) предполагается реализация проекта строительства плоскостных сооружений **с привлечением федерального финансирования в размере 4,0 млрд руб.** (в ценах 2019 года).

Основным результатом реализации проекта станет снятие инфраструктурных ограничений аэропорта Краснодар и создание условий для его дальнейшего комплексного развития.

При реализации проекта будут достигнуты следующие целевые показатели, результаты:

- Увеличение количества пассажиров, обслуживаемых аэропортом, до уровня 6,1 млн. чел. в год к 2024 г., 13,8 млн. чел. в год к 2035 г.
- Увеличение количества регулярных внутренних и международных воздушных линий до 125 направлений (в том числе, 70 внутренних маршрутов между городами Российской Федерации).
- Создание ведущего регионального транспортного хаба на юге России, являющегося одним из основных факторов развития экономики регионов Южного и Северо-Кавказского федеральных округов Российской Федерации с увеличением доли трансферных пассажиров до 35-45% в общем объеме перевозок через аэропорт.
- Развитие маршрутной сети аэропорта за счет воздушных линий в крупные города России, Европы, Средней Азии и Закавказья, Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии.
- Развитие международной сети глобального масштаба с развитием стыковочных маршрутов между Европой и Азией, обеспечением развития международного въездного туризма в Российскую Федерацию.

В дальнейшем в рамках развития аэропорта Краснодар (Пашковский) предусматривается создание логистического центра рядом с аэропортом, ориентированного, в том числе, на международные перевозки высокодоходных грузов с прогнозом роста к 2024 г. на 48,4%.

Реконструкция объектов аэропортового комплекса Анапа, Краснодарский край

В связи с критическим состоянием мест стоянки 1-9 и возникающим, в связи с этим, риском существенного снижения пропускной способности аэродрома Аэропорта Анапа, работы по реконструкции плоскостных сооружений необходимо провести не позднее 2021 года.

Проект строительства (реконструкции) плоскостных сооружений аэропорта Анапа реализуется в один этап **в 2020 г.** Срок выполнения строительных и монтажных работ – 1 год (общий срок выполнения строительно-монтажных работ, до ввода в эксплуатацию).

Объемы бюджетных ассигнований проекта из бюджета Российской Федерации – 1,49 млрд руб.

Инвестиционный проект предполагает строительство (реконструкцию) плоскостных сооружений, в том числе:

- Реконструкция и расширение перрона перед аэровокзальным комплексом общей площадью 99 250 м².

- Строительство новой скоростной рулежной дорожки РД-4 площадью 11,0 тыс. м², строительство новой рулежной дорожки РД-5 площадью 8,6 тыс. м² – общей площадью строительства РД-4 и РД-5 в размере общей площадью 19,6 тыс. м².
- Установка осветительного оборудования перрона перед аэровокзальным комплексом (установка мачт освещения перрона).
- Строительство трансформаторной подстанции мест стоянок ТП-МС-1.
- Установка светосигнального оборудования на РД-4, РД-5 (регулятор яркости, огни РД боковые синие, кабель высоковольтный, знаки).
- Установка объектов инженерного обеспечения.

Существующая пропускная способность аэропорта составляет:

- 1 996 тыс. чел. /год;
- 54 750 тонн/год;
- 21 ВПО/час.

В случае нереализации проекта реконструкции перрона, возникает риск существенного снижения пропускной способности аэродрома – технологическое снижение предельного количества взлетно-посадочных операций аэродрома с 21 ВПО/час (в настоящее время) до 10 ВПО/час (с 2021 г., в случае непроведения мероприятий по реконструкции перрона перед аэровокзальным комплексом).

Основным результатом реализации проекта станет предотвращение возникновения системных инфраструктурных ограничений аэропорта Анапа и создание условий для его дальнейшего развития.

При реализации проекта будут достигнуты следующие целевые показатели, результаты:

- Увеличение количества пассажиров, обслуживаемых аэропортом, до уровня 2,4 млн чел. в год к 2024 г.; 5,0 млн чел. в год к 2035 г.
- Увеличение количества регулярных внутренних и международных воздушных линий до 60 направлений (в том числе, не менее 25 внутренних маршрутов в города Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов).
- Дальнейшее развитие регионального аэропорта на юге России, основным фокусом которого является обслуживание западных курортных районов Краснодарского края, специализирующихся на детском отдыхе, стратегически важном для решения задач демографического развития Российской Федерации.
- Дальнейшее развитие маршрутной сети аэропорта за счет воздушных линий в крупные города России, Средней Азии и Закавказья, Европы.
- Снижение нагрузки на автомобильную дорогу М4 «Дон» в объеме 1,9-2,2 млн пасс. в год к 2035 г.

Строительство нового аэровокзального комплекса для увеличения пассажиропотока и предоставления пассажирам необходимого уровня сервиса в г. Геленджик

Инвестиционный проект реализуется ООО «Аэропорт Геленджик».

Мероприятия, реализованные за 2018-2019 гг.:

- Банк ВТБ приобрел Аэропорт Геленджик.
- Началась реализация проекта развития Аэропорта Геленджик.
- Проведен архитектурный конкурс. Победителем признана концепция одного из ведущих архитектурных бюро мира – компании FUKSAS.

Строительство нового аэровокзального комплекса планируется осуществить в 2020-2021 гг.

Общий объём инвестиций, запланированный в рамках реализации проекта – 9,005 млрд руб., в т.ч. 4,596 млрд руб. – из внебюджетных источников.

В настоящее время выполняются проектные работы, начало строительства намечено на второй квартал 2020 г.

Для снятия заявленных инфраструктурных ограничений в рамках реализации инвестиционного проекта предполагается реализация следующих комплексов мероприятий с привлечением федерального финансирования в общей сумме **4,409 млрд руб.:**

- Реконструкция объектов инфраструктуры аэропорта (перрона, рулежной дорожки, очистных сооружений) и строительство защитного сооружения гражданской обороны (стоимость: 4,0 млрд руб.). Мероприятия уже включены в ФЦП, имущество принадлежит ФГУП «Администрация Гражданских Аэропортов» (ООО «Аэропорт Геленджик» используется на правах долгосрочной аренды).
- Перенос ЛЭП для возможности открытия 2-го курса (взлет в сторону гор) и увеличения пассажиропотока до 1 млн чел в год. (стоимость: 0,409 млрд руб.).

С учетом реализации мероприятий по строительству нового здания аэровокзального комплекса (внебюджетные средства) и модернизация аэропортовой инфраструктуры (бюджетные средства), а также переносу ЛЭП, пропускная способность аэропорта увеличивается до 1 млн пассажиров и 15 мест стоянки (в настоящее время пропускная способность аэропорта составляет 338 тыс. пассажиров, количество мест стоянки – 12).

Карточки мероприятий, планируемых к включению во флагманский проект «Развитие Южного экспортно-импортного хаба» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части наземной авиационной инфраструктуры)

Развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзала и объектов аэропортовой инфраструктуры, на территории муниципального образования город Краснодар Краснодарского края

<p align="center">Карточка мероприятия «Развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзала и объектов аэропортовой инфраструктуры, на территории муниципального образования город Краснодар Краснодарского края», планируемого к включению в федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части транспортной инфраструктуры)</p>	
Наименование мероприятия	«Развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзала и объектов аэропортовой инфраструктуры, на территории муниципального образования город Краснодар Краснодарского края»
Инициатор мероприятия (наименование организации)	АО «Международный аэропорт Краснодар»
Ответственный исполнитель мероприятия (ответственное должностное лицо, курирующее реализацию мероприятия)	Управляющий директор АО «Международный аэропорт Краснодар» - Д.Н. Кириченко; Заместитель главы администрации (губернатора) Краснодарского края – А.В. Вороновский; Руководитель Росавиации – А.В. Нерадько.
Регион (регионы) реализации мероприятия	Краснодарский край
Общая характеристика мероприятия (необходимость реализации, перечень планируемых в рамках мероприятий работ, ожидаемые результаты реализации, последствия отказа от реализации) (заполняется инициатором в свободной форме)	Проектом предусматривается строительство нового аэровокзального комплекса, привокзальной площади, объектов аэропортовой инфраструктуры, нового перрона и рулежных дорожек. Также перспективное развитие предполагает создание следующей инфраструктуры: зоны обработки груза; зоны ТОиР; зоны коммерческой недвижимости; зоны аэродромной инфраструктуры
Сохраняется ли транспортная доступность территории [1] при отказе от реализации мероприятия? (да/нет)	да

1. Финансирование							
Требуемый объем финансирования (по источникам финансирования), млрд рублей	Всего	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Федеральный бюджет</i>	4,0	0	0,2	2,0	1,8		
<i>Внебюджетные инвестиции</i>	11,0	0,2	2,0	4,8	4,0		
ИТОГО	15,0	0,2	2,2	7,1	5,8		
Метод определения стоимости (ПСД, по аналогии и т.д.). Если по аналогии, то указать аналог и его основные характеристики	По аналогии: Красноярск: Площадь терминала - 58 тыс. кв. м. Ростов-на-Дону: Площадь терминала - 50 тыс. кв. м., Площадь служебной территории - 38 тыс. кв.м.						
Ежегодная стоимость эксплуатации объектов после завершения мероприятия (текущие эксплуатационные расходы, расходы на ремонт и обслуживание)	116 млн. руб. (по аналогии с аэропортом Сочи)						
Внебюджетные инвестиции (заполняется, в случае если предполагается реализация мероприятия с участием внебюджетных средств)							
Наименование потенциального инвестора	АО «Международный аэропорт Краснодар»						
Наличие соглашения с инвестором (номер, дата при наличии)	Подписан протокол о намерениях по взаимодействию в сфере инвестиций от 15.02.2018 г. №5 между администрацией Краснодарского края, администрацией муниципального образования г. Краснодар и АО «Международный аэропорт Краснодар»						
Направление использования внебюджетных инвестиций (какие именно объекты (элементы) мероприятия планируется финансировать за счет внебюджетных средств?)	Новый терминал, привокзальная площадь, аэропортовая инфраструктура.						

2. Ожидаемые показатели							
Наименование показателя (ед. изм.)	Значение до начала реализации проекта	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Для автодорожных мероприятий[2]:							
– пропускная способность (в целом и реконструируемых участков);							
– скоростной режим (нормативное ограничение скорости);							
– интенсивность движения транспортных средств (авт./сутки) (в целом и по реконструируемым участкам);							
– средняя скорость движения (в целом и по реконструируемым участкам).							
<u>Для железнодорожных мероприятий:</u>							
– пропускная способность участка сети;							
– объем грузо- и (или) пассажиропотока[3] на участке сети;							
– средняя скорость перевозок.							
<u>Для проектов развития авиационной мероприятий:</u>	4,17	4,45	4,59	4,92	5,25	5,68	6,11
– пассажиропоток аэропорта (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год);	3 577	4 017	4 893	6 043	7 222	8 474	12 165
– количество межрегиональных регулярных пассажирских рейсов, минуя Москву, ед.;							
– пассажиропоток аэропорта по маршрутам, минуя Москву (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год).	1,71	1,90	2,20	2,55	2,93	3,32	4,24
<u>Для мероприятий морских портов и иных грузовых терминалов:</u>							
– мощность перевалки;							
– объем перевалки.							
<u>Для мероприятий развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта:</u>							
– пропускная способность участка (шлюза, системы шлюзов);							
– количество пропущенных через участок (шлюз, систему шлюзов) судов;							
– общий тоннаж пропущенного через участок (шлюз, систему шлюзов) флота							

3. Степень проработки мероприятий								
Наименование объекта (титула) капитального строительства / реконструкции и действий некапитального характера, выполнение которых необходимы для реализации мероприятия	Ответственный исполнитель (организация и должностное лицо)	Прогнозная стоимость строительства / реконструкции / выполнения действия (млн руб.)	Планируемая дата ввода в эксплуатацию / выполнения действия	Основные технические параметры объекта или характеристики результата выполнения действия (для реконструкции — до и после реконструкции)	Наличие необходимых для строительства земельных участков, выделенных заказчику	Наличие разработанной проектной документации и год разработки (при наличии)	Наличие положительного заключения экспертизы проектной документации и год получения (при наличии)	На объекте ведутся СМР
1. «Развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзала и объектов аэропортовой инфраструктуры», на территории муниципального образования город Краснодар Краснодарского края		15 000 с учетом стоимости объектов аналогов	2023 с учетом необходимости синхронизации мероприятий всех участников	Площадь терминала 60-70 кв. м. Пропускная способность-2600 пасс./час 4-х полосная подъездная автодорога – 4,5 км Перрон – 30,2 га (24 места ВС)	Нет. Ведется процедура приобретения прав на земельные участки для строительства нового АВК Приказ РОСАВИАЦИИ об изъятии земли № 567-П № 842-П	Нет	нет	нет
1.1 Строительство Терминала и аэропортовой инфраструктуры	Управляющий директор АО «Международный аэропорт Краснодар»;	11 000	3 кв. 2020 - 4 кв. 2022	Площадь терминала 60-70 кв. м. Пропускная	Нет. Ведется процедура приобретения	нет	нет	нет

				способность- 2600 пасс. /час	прав на земельные участки для строительства нового АВК Приказ РОСАВИАЦИИ об изъятии земли № 567-П № 842-П			
1.2 Строительство перрона и РД	Руководитель Росавиации Нерадько А.В.	4 000	4 кв. 2020 - 4 кв. 2022	Перрон – 30,2 га (24 места ВС)	Нет	Нет	нет	нет
Наличие ТЭО, предпроектных проработок, основных технических решений, укрупненных сметных расчетов, транспортной модели (да/нет)				да				
Для проектов, ориентированных на увеличение объемов грузоперевозок: наличие подтвержденных будущих объемов грузопотоков от конкретных компаний — перспективных пользователей инфраструктуры (да/нет), при положительном ответе указать планируемое компанией — перспективным пользователем инфраструктуры увеличение объема перевозок и стоимость тонны перевозимой продукции (рублей)				-				
Мероприятие реализуется во исполнение международных соглашений/договоров (да/нет), при положительном ответе указать полные реквизиты и наименование соглашений/договоров, а также пункт, во исполнение которого реализуется мероприятие				-				
4. Для мероприятий, направленных на реконструкцию действующих объектов								
Дата последней реконструкции				-				
Текущее техническое состояние объектов, планируемых к реконструкции				-				
Действующий и планируемый после завершения строительства/реконструкции оператор объекта (наименование)				-				

Изменение основных характеристик объекта после реконструкции (кроме указанных в разделе 2 «Ожидаемые показатели» настоящей карточки) ^[4]	-
Ограничения, возникающие на период реконструкции (временное снижение пассажиропотока/грузопотока, закрытие/частичное закрытие иных объектов инфраструктуры и т.д.)	-
<i>При наличии дополнительных материалов (справок, заключений, результатов экспертиз, графических материалов, в том числе карт) они оформляются приложением к карточке мероприятия</i>	

5. Результаты проведенной оценки (заполняется Аналитическим центром)	
Совокупный интегральный балл по итогам первого этапа оценки	
Вид мероприятия (развития/жизнеобеспечения)	
Значение индекса социально-экономических эффектов (для мероприятий развития)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по абсолютной величине эффекта)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по величине эффективности)	
Итоговые рекомендации	

[1] Под транспортной доступностью понимается физическая возможность регулярной доставки рейсовым транспортом с соблюдением действующих требований безопасности грузов и пассажиров из населенного пункта (в населенный пункт), в котором предполагается реализация мероприятия (для мероприятий дорожного строительства — из населенного пункта (в населенный пункт), в который ведет указанная в проекте дорога).

[2] Все работы по реконструкции участков одной автомобильной дороги должны быть объединены в одно мероприятие. Пример: «Реконструкция автодороги М-7 (участки 102–117 км; 403–405 км; 430–432 км)».

[3] В зависимости от ориентации мероприятия на развитие грузового или пассажирского движения.

[4] При выборе основных характеристик приоритет следует отдавать не техническим, а функциональным (потребительским) свойствам объекта после реконструкции. Условный пример: вместо нового свойства объекта «площадь зала ожидания увеличится на 200 кв. м., число стоек регистрации возрастет с 5 до 7» указать новые возможности, которые это свойство обеспечивает: «пропускная способность увеличится с 200 до 250 пассажиров в час».

Реконструкция объектов аэропортового комплекса Анапа, Краснодарский край

<p align="center">Карточка мероприятия «Реконструкция объектов аэропортового комплекса Анапа, Краснодарский край», планируемого к включению в федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части транспортной инфраструктуры)</p>							
Наименование мероприятия	1. Реконструкция и расширение перрона						
Инициатор мероприятия (наименование организации)	ОАО «Аэропорт Анапа»						
Ответственный исполнитель мероприятия (ответственное должностное лицо, курирующее реализацию мероприятия)	Управляющий директор ОАО «Аэропорт Анапа» Томчаковский В.А. Руководитель Росавиации – Нерадько А.В.						
Регион (регионы) реализации мероприятия	Краснодарский край						
Общая характеристика мероприятия (необходимость реализации, перечень планируемых в рамках мероприятий работ, ожидаемые результаты реализации, последствия отказа от реализации) (заполняется инициатором в свободной форме)	Искусственные покрытия перрона (Места стоянок №1-9) находятся в критической стадии эксплуатации. Введены ограничения использования мест стоянок, что существенно снижает пропускную способность аэродрома, ограничивает возможность приема и обслуживания ВС выполняющих регулярные рейсы, особенно в летний период, снижает коммерческую загрузку рейсов.						
<u>Сохраняется ли транспортная доступность территории [1] при отказе от реализации мероприятия? (да/нет)</u>	Да						
1. Финансирование							
Требуемый объем финансирования (по источникам финансирования), млрд рублей	Всего	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Федеральный бюджет по мероприятию № 1	1490,0 млн. руб.	0	1490,0 млн. руб.	0	0	0	0
ИТОГО	1490,0 млн. руб.	0	1490,0 млн. руб.				

Метод определения стоимости (ПСД, по аналогии и т.д.). Если по аналогии, то указать аналог и его основные характеристики	Положительное Заключение ГГЭ №1262-10/ГГЭ-4880/04 от 16.12.2010г. на ПСД «Реконструкция аэродрома в аэропорту Анапа, Краснодарский край».
Ежегодная стоимость эксплуатации объектов после завершения мероприятия (текущие эксплуатационные расходы, расходы на ремонт и обслуживание)	По мероприятию №1 - 7,1 млн. руб.
Внебюджетные инвестиции (заполняется, в случае если предполагается реализация мероприятия с участием внебюджетных средств)	
Наименование потенциального инвестора	ОАО «Аэропорт Анапа»
Наличие соглашения с инвестором (номер, дата при наличии)	Соглашение между Росавиация и ООО «Базэл Аэро» о сотрудничестве и принципах соинвестирования строительства и реконструкции объектов аэропортового комплекса Аэропорта Анапа (Витязево) от 25 апреля 2014 года № С-90-14
Направление использования внебюджетных инвестиций (какие именно объекты (элементы) мероприятия планируется финансировать за счет внебюджетных средств?)	

2. Ожидаемые показатели							
Наименование показателя (ед. изм.)	Значение до начала реализации проекта	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Для автодорожных мероприятий[2]:							
– пропускная способность (в целом и реконструируемых участков);							
– скоростной режим (нормативное ограничение скорости);							
– интенсивность движения транспортных средств (авт./сутки) (в целом и по реконструируемым участкам);							
– средняя скорость движения (в целом и по реконструируемым участкам).							

<u>Для железнодорожных мероприятий:</u>							
– пропускная способность участка сети;							
– объем грузо- и (или) пассажиропотока[3] на участке сети;							
– средняя скорость перевозок.	1,50	1,62	1,68	1,86	2,04	2,22	2,40
<u>Для проектов развития авиационных мероприятий:</u>							
– пассажиропоток аэропорта (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год);	1 970	2 172	2 259	2 840	3 421	4 002	4 582
– количество межрегиональных регулярных пассажирских рейсов, минуя Москву, ед.;	0,45	0,58	0,55	0,68	0,81	0,94	1,07
– пассажиропоток аэропорта по маршрутам, минуя Москву (количество принятых и отправленных пассажиров, млн пасс/год).							
<u>Для мероприятий морских портов и иных грузовых терминалов:</u>							
– мощность перевалки;							
– объем перевалки.							
<u>Для мероприятий развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта:</u>							
– пропускная способность участка (шлюза, системы шлюзов);							
– количество пропущенных через участок (шлюз, систему шлюзов) судов;							
– общий тоннаж пропущенного через участок (шлюз, систему шлюзов) флота							

3. Степень проработки мероприятий								
Наименование объекта (титула) капитального строительства / реконструкции и действий некапитального характера, выполнение которых необходимы для реализации мероприятия	Ответственный исполнитель (организация и должностное лицо)	Прогнозная стоимость строительства / реконструкции / выполнения действия (млн руб)	Планируемая дата ввода в эксплуатацию / выполнения действия	Основные технические параметры объекта или характеристики результата выполнения действия (для реконструкции — до и после реконструкции)	Наличие необходимых для строительства земельных участков, выделенных заказчику	Наличие разработанной проектной документации и год разработки (при наличии)	Наличие положительного заключения экспертизы проектной документации и год получения (при наличии)	На объекте ведется СМР
1. Реконструкция и расширение перрона	Руководитель Росавиации – Нерадько А.В.	1490,0	2020г.	Увеличение прочности искусственных покрытий перрона	есть	есть (2011)	есть (2011)	нет
Наличие ТЭО, предпроектных проработок, основных технических решений, укрупненных сметных расчетов, транспортной модели (да/нет)				Да				
Для проектов, ориентированных на увеличение объемов грузоперевозок: наличие подтвержденных будущих объемов грузопотоков от конкретных компаний — перспективных пользователей инфраструктуры (да/нет), при положительном ответе указать планируемое компанией — перспективным пользователем инфраструктуры увеличение объема перевозок и стоимость тонны перевозимой продукции (рублей)				-				
Мероприятие реализуется во исполнение международных соглашений/договоров (да/нет), при положительном ответе указать полные реквизиты и наименование соглашений/договоров, а также пункт, во исполнение которого реализуется мероприятие				нет				

4. Для мероприятий, направленных на реконструкцию действующих объектов	
Дата последней реконструкции	Реконструкция не проводилась с 1974 года
Текущее техническое состояние объектов, планируемых к реконструкции	Критическая стадия эксплуатации
Действующий и планируемый после завершения строительства/реконструкции оператор объекта (наименование)	ОАО «Аэропорт Анапа»
Изменение основных характеристик объекта после реконструкции (кроме указанных в разделе 2 «Ожидаемые показатели» настоящей карточки) ^[4]	Снятие ограничений по интенсивности самолето-вылетов и взлетной массе принимаемых ВС.
Ограничения, возникающие на период реконструкции (временное снижение пассажиропотока/грузопотока, закрытие/частичное закрытие иных объектов инфраструктуры и т.д.)	При выполнении реконструкции в период сентябрь-апрель ограничения пассажиропотока/грузопотока не возникают.
<i>При наличии дополнительных материалов (справок, заключений, результатов экспертиз, графических материалов, в том числе карт) они оформляются приложением к карточке мероприятия</i>	

5. Результаты проведенной оценки (заполняется Аналитическим центром)	
Совокупный интегральный балл по итогам первого этапа оценки	
Вид мероприятия (развития/жизнеобеспечения)	
Значение индекса социально-экономических эффектов (для мероприятий развития)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по абсолютной величине эффекта)	
Порядковое место мероприятия среди мероприятий развития КПМИ на дату проведения оценки (при ранжировании по величине эффективности)	
Итоговые рекомендации	
<p>[1] Под транспортной доступностью понимается физическая возможность регулярной доставки рейсовым транспортом с соблюдением действующих требований безопасности грузов и пассажиров из населенного пункта (в населенный пункт), в котором предполагается реализация мероприятия (для мероприятий дорожного строительства — из населенного пункта (в населенный пункт), в который ведет указанная в проекте дорога).</p> <p>[2] Все работы по реконструкции участков одной автомобильной дороги должны быть объединены в одно мероприятие. Пример: «Реконструкция автодороги М-7 (участки 102–117 км; 403–405 км; 430–432 км)».</p> <p>[3] В зависимости от ориентации мероприятия на развитие грузового или пассажирского движения.</p> <p>[4] При выборе основных характеристик приоритет следует отдавать не техническим, а функциональным (потребительским) свойствам объекта после реконструкции. Условный пример: вместо нового свойства объекта «площадь зала ожидания увеличится на 200 кв. м., число стоек регистрации возрастет с 5 до 7» указать новые возможности, которые это свойство обеспечивает: «пропускная способность увеличится с 200 до 250 пассажиров в час».</p>	

ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

«Флагманский проект» (региональный) – масштабный комплексный проект, оказывающий значительное влияние на развитие региона и обеспечивающий, как правило, продвижение по нескольким целевым направлениям. Флагманские проекты являются комплексными, то есть включают большое количество поэтапно и скоординировано реализуемых приоритетных проектов, программ и стратегических мероприятий. Флагманские проекты выполняют, в том числе, имиджевую функцию, формируют главное содержание и «лицо» стратегии: перечень флагманских проектов должен давать представление о сути Стратегии. Флагманские проекты часто являются проектами кластерной активации.

«Южный полюс роста» («ЮПР») – группа регионов (субъектов РФ), входящих в состав Южного и Северо-Кавказского федеральных округов: Краснодарский край, Республика Адыгея, Астраханская область, Волгоградская область, Ростовская область, Республика Калмыкия, Республика Крым, город Севастополь, Республика Дагестан, Республика Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика, РСО-Алания, Чеченская Республика и Ставропольский край.

«Торгово-транспортно-логистический кластер «Южный экспортно-импортный хаб» («Развитие Южного экспортно-импортного хаба», «ЮЭИХ») – один из ключевых флагманских проектов Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2030 г, направленный на создание и развитие единой технологической платформы сервисов (цифровая система «одного окна») как для обеспечения выхода грузовладельцев на рынки стран большого Евразийского партнерства, так и для развития до мирового уровня услуг логистического комплекса и транспортной инфраструктуры. В рамках единой технологической платформы сервисов предполагается выстроить сбалансированную систему отношений между грузоотправителями, грузополучателями, сетью промышленно-логистических и распределительных центров, а также между всеми участниками транспортной инфраструктуры и органами государственной власти. Южный экспортно-импортный хаб будет одним из ключевых евразийских транспортно-логистических хабов, обеспечивающих потребности как внутреннего, так и внешнего рынка. В рамках проекта будут созданы условия для развития глобально конкурентоспособного комплекса государственных и частных субъектов, реализующих транспортные, логистические и экспортные функции. Хаб будет обеспечивать устойчивое движение товарных потоков и сквозную оптимизацию ресурсов от исходных поставщиков до конечных потребителей. Данный проект предполагается структурировать как приоритетный стратегический проект Российской Федерации, ориентированный на реализацию потенциала Краснодарского края в системе Международных транспортных коридоров. Реализация проекта обеспечит лидерство Краснодарского края в рамках ЮПР.