



ПРАВИТЕЛЬСТВО ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

16.05.2016

г. Оренбург

№ 326-п

Об утверждении комплексного плана транспортного обслуживания населения Оренбургской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок

В соответствии с Концепцией развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 года № 857-р:

1. Утвердить комплексный план транспортного обслуживания населения Оренбургской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок согласно приложению.

2. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на министра экономического развития, промышленной политики и торговли Оренбургской области Безбородову Н.В.

3. Постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Губернатор



Ю.А.Берг

Приложение
к постановлению
Правительства области
от 16.05.2016 № 326-п

Комплексный план
транспортного обслуживания населения
Оренбургской области на средне- и долгосрочную
перспективу (до 2030 года) в части пригородных
пассажирских перевозок

I. Общие положения

Комплексный план транспортного обслуживания населения Оренбургской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок (далее – КПТО) разработан в соответствии с Методическими рекомендациями по формированию комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок, разработанными Министерством транспорта Российской Федерации (далее – Минтранс России).

КПТО согласован Минтрансом России (протокол № 7 от 28 октября 2015 года) и является основным документом стратегического планирования в сфере пригородных пассажирских перевозок в Оренбургской области.

Под пригородными пассажирскими перевозками в КПТО понимаются перевозки, осуществляемые железнодорожным транспортом в пределах Оренбургской области по сообщениям, включенным в реестр пригородных железнодорожных сообщений, а также пригородными и межмуниципальными автобусами по маршрутам, включенным в реестр маршрутов пригородного транспорта.

Целями разработки КПТО являются:

повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения Оренбургской области в сфере пригородных перевозок;

определение направления развития транспортной системы на долгосрочную перспективу;

повышение инвестиционной привлекательности пригородных перевозок за счет создания долгосрочных прозрачных и предсказуемых условий развития транспортного комплекса.

КПТО определяет:

основные цели и приоритеты транспортного развития Оренбургской области;

ключевые направления развития пригородного транспортного комплекса Оренбургской области;

требования к параметрам регионального транспортного заказа.

Основаниями для разработки КПТО являются:

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р;

стратегия развития Оренбургской области до 2020 года и на период до 2030 года;

Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 года № 857-р;

поручение исполняющего обязанности Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 1 июля 2015 года № СА-28/8232; протоколы Правительственной комиссии по рассмотрению и согласованию проектов комплексных планов транспортного обслуживания населения субъектов Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок № 1–7 за 2015 год.

II. Условия реализации КПТО

2.1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Оренбургской области

Оренбургская область входит в Приволжский федеральный округ. Площадь территории Оренбургской области составляет 124 тыс. кв. километров. Численность населения (по состоянию на 2015 год) – 1995,82 тыс. жителей. Плотность населения – 16,2 человека на 1 кв. километр.

Областным центром Оренбургской области является г. Оренбург с численностью населения 576,808 тыс. человек, площадь территории – 259 кв. километров.

Крупнейшие населенные пункты Оренбургской области:

- г. Оренбург – 576,808 тыс. жителей;
- г. Орск – 236,932 тыс. жителей;
- г. Новотроицк – 97,755 тыс. жителей;
- г. Бузулук – 85,199 тыс. жителей.

Основные социально-экономические показатели Оренбургской области и их прогноз представлены в таблице 1.

Основные социально-экономические показатели Оренбургской области

Таблица 1

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Значения показателей			
			2015 год	2016–2020 годы	2021–2025 годы	2026–2030 годы
1.	Площадь территории Оренбургской области	тыс. кв. километров	124	124	124	124
2.	Валовой региональный продукт в основных ценах соответствующих лет	млрд. рублей	804,8	1 191,1	1 821,5	2 621,5
3.	Производство валового регионального продукта на душу населения	тыс. рублей	403,2	583,5	896,1	1 297,7
4.	Темп роста валового регионального продукта к предыдущему году в сопоставимых ценах	процентов	96,7	112,9 к 2015 году	123,7 к 2020 году	123,5 к 2025 году
5.	Индекс потребительских цен к предыдущему году (на конец года)	процентов	111,3	104,2 к 2019 году	103,0 к 2024 году	103,0 к 2029 году
6.	Численность постоянного населения, в том числе:	тыс. человек	1995,82	2041,20	2032,70	2020,00
	городского	тыс. человек	1195,50	–	–	–
	сельского	тыс. человек	800,32	–	–	–
	трудоспособного возраста	тыс. человек	1117,7	–	–	–
7.	Темп роста численности населения к предыдущему году	процентов	99,6	102,3	99,6	99,4
8.	Коэффициент естественного прироста населения	на 1000 человек	0,83	7,0	5,1	4,5
9.	Коэффициент миграционного прироста	на 1000 человек	-4,00	- 3,7	- 3,5	- 3,0
10.	Среднедушевые денежные доходы	рублей/месяц	21 672,20	–	–	–
11.	Темп роста среднедушевых денежных доходов в текущих ценах	процентов	104,2	–	–	–

Показатели социально-экономического развития Оренбургской области рассчитываются в соответствии со сценарными условиями, основными параметрами прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, методическими рекомендациями, разработанными Министерством экономического развития Российской Федерации:

валовой региональный продукт Оренбургской области (далее – ВРП) в среднем за год (2014–2015 годы) и в среднем за период (2016–2020, 2021–2025, 2026–2030 годы);

производство ВРП на душу населения в среднем за год (2014–2015 годы) и в среднем за период (для периодов 2016–2020, 2021–2025, 2026–2030 годы);

темп роста ВРП в процентах к предыдущему году (в среднем за периоды 2016–2020, 2021–2025, 2026–2030 годов);

индекс потребительских цен в процентах к предыдущему году (в среднем за 2016–2020, 2021–2025, 2026–2030 годы);

численность постоянного населения, в том числе численность городского и сельского населения, численность населения трудоспособного возраста в среднем на 1 января отчетного года и в среднем за период (2016–2020, 2021–2025, 2026–2030 годы);

коэффициенты естественного и миграционного приростов населения в среднем за год (2014–2015 годы) и в среднем за период (2016–2020, 2021–2025, 2026–2030 годы);

среднедушевые денежные доходы (в месяц) в среднем за год (2014–2015 годы) и в среднем за период (2016–2020, 2021–2025, 2026–2030 годы);

темп роста среднедушевых денежных доходов в процентах к предыдущему году (в среднем за периоды 2016–2020, 2021–2025, 2026–2030 годов).

Динамика показателей социально-экономического развития и планируемые проекты по развитию хозяйства Оренбургской области в перспективе определяют факторы, непосредственно воздействующие на конъюнктуру транспортного рынка. Они учитываются при прогнозировании и целевом моделировании состояния транспортной системы, при определении потребности в мероприятиях и объема регионального транспортного заказа.

2.2. Экономика Оренбургской области

Общая экономическая ситуация в регионе характеризуется как умеренно благоприятная. Объем ВРП в 2014 году составил 772,5 млрд. рублей.

В структуре ВРП значительное место сохраняется за промышленным производством – 56,7 процента, на сельское хозяйство приходится 7,3 процента, строительство – 5,1 процента, транспорт и связь – 6,3 процента,

потребительский рынок – 7,9 процента, прочие сферы экономики – 16,7 процента.

В 2015 году показатель ВРП оценивается в сумме 804,8 млрд. рублей, или 96,7 процента к уровню 2014 года. Основное влияние на уменьшение ВРП оказывает снижение выпускаемой продукции в промышленном производстве, особенно в обрабатывающих отраслях, снижение инвестиционной активности на потребительском рынке.

Начиная со второго квартала 2016 года ожидается экономический рост с учетом положительной динамики развития всех секторов экономики Оренбургской области.

Темп роста ВРП в 2016 году прогнозируются в размере 101,2 процента, в 2017 году – 101,5 процента, в 2018 году – 101,9 процента к предыдущему году.

К 2020 году объем ВРП прогнозируется в размере 1 191 073 млн. рублей, к 2030 году – 2 621 471 млн. рублей с темпами роста соответственно 104,0 процента и 104,4 процента к уровню предыдущего года.

Ускорение экономического роста Оренбургской области будет определяться устойчивым развитием промышленного и сельскохозяйственного производства, активизацией инвестиционной деятельности и ростом объемов строительства, увеличением объемов производства товаров и услуг, повышением среднедушевых доходов населения.

2.3. Демографическая политика

Общая численность населения Оренбургской области в 2015 году составила 1 995,82 тыс. человек.

Процессы урбанизации отражаются на доле городского и сельского населения в общей численности населения. В 2015 году доля городского населения составила 60,0 процента в общей численности населения Оренбургской области, сельского населения – 40,0 процента.

Демографическую ситуацию Оренбургской области можно охарактеризовать как умеренно благоприятную. Тенденция естественного и миграционного приростов населения сохранится до 2030 года.

К 2030 году изменится структура населения. Численность трудоспособного населения уменьшится за счет тенденции к старению населения, что является общеевропейской тенденцией.

Естественный прирост населения обусловлен ростом рождаемости и снижением смертности. Превышению числа родившихся над числом умерших способствует реализация государственных программ, направленных на повышение качества медицинских услуг, укрепление здоровья населения, помощь многодетным семьям, а также общий рост благосостояния жителей Оренбургской области.

2.4. Рынок труда и доходы населения

Общее число занятых в экономике Оренбургской области составляет 984 тыс. человек. Средняя заработная плата составляет 23,7 тыс. рублей. Уровень безработицы на 1 января 2015 года составил 1,22 процента.

Общая ситуация на рынке труда благоприятная. Факторами, позитивно влияющими на развитие рынка труда, являются:

повышение заработной платы работников отраслей по добыче топливно-энергетических полезных ископаемых, химической промышленности и финансовых предприятий;

развитие промышленного производства;

рост темпов строительства;

привлечение сторонних инвестиций для реализации региональных проектов.

Ключевым негативным фактором, определяющим ситуацию на рынке труда, является уменьшение численности населения трудоспособного возраста. В целях улучшения ситуации на рынке труда Правительством Оренбургской области разработаны ряд мер по замещению иностранных работников российскими гражданами, программы по развитию экономики Оренбургской области. Основные цели указанных мер – совершенствование механизмов государственной поддержки агропромышленного комплекса, малого и среднего бизнеса, содействие импортозамещению.

Достижению поставленных целей будет способствовать создание кластерных и парковых образований на территории Оренбургской области.

Уровень среднемесячных номинальных начислений заработной платы работников организаций в период 2016–2030 годов увеличится на 126,0 процента (5,0 процента в год).

Мероприятиями, направленными на достижение роста средней заработной платы, будут являться:

рост объемов производства;

повышение технического уровня производства;

обеспечение потребности в кадрах обслуживающего и административно-управленческого персонала необходимой квалификации;

мотивация и стимулирование продуктивности труда;

достижение правильных соотношений в заработной плате в соответствии с количеством и качеством их труда.

2.5. Жилищный комплекс

Обеспеченность населения Оренбургской области жильем определяется по итогам прошедшего года. Жилая площадь, приходящаяся в среднем на одного жителя Оренбургской области, в 2014 году оценивалась в размере 23,5 кв. метра на 1 человека (100,4 процента к уровню 2013 года). Значение данного показателя в 2015 году в соответствии с государственной программой «Стимулирование развития жилищного строительства в

Оренбургской области в 2014–2020 годах», утвержденной постановлением Правительства Оренбургской области от 30 августа 2013 года № 737-пп, прогнозируется в размере 23,9 кв. метра на 1 человека.

2.6. Территориальное развитие

Перспективы развития инновационной экономики связываются с появлением и расширением отраслевых кластеров. Определены следующие направления территориального развития:

1. Создание в Оренбургской области инновационного нефтегазохимического кластера, который обладает огромным потенциалом в нефтегазодобывающих и перерабатывающих отраслях.

2. Развитие инновационных сельскохозяйственных кластеров, в том числе агропромышленного кластера «Мясное скотоводство Оренбуржья».

3. Активизация деятельности сформированного в 2014 году инновационного машиностроительного кластера Оренбургской области.

4. Создание биотехнологического кластера для организации серийного производства биопластического материала, косметической линии и производства пробиотиков.

5. Развитие сферы туризма, туристско-рекреационных кластеров «Соленые озера» (Соль-Илецкий городской округ) и «Долина» (Кувандыкский городской округ).

Для обеспечения дальнейшего развития инвестиционной сферы Оренбургской области прорабатываются следующие дополнительные меры стимулирования инновационной деятельности:

создание регионального венчурного фонда;

расширение инструментов государственного стимулирования инновационной деятельности, в том числе в рамках подпрограммы «Развитие малого и среднего предпринимательства» государственной программы «Экономическое развитие Оренбургской области» на 2014–2015 годы и на перспективу до 2020 года», утвержденной постановлением Правительства Оренбургской области от 10 сентября 2013 года № 767-пп;

активизация взаимодействия с государственными корпорациями с целью привлечения инвестиций в развитие инновационной деятельности;

создание совместно с Оренбургским областным союзом промышленников и предпринимателей (Региональным объединением работодателей) и Торгово-промышленной палатой Оренбургской области консультативного совета по развитию инноваций в Оренбургской области.

Стратегией развития Оренбургской области до 2020 года и на период до 2030 года предусмотрено создание промышленных парков.

Предприятия Оренбургской области, располагающие незадействованными производственными площадями и ориентированные на диверсификацию производства, заинтересованы в создании на своих территориях индустриальных парков. Это является мощным стимулом для создания и развития малых и средних предприятий.

На территории ООО «ПВК» реализуется проект по созданию в г. Оренбурге на общей площади более 4 гектаров индустриального парка для развития народных художественных промыслов, легкой промышленности, производства детских товаров.

Сумма основных средств, необходимых для реализации проекта, составляет 390 млн. рублей.

В настоящее время на территории индустриального парка уже размещено 10 резидентов, которые осуществляют:

- производство трикотажной одежды, аксессуаров;
- оптово-розничную торговлю;
- последузовское профессиональное образование.

В рамках реализации проекта будут созданы новые предприятия, до 250 высокопроизводительных рабочих мест, так или иначе связанных с развитием индустриального парка «Оренбургский пуховый платок».

На территории акционерного общества «Оренбургский завод технических изделий» создан индустриальный парк «Маяк». Основная специализация индустриального парка – размещение малых и средних производственных предприятий, осуществляющих свою деятельность в сфере производства, а также размещение производственных предприятий химической отрасли.

Сумма основных средств, необходимых для реализации проекта, составляет около 300 млн. рублей.

На территории индустриального парка «Маяк» планируется размещение не менее 20 резидентов, осуществляющих деятельность в следующих сферах:

- производство полимеров, окон, поликарбоната, мебели, арматуры, медикаментов, резиновых и прочих аналогичных изделий;
- оптово-розничная торговля;
- переработка промышленных отходов;
- оказание услуг связи, юридических услуг, услуг по ремонту спецтехники.

Инвестиции в основной капитал в Оренбургской области за период 2012–2030 годов возрастут в 2,3 раза.

III. Ситуационный анализ условий реализации КПТО

3.1. Подходы к ситуационному анализу условий реализации КПТО

Ситуационный анализ условий реализации КПТО (далее – анализ) выполняется для определения сдерживающих развитие и способствующих развитию факторов, определяющих в перспективе конъюнктуру транспортного рынка.

Анализ выполняется в форме матрицы, адаптированной для целей развития пригородного пассажирского транспорта. В ходе анализа выявляются позитивные и негативные факторы:

- внешняя макросреда, включающая политические, экономические, социальные, технологические, правовые тенденции;

среда влияния (факторы внешней среды, которые развиваются во взаимосвязи и взаимозависимости с развитием транспортной системы, развитием пригородных территорий, непосредственно тяготеющих к железной дороге или автомобильным магистралям, и ряд других);

внутренняя среда, включающая тенденции развития спроса и предложения транспортных услуг, регулирование и поддержку развития инфраструктуры и перевозочной деятельности.

3.2. Ключевые негативные факторы, сдерживающие развитие транспортной системы

Анализ возможных негативных факторов развития транспортной системы представлен в таблице 2.

Таблица 2

№ п/п	Направление анализа	Ключевые негативные факторы
1.	Внешняя макросреда	замедление экономического роста Оренбургской области; нехватка средств для реализации инвестиционных проектов по развитию системообразующих отраслей промышленности; нехватка средств для реализации проектов по созданию и развитию территориальных кластеров; снижение деловой активности населения
2.	Среда влияния	повышение уровня автомобилизации с сохранением отрицательной динамики спроса на пригородные пассажирские перевозки общественным транспортом; нехватка денежных средств в областном бюджете на финансирование пригородных пассажирских перевозок
3.	Внутренняя среда	недостаточная координация автомобильного и железнодорожного видов транспорта; рост ставок открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по аренде подвижного состава; неудовлетворительное состояние автодорог на территории Оренбургской области

Ключевыми факторами, определяющими специфику транспортной системы, являются развитие территориальных и промышленных кластеров и экономическое развитие Оренбургской области.

Существенные риски связаны с возможной нехваткой средств для финансирования системообразующих отраслей промышленности и ростом ставок открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД»).

3.3. Возможности для развития пригородного транспорта

Анализ возможностей, которые могут оказать позитивное влияние на транспортное развитие Оренбургской области, представлен в таблице 3.

Таблица 3

№ п/п	Направление анализа	Ключевые позитивные факторы
1.	Внешняя макросреда	повышение благосостояния населения за счет роста экономики Оренбургской области; государственные инициативы в области модернизации отраслей промышленности; реализация проектов по созданию территориальных кластеров, приводящих к повышению занятости, благосостояния населения, потребности в поездках, развитию территорий Оренбургской области; высокий темп жилищного строительства
2.	Среда влияния	инвестиционная привлекательность сопутствующих и дополнительных бизнес-проектов; эффективная нормативно-правовая база Оренбургской области, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания
3.	Внутренняя среда	унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Российской Федерации

3.4. Выводы

В Оренбургской области созданы необходимые условия для развития рынка пригородных перевозок.

Наиболее существенное влияние на развитие рынка пригородных перевозок оказывают развитие территориальных и промышленных кластеров, дальнейшее экономическое развитие Оренбургской области.

Ключевые внешние риски возникают вследствие возможного замедления темпов экономического роста.

Основными показателями экономического роста будут являться повышение занятости, благосостояния населения, обеспечение потребности населения в поездках и развитие территорий Оренбургской области.

Сведения настоящего раздела учитываются при формировании целевой модели, «дорожной карты» и при прогнозировании перспективных показателей развития транспортного комплекса.

IV. Существующее состояние транспортного обслуживания населения Оренбургской области в части пригородных пассажирских перевозок

В настоящем разделе рассматриваются параметры и технико-эксплуатационные характеристики системы транспортного обслуживания в контексте:

существующего состояния транспортной системы Оренбургской области;

инерционного сценария до 2030 года, который предполагает активные действия по модернизации транспортной системы либо сохранение существующих тенденций ее развития.

4.1. Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

Оренбургская область имеет развитую сеть транспортного сообщения, представленную железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом. Пригородные перевозки на территории Оренбургской области осуществляются преимущественно железнодорожным и автомобильным транспортом.

Перевозки осуществляются по 12 сообщениям пригородных перевозок железнодорожным транспортом и 23 сообщениям пригородных перевозок автомобильным транспортом.

Реестр пригородных пассажирских сообщений Оренбургской области по видам транспорта представлен в таблице 4.

Основной объем пригородных перевозок выполняет железнодорожный транспорт, на долю которого приходится 72,0 процента пассажиропотока.

Общий объем работы пригородного железнодорожного транспорта Оренбургской области в 2014 году составил:

128230,7 тыс. пассажиро-километров – по данным ОАО «Свердловская пригородная компания» (далее – ОАО «СПК»);

8609,1 тыс. пассажиро-километров – по данным ОАО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» (далее – ОАО «БППК»).

Всего пригородным железнодорожным транспортом было перевезено 2,62 млн. человек, автомобильным транспортом – 1,9 млн. человек.

Реестр пригородных пассажирских сообщений Оренбургской области по видам транспорта

Таблица 4

№ п/п	Идентификатор (наименование) сообщения	Транспортные центры, включенные в сообщение	Протяженность сообщения (километров)		Социальная значимость
			воздушная	тарифная	
1	2	3	4	5	6
I. Железнодорожный транспорт					
1.	Оренбург–Бузулук	Оренбург, Каргала, Сырт, Переволоцкая, Платовка, Новосергиевская, Гамалеевка, Сорочинская, Тоцкая, Погромное, Красногвардеец-2, Красногвардеец-1, Бузулук	224	246	социально значимо
2.	Оренбург–Медногорск	Оренбург, Сакмарская, Чебеньки, Черный Отрог, Саракташ, Кувандык, Медногорск	176	223	социально значимо
3.	Оренбург–Кувандык	Оренбург, Сакмарская, Чебеньки, Черный Отрог, Саракташ, Кувандык	159	194	социально значимо
4.	Оренбург–Илецк	Оренбург, Меновой Двор, остановочный пункт 1531, разъезд 20, Донгузская, Маячная, остановочный пункт Боевая Гора, Канисай, Илецк-1	66,3	77	социально значимо
5.	Оренбург–Саракташ	Оренбург, Сакмарская, Чебеньки, Черный Отрог, Саракташ	87	105	социально значимо
6.	Орск–Кувандык	Орск, Никель, Новотроицк, Губерля, Халилово, Сара, Блява, Медногорск, Рысаево, Кувандык	86,3	138	социально значимо
7.	Орск–Айдырля	Орск, Кумацкая, Новоорск, Теренсай, Шильда, Айдырля	132	133	социально значимо
8.	Орск–Рудный Клад	Орск, Ащebutак, Профинтерн, Разведка, Гостеприимная, Рудный Клад	172	196	социально значимо
9.	Бузулук–Тюльпан	Бузулук, Красногвардеец-1, Лабазы, Курманаевка, Кретовка, Тюльпан	79	93	социально значимо
10.	Бузулук–Колтубанка	Бузулук, Елшанка, остановочный пункт 1252, Колтубанка	24,2	26	социально значимо
11.	Медногорск–Саракташ	Медногорск, Рысаево, Кувандык, Канчерово, Дубиновка, Кандуровка, Желтая, Саракташ	95	118	социально значимо
12.	Абдулино–Похвистнево	Абдулино, Сарай-Гир, Филипповка, Асекеево, Заглядино, Бугуруслан, Похвистнево	101	115	социально значимо

1	2	3	4	5	6
13.	Абдулино–Раевка	Абдулино, Талды, Булак, Приютово, Аксаково, Глуховская, Аксеново, Шафраново, Раевка	6	7	социально значимо
II. Автомобильный транспорт					
14.	Оренбург–Абдулино	Оренбург, Абдулино	234	286	социально значимо
15.	Оренбург–Бугуруслан	Оренбург, Бугуруслан	276	377	социально значимо
16.	Оренбург–Бузулук	Оренбург, Бузулук	224	255	социально значимо
17.	Оренбург–Сорочинск	Оренбург, Сорочинск	152	180	социально значимо
18.	Сорочинск–Бузулук	Сорочинск, Бузулук	73,1	90	социально значимо
19.	Бузулук–Бугуруслан	Бузулук, Бугуруслан	95,7	110	социально значимо
20.	Бузулук–Абдулино	Бузулук, Абдулино	137	232	социально значимо
21.	Бугуруслан–Абдулино	Бугуруслан, Абдулино	80,3	110	социально значимо
22.	Оренбург–Кувандык	Оренбург, Кувандык	159	197	социально значимо
23.	Оренбург–Медногорск	Оренбург, Кувандык, Медногорск	176	231	социально значимо
24.	Медногорск–Кувандык	Медногорск, Кувандык	36	40	социально значимо
25.	Медногорск–Орск	Медногорск, Орск	65,1	127	социально значимо
26.	Кувандык–Орск	Кувандык, Орск	81,4	110	социально значимо
27.	Оренбург–Орск	Оренбург, Орск	242	293	социально значимо
28.	Оренбург–Гай	Оренбург, Кувандык	238	298	социально значимо
29.	Оренбург–Новотроицк	Оренбург, Новотроицк	234	286	социально значимо
30.	Оренбург–Ясный	Оренбург, Орск, Ясный	346	460	социально значимо
31.	Орск–Новотроицк	Орск, Новотроицк	12,4	23	социально значимо
32.	Орск–Гай	Орск, Гай	27,1	41	социально значимо
33.	Орск–Ясный	Орск, Ясный	100	166	социально значимо
34.	Оренбург–Соль-Илецк	Оренбург, Соль-Илецк	67,7	78	социально значимо
35.	Гай–Кувандык	Гай, Кувандык	74,5	112	социально значимо
36.	Новотроицк–Гай	Новотроицк, Гай	31,2	47	социально значимо

4.2. Железнодорожный транспорт

На территории Оренбургской области функционируют два филиала ОАО «РЖД» – Южно-Уральская железная дорога (далее – ЮУЖД) и Куйбышевская железная дорога (далее – КБЖД). Эксплуатационная длина путей ЮУЖД составляет 1340,5 километра, в том числе электрифицированные линии – 512,0 километра, КБЖД – 115,0 километра. Плотность железных дорог общего пользования в Оренбургской области – 13,3 километра/1000 кв. километров, что в 3,4 раза выше, чем в среднем по Российской Федерации.

Перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Оренбургской области осуществляют пассажирские компании ОАО «СПК» и ОАО «БПК».

Эксплуатационные показатели и показатели технической оснащённости КБЖД и ЮУЖД приведены в таблицах 5–8 и схеме транспортного обслуживания (рисунок 1).

**Эксплуатационные и технические показатели КБЖД – филиала
ОАО «РЖД» (на полигоне обслуживания Оренбургской области)**

Таблица 5

№ п/п	Сообщение, участок		Год	Показатели технической оснащённости				Эксплуатационные показатели				
				эксплуатационная длина (километров)		вид тяги	грузовое движение		пассажирское движение (размеры движения по графику)			
				всего	в том числе		размеры движения (пар поездов/сутки)		дальнее сообщение	пригородное сообщение		
							туда	обратно			размеры движения (пар поездов/сутки)	размеры движения (пар поездов/сутки)
начальная станция	конечная станция	1 путь	2 путь					всего	всего			
								лето	зима			
1.	Абдулино	Похвистнево	2010			электротяга	60	60	25	17	4	
2.	Похвистнево	Асекеево				электротяга	60	60	25	17	4	
3.	Раевка	Абдулино				электротяга	60	60	25	17	3	
4.	Абдулино	Похвистнево	2011			электротяга	68	68	24	18	4	
5.	Похвистнево	Асекеево				электротяга	68	68	24	18	4	
6.	Раевка	Абдулино				электротяга	68	68	24	18	3	
7.	Раевка	Абдулино	2015			электротяга	72	72	21	16	3	
8.	Абдулино	Похвистнево				электротяга	72	72	21	16	4	

**Технико-эксплуатационные показатели работы железнодорожного транспорта
КБЖД по сообщениям железнодорожного транспорта**

Таблица 6

№ п/п	Сообщение, группа маршрутов	Размеры движения, (пар поездов/сутки)	Дальность (километров всего/область)	Время хода (часов всего/область)	Вагоно-часы (всего/область)	Вагоно-километры (всего/область)	Поездо-часы (всего/область)	Период курсирования
1.	Похвистнево–Абдулино	4	115/107	2:07/01:58	8:30/07:54	460/428	2:07/1:58	2010 год
2.	Похвистнево–Асекеево	4	53/45	1:03/00:53	8:24/07:07	424/360	1:03/00:53	
3.	Раевка–Абдулино	3	134/6	2:41/00:07	10:44/0:28	536/24	2:41/00:07	
4.	Похвистнево–Абдулино	4	115/107	2:07/1:58	9:36/8:55	537/499	2:07/01:58	2011 год
5.	Похвистнево–Асекеево	4	53/45	0:59/0:50	5:54/5:00	318/270	0:59/0:50	
6.	Раевка–Абдулино	3	134/6	2:39/0:07	10:39/0:28	536/24	2:39/0:07	
7.	Раевка–Абдулино	3	134/6	2:42/0:07	10:50/0:29	536/24	2:42/0:07	2015 год
8.	Похвистнево–Абдулино	4	115/107	1:57/1:49	7:49/7:16	460/428	1:57/1:49	

Эксплуатационные и технические показатели ЮУЖД (на полигоне обслуживания Оренбургской области)

Таблица 7

№ п/п	Сообщение, участок		Год	Показатели технической оснащенности			Эксплуатационные показатели					
				эксплуатационная длина (километров)			вид тяги	грузовое движение		пассажирское движение		
	начальная станция	конечная станция		всего	1 путь	2 путь		размеры движения пар поездов в сутки		дальнее		пригородное
								туда	обратно	лето	зима	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.	Орск	Кувандык	2010	138			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	10	4	данные отсутствуют
			2011	138			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	9	4	3
			2015	138			электротяга	10,9	8,0	8	6	2
2.	Орск	Айдырля	2010	133			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	10	4	данные отсутствуют
			2011	133			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	9	4	2
			2015	133			электротяга	8,8	9,8	8	6	1
3.	Орск	Рудный Клад	2010	196			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	0	0	данные отсутствуют
			2011	196			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	0	0	1
			2015	196			теплотяга	1	1	0	0	1
4.	Бузулук	Тюльпан	2010	93			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	2	0	данные отсутствуют
			2011	93			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	2	0	2
			2015	93			теплотяга	7,0	11,1	2	0	1
5.	Оренбург	Новосергиевская	2010	117			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	13	6	данные отсутствуют
			2011	117			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	10	6	2
			2015	117			теплотяга	17,4	21,2	8	6	2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
6.	Новосергиевская	Бузулук	2010	129			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	13	6	данные отсутствуют
			2011	129			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	10	6	2
			2015	129			теплотяга	17,4	21,2	8	6	2
7.	Бузулук	Колтубанка	2010	26			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	13	6	данные отсутствуют
			2011	26			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	10	6	2
			2015	26			теплотяга	12,05	13,26	8	6	2
8.	Оренбург	Илек	2010	77			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	4	4	данные отсутствуют
			2011	77			теплотяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	4	4	1
			2015	77			теплотяга	5,0	4,3	4	4	1
9.	Оренбург	Кувандык	2010	194			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	10	4	данные отсутствуют
			2011	194			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	9	4	2
			2015	194			электротяга	12,6	14,4	8	6	1
10.	Оренбург	Саракташ	2010	105			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	10	4	данные отсутствуют
			2011	105			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	9	4	1,5
			2015	105			электротяга	12,6	14,5	8	6	1,5
11.	Медногорск	Саракташ	2010	118			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	10	4	данные отсутствуют
			2011	118			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	9	4	1
			2015	118			электротяга	12,7	14,5	8	6	1
12.	Оренбург	Сакмарская	2010	31			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	10	4	данные отсутствуют
			2011	31			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	9	4	2,5
			2015	31			электротяга	12,3	13,9	8	6	0

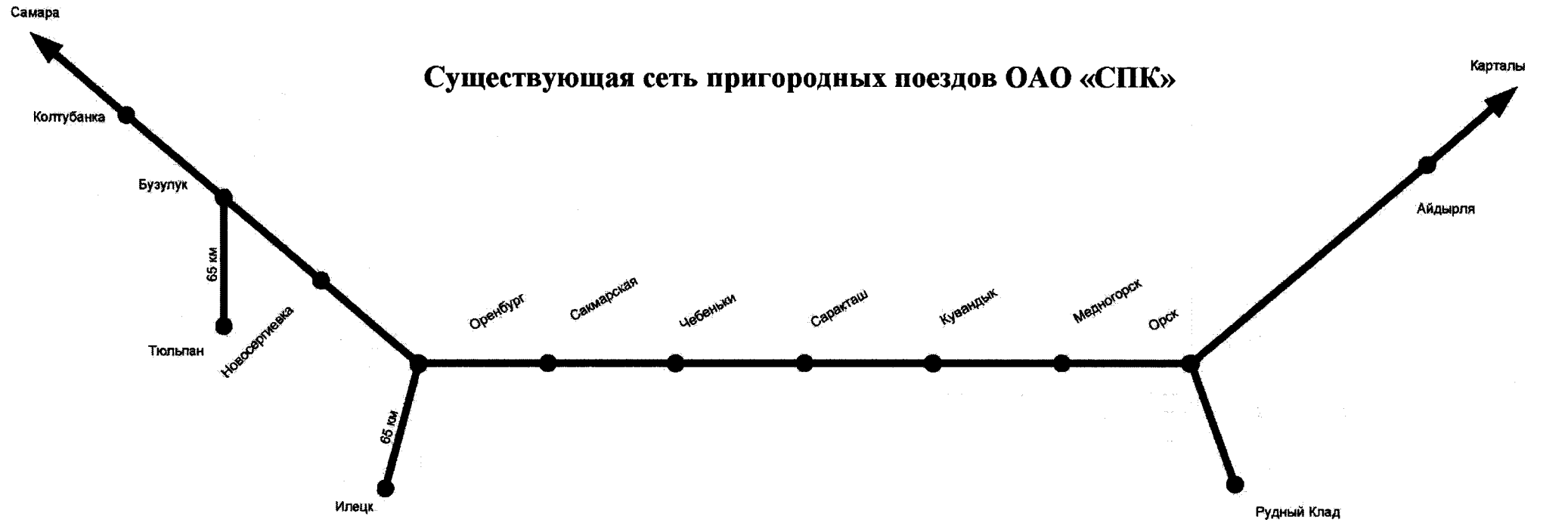
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
13.	Оренбург	Чебеньки	2010	55			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	10	4	данные отсутствуют
			2011	55			электротяга	данные отсутствуют	данные отсутствуют	9	4	0,5
			2015	55			электротяга	12,6	14,5	8	6	0

**Технико-эксплуатационные показатели работы железнодорожного транспорта ЮУЖД по сообщениям
железнодорожного транспорта по Оренбургской области**

Таблица 8

№ п/п	Сообщение, группа маршрутов	Размеры движения (пар поездов/сутки)	Дальность (километров)	Время хода (часов)	Вагоно- часы	Вагоно- километры	Поездо-часы
1.	Оренбург–Новосергиевская (6710/6709, 6704/6705)	2	117	2,5	7092,72	360 126	2364,24
2.	Новосергиевская–Бузулук (6708/6711, 6707/6706)	2	129	2,4	7400,82	397 062	2466,94
3.	Оренбург–Саракташ (6767, 6768/6769)	1,5	105	2,2	9788,24	466 410	2412,65
4.	Саракташ–Медногорск (6775/6776)	1	118	2,2	6453,20	344 560	1613,30
5.	Оренбург–Кувандык (6762/6763)	1	194	3,7	11060,74	578 508	2708,30
6.	Оренбург–Илецк (6753/6754)	1	77	1,5	1120,55	56 210	1120,55
7.	Орск–Кувандык (6601/6606, 6602/6605)	2	138	3,1	18323,00	805 920	4580,75
8.	Орск–Айдырля (6611/6614)	1	133	2,4	6993,40	388 360	1748,35
9.	Орск–Рудный Клад (6631/6632)	1	196	4,6	3022,79	128 380	2704,39
10.	Бузулук–Тюльпан (6719/6720)	1	93	2,4	1415,19	54 498	1415,19
11.	Бузулук–Колтубанка (6745/6746, 6738/6742/6743)	2	26	0,6	568,18	23 972	568,18

Схема транспортного обслуживания Оренбургской области железнодорожным транспортом



Существующая сеть пригородных поездов Абдулино – Похвистнево ОАО «БПК»



4.3. Автомобильный транспорт

Автомобильные дороги являются важнейшим элементом транспортной системы Оренбургской области. Они связывают обширную территорию области, обеспечивают связь между населенными пунктами и во многом определяют возможности развития Оренбургской области.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 25,8 тыс. километров. Из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования 20,6 тыс. километров имеют твердое покрытие, в том числе 43,1 процента – усовершенствованное (цементобетонное, асфальтобетонное, из щебня и гравия, обработанное органическими вяжущими материалами).

На автомобильных дорогах Оренбургской области располагается 674 искусственных сооружения (мосты, путепроводы) общей протяженностью 31254,0 пог. метра.

В развитии автомобильных дорог основными направлениями являются: реализация инвестиционного проекта – прохождение части международного транспортного маршрута по территории Оренбургской области;

приведение в нормативное состояние маршрута Бузулук–Оренбург–Орск–Шильда–граница Челябинской области;

увеличение протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям и нормативным техническим требованиям;

уменьшение числа населенных пунктов Оренбургской области, не обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по автомобильным дорогам с твердым покрытием.

В Оренбургской области действует разветвленная маршрутная сеть, позволяющая обеспечивать пассажирскими автобусными перевозками практически все население области.

Пассажирские перевозки по регулярным автобусным маршрутам городского, пригородного и междугородного сообщения в Оренбургской области осуществляют 919 автотранспортных предприятий, в том числе 81 юридическое лицо, 838 индивидуальных предпринимателей. В Оренбургской области действует 18 муниципальных унитарных предприятий автомобильного транспорта, доля которых в общем числе перевозчиков составляет 2,0 процента.

Открыто более 470 пригородных и междугородных, 200 городских и внутрипоселковых маршрутов, на которых работает более 6500 автобусов.

На территории Оренбургской области работают 39 автобусных маршрутов, связывающих г. Оренбург и города Оренбургской области с другими регионами Российской Федерации. Перевозки осуществляются в большинстве случаев на паритетной основе хозяйствующими субъектами различных форм собственности. В настоящее время г. Оренбург связан автобусным сообщением с городами Республики Башкортостан: Уфа,

Стерлитамак, Салават, Ишимбай, Октябрьский; городами: Пермь, Казань, Набережные Челны, Самара, Нижний Новгород, Тюмень, Ижевск и другими.

Правительством Оренбургской области и органами местного самоуправления муниципальных образований Оренбургской области принимаются меры по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению, организации транспортного обслуживания и обеспечению равной доступности пассажирских услуг для населения Оренбургской области.

Реализуется государственная программа «Развитие транспортной системы Оренбургской области» на 2015–2020 годы (далее – программа).

В рамках программы ежегодно оказывается государственная поддержка в виде предоставления субсидий и межбюджетных трансфертов муниципальным образованиям Оренбургской области, в том числе:

субсидии на возмещение расходов, связанных с пригородными пассажирскими автомобильными перевозками, в сумме 57,0 млн. рублей;

субсидии на обеспечение проезда до садовых и дачных участков и обратно в сумме 46,5 млн. рублей;

межбюджетные трансферты на обеспечение льготной перевозки региональных и федеральных льготников автомобильным пассажирским транспортом в сумме 82,9 млн. рублей.

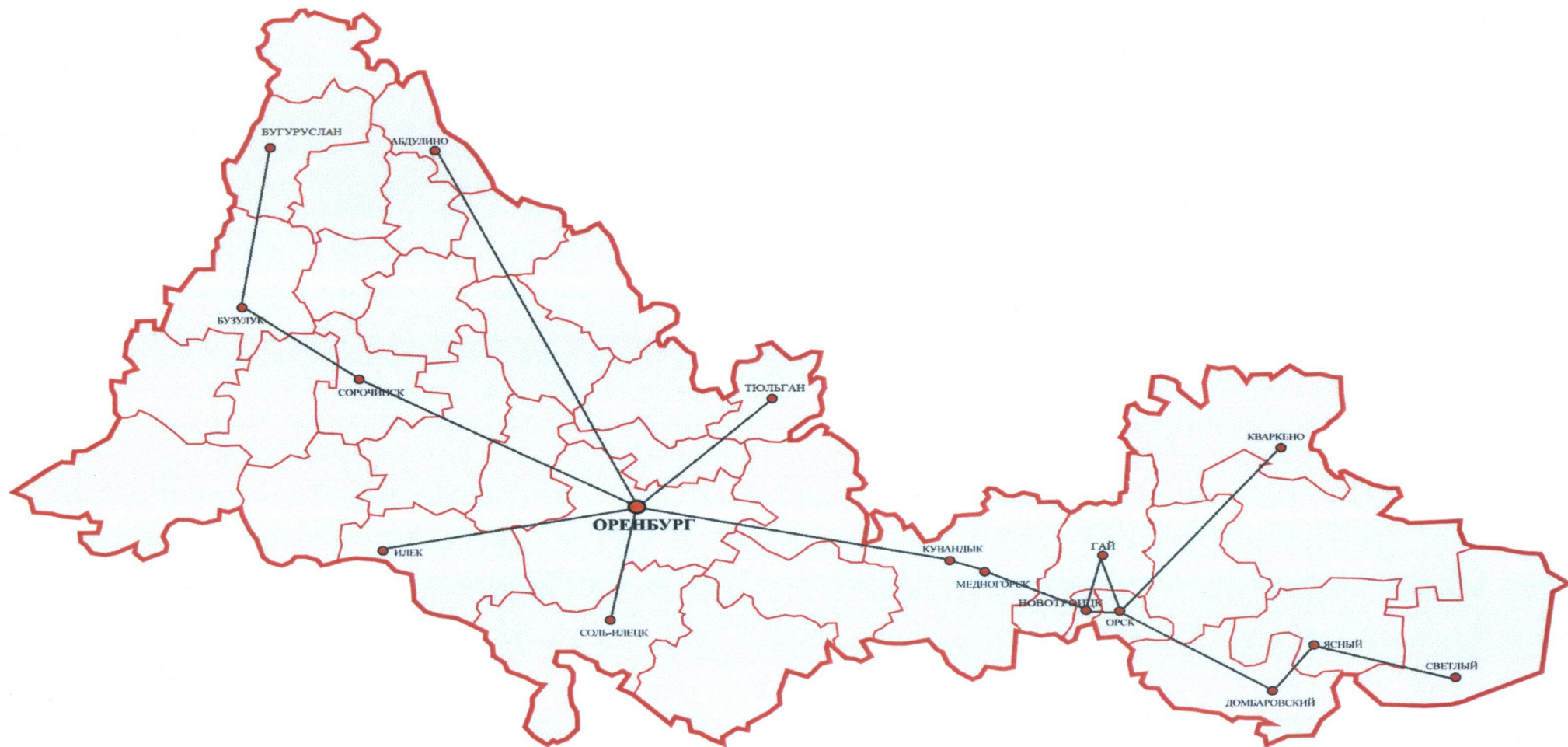
Оренбургская область участвует в реализации мероприятий подпрограммы «Автомобильная промышленность» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» в части приобретения автобусов, работающих на газомоторном топливе, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 8 октября 2014 года № 1027.

Перевозка пассажиров осуществляется автобусами малой, средней и большой вместимости, в зависимости от интенсивности пассажиропотока.

Общий автомобильный пассажиропоток общественного транспорта по всем сообщениям, включая перевозки между населенными пунктами численностью населения менее 10,0 тыс. человек, за 2014 год составил 5,0 млн. пассажиров в год.

Схема автобусных маршрутов Оренбургской области представлена на рисунке 2.

Схема автобусных маршрутов Оренбургской области



4.4. Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях

Внутрирегиональный транспортный баланс (далее – ВРТБ) – это формализованное описание миграции населения в пределах Оренбургской области с использованием транспорта общего пользования в пригородном сообщении.

Для формирования ВРТБ используются данные реестров пригородных сообщений, отчетности ОАО «СПК», ОАО «БПК» и автомобильных перевозчиков.

Параметры ВРТБ в существующих условиях представлены в таблице 9.

ВРТБ (2014 год)

Таблица 9

№ п/п	Сообщение	Протяженность (километров)	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов в сутки	Интервал между отправлениями		Уровень транспортного обслуживания (обеспечивается/не обеспечивается)
			всего (тыс. пасс./год)	пиковый (пасс. час)				в часы «пик»	в непиковые часы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
I. Железнодорожный транспорт										
1.	Оренбург–Бузулук	246	547,7	276	6709/6711, 6705/6707, 6706/6704, 6708/6710	ежедневно	4			обеспечивается
2.	Оренбург–Медногорск	223	513,6	259	6768/6776, 6775/6769, 6767	ежедневно	2,5			обеспечивается
3.	Оренбург–Кувандык	194	825,1	680,0	6762/6763, 6789/6790	ежедневно	2			обеспечивается
4.	Оренбург–Илецк	77	29,5	30	6754/6753	ежедневно	1			обеспечивается
5.	Орск–Кувандык	93	326,7	329	6601/6606, 6605/6602, 6603/6604	ежедневно	3			обеспечивается
6.	Орск–Айдырля	133	111,9	113	6614/6611, 6610/6613	ежедневно	2			обеспечивается
7.	Орск–Рудный Клад	196	35,4	36	6632/6631	ежедневно	1			обеспечивается
8.	Бузулук–Тюльпан	93	26,4	27	6719/6720	ежедневно	1			обеспечивается
9.	Бузулук–Колтубанка	26	34,6	35	6742/6743, 6745/6746	ежедневно	2			обеспечивается
10.	Оренбург–Сакмарская	31	102,8	104	6764/6766, 6771	ежедневно	1,5			обеспечивается
11.	Оренбург–Чебеньки	55	47,7	48	6772	ежедневно	0,5			обеспечивается

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12.	Абдулино–Похвистнево	115	160,5	135,0	6592/6591, 6595/6596, 6015/6016	ежедневно	2,5			обеспечивается
13.	Абдулино–Раевка	7	6,7	7	6457/6458, 6465/6466	ежедневно	2			обеспечивается
II. Автомобильный транспорт										
14.	Оренбург–Абдулино	286	54,75	19	792	ежедневно	15			обеспечивается
15.	Оренбург–Бугуруслан	377	40,15	15	805	ежедневно	11			обеспечивается
16.	Оренбург–Бузулук	255	113,15	44	966	ежедневно	31			обеспечивается
17.	Оренбург–Сорочинск	180	43,8	16	697	ежедневно	12			обеспечивается
18.	Сорочинск–Бузулук	90	51,1	13	640	ежедневно	14			обеспечивается
19.	Бузулук–Бугуруслан	110	50,3	16	588	ежедневно	14			обеспечивается
20.	Бузулук–Абдулино	232	21,9	15	634	ежедневно	6			обеспечивается
21.	Бугуруслан–Абдулино	110	7,3	8	578	ежедневно	2			обеспечивается
22.	Оренбург–Кувандык	197	36,5	12	637	ежедневно	10			обеспечивается
23.	Оренбург–Медногорск	231	105,85	18	638	ежедневно	29			обеспечивается
24.	Медногорск–Кувандык	40	48,2	12	101	ежедневно	11			обеспечивается
25.	Медногорск–Орск	127	8,8	10	661	ежедневно	2			обеспечивается
26.	Кувандык–Орск	110	36,5	11	686	ежедневно	10			обеспечивается
27.	Оренбург–Орск	293	51,1	22	687	ежедневно	14			обеспечивается
28.	Оренбург–Гай	298	18,25	16	647	ежедневно	5			обеспечивается
29.	Оренбург–Новотроицк	286	18,3	14	827	ежедневно	5			обеспечивается
30.	Оренбург–Ясный	460	7,3	10	599	ежедневно	2			обеспечивается
31.	Орск–Новотроицк	23	481,8	170	101	ежедневно	132			обеспечивается
32.	Орск–Гай	41	204,4	75	102	ежедневно	56			обеспечивается
33.	Орск–Ясный	166	120,45	25	679	ежедневно	33			обеспечивается
34.	Оренбург–Соль-Илецк	78	321,2	133	754	ежедневно	88			обеспечивается
35.	Гай–Кувандык	112	3,65	8	648	ежедневно	1			обеспечивается
36.	Новотроицк–Гай	47	14,6	11	103	ежедневно	4			обеспечивается

Примечание. Анализ ВРТБ показывает, что существующие параметры обслуживания достаточны для удовлетворения потребностей населения в перевозках.

4.5. Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

Значения агрегированных параметров транспортного обслуживания населения Оренбургской области сведены в сбалансированную систему параметров транспортного обслуживания (далее – ССП ТО).

Данные о параметрах транспортного обслуживания в существующих условиях и для инерционного сценария развития на перспективу до 2030 года представлены в таблице 10.

ССП ТО населения Оренбургской области в части пригородных пассажирских перевозок (инерционная)

Таблица 10

№ п/п	Наименование параметра	Единица измерения	Целевое значение	Годы				
				2014	2015	2016–2020	2021–2025	2026–2030
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Объем отправленных пассажиров	млн. пассажиров	4,5	4,5	3,8	4,0	4,0	3,1
1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. пассажиров	2,6	2,6	1,9	2,1	2,1	1,2
1.2.	Автомобильный транспорт	млн. пассажиров	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90
2.	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км. (пасс)/человек	5,20	5,20	5,00	4,90	4,90	4,90
2.1.	Железнодорожный транспорт		5,20	5,20	5,00	4,90	4,90	4,90
2.2.	Автомобильный транспорт		нет данных	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных
3.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	процентов	менее 95	менее 95	менее 95	около 95	более 95	более 95
3.1.	Железнодорожный транспорт	процентов	более 75	более 75	более 75	более 75	более 75	более 90
3.2.	Автомобильный транспорт	процентов	более 95	более 95	более 95	более 95	более 95	более 95
4.	Число населенных пунктов, не имеющих доступа к регулярному автомобильному и железнодорожному транспортному обслуживанию	единиц	240	240	240	240	240	240
4.1.	Железнодорожный транспорт	единиц	1500	1500	1500	1500	1500	1500
4.2.	Автомобильный транспорт		119	119	119	115	110	105
5.	Плотность транспортной сети	км/кв. километров	0,181	0,181	0,181	0,182	0,183	0,193
5.1.	Железнодорожный транспорт		0,013	0,013	0,013	0,013	0,013	0,013
5.2.	Автомобильный транспорт		0,168	0,168	0,168	0,169	0,170	0,180
6.	Полная величина государственных субсидий, в том числе:	млн. рублей	-	245,9	293,2	293,2	293,2	293,2
	областной бюджет (железнодорожный транспорт)		-	245,9	293,2	293,2	293,2	293,2
	федеральный бюджет		-	0	0	0	0	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	процентов	104	104	103	102	101	100
8.	Уровень автомобилизации	ед./1000 человек	450	450	468	486	504	522
9.	Убыток от осуществления пригородных пассажирских перевозок	млн. рублей	-	435	301	293	293	293
10.	Величина непокрытых убытков от осуществления пригородных пассажирских перевозок за счет выпадающих доходов от тарифного регулирования и выполнения целевых параметров качества и регулярности перевозок	млн. рублей	-	190	8	0	0	0

Примечания. 1. Целевые показатели в таблице соотносятся к 2014 году.

2. Объем отправленных пассажиров в 2014 году составил 4,5 млн. человек, в том числе железнодорожным транспортом – 2,6 млн. человек, автобусным транспортом – 1,9 млн. человек.

3. На долгосрочную перспективу сохранится увеличение объемов отправления пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом, а также рост мобильности населения.

4. Оценка темпа роста тарифа по отношению к номинальным доходам зависит от принятия соответствующих методических рекомендаций и решений Федеральной антимонопольной службы и в инерционном прогнозе не оценивается.

5. Доля жителей, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию железнодорожным транспортом, не изменится по сравнению с 2014 годом в инерционном сценарии развития при условии сохранения параметров деятельности.

4.6. Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

Ключевыми проблемами транспортного развития Оренбургской области являются:

недофинансирование пригородных перевозок за счет федерального бюджета;

высокий уровень износа автобусного парка;

сохранение негативных миграционных тенденций по районам тяготения транспортной системы;

низкие темпы технико-технологической модернизации транспортной отрасли, обновления основных производственных фондов;

негативное восприятие населением качества и престижности пригородных пассажирских перевозок общественным транспортом.

Для решения данных проблем необходимо следующее:

общее повышение благосостояния населения Оренбургской области за счет общего роста экономики Российской Федерации;

обновление подвижного состава пригородных компаний;

снижение расходных ставок ОАО «РЖД» на ремонт, аренду и эксплуатацию подвижного состава;

принятие Правительством Российской Федерации решения по применению на долгосрочный период льготного коэффициента на услуги инфраструктуры пригородного железнодорожного транспорта;

унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Оренбургской области;

реализация проектов по созданию территориальных кластеров, способствующих повышению занятости, благосостояния населения, потребности в поездках, развитию территорий Оренбургской области;

эффективная нормативно-правовая база Оренбургской области, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания.

V. Целевая модель транспортного обслуживания населения Оренбургской области

5.1. Ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения Оренбургской области в части пригородных пассажирских перевозок

Ключевыми приоритетами транспортного обслуживания населения Оренбургской области являются:

сохранение уровня транспортной обеспеченности населения на уровне не ниже прогнозируемого инерционного сценария;

минимизация расходов областного бюджета на организацию пригородных пассажирских перевозок;

сохранение уровня мобильности населения на уровне не ниже прогнозируемого инерционного сценария;

сохранение транспортной доступности населения к социально значимым услугам на уровне не ниже прогнозируемого инерционного сценария.

Сформированная система приоритетов определяет целевые значения параметров в ССП ТО.

Целевые значения параметров транспортного обслуживания населения Оренбургской области в части пригородных пассажирских перевозок определены на уровне значений прогнозируемого инерционного сценария и приведены в таблице 10.

Целевые значения параметров транспортного обслуживания приведены в таблице 11.

ССП ТО населения Оренбургской области в части пригородных пассажирских перевозок (оптимизированная)

Таблица 11

№ п/п	Наименование параметра	Единица измерения	Целевое значение	Годы				
				2014	2015	2016–2020	2021–2025	2026–2030
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Объем отправленных пассажиров	млн. пассажиров	4,5	4,5	3,8	4,0	4,0	4,0
1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. пассажиров	2,6	2,6	1,9	2,1	2,1	2,1
1.2.	Автомобильный транспорт	млн. пассажиров	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
2.	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс. км (пасс.)/человек	5,30	5,20	5,00	4,90	4,90	4,90
2.1.	Железнодорожный транспорт	пасс. км (пасс.)/человек	5,30	5,20	5,00	4,90	4,90	4,90
2.2.	Автомобильный транспорт	пасс. км (пасс.)/человек	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных
3.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	процентов	более 95	менее 95	менее 95	около 95	более 95	более 95
3.1.	Железнодорожный транспорт	процентов	более 75	более 75	более 75	более 75	более 75	более 90
3.2.	Автомобильный транспорт	процентов	более 95	более 95	более 95	более 95	более 95	более 95
4.	Число населенных пунктов, не имеющих доступа к регулярному автомобильному и железнодорожному транспортному обслуживанию	единиц	240	240	240	240	240	240
4.1.	Железнодорожный транспорт	единиц	1500	1500	1500	1500	1500	1500
4.2.	Автомобильный транспорт	единиц	105	119	119	115	110	105
5.	Плотность транспортной сети	км/кв. километров	0,193	0,181	0,181	0,182	0,183	0,193
5.1.	Железнодорожный транспорт		0,013	0,013	0,013	0,013	0,013	0,013
5.2.	Автомобильный транспорт		0,180	0,168	0,168	0,169	0,170	0,180
6.	Полная величина государственных субсидий, в том числе:	млн. рублей	-	245,9	293,2	293,2	293,2	293,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	областной бюджет (железнодорожный транспорт)		-	245,9	293,2	293,2	293,2	293,2
	федеральный бюджет		-	0	0	0	0	0
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	процентов	100	104	103	102	101	100
8.	Уровень автомобилизации	ед./1000 человек	522	450	468	486	504	522
9.	Убыток от осуществления пригородных пассажирских перевозок	млн. рублей	-	435	301	293	293	293
10.	Величина непокрытых убытков от осуществления пригородных пассажирских перевозок за счет выпадающих доходов от тарифного регулирования и выполнения целевых параметров качества и регулярности перевозок	млн. рублей	-	190	8	0	0	0

5.2. Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу

Основными параметрами ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу в сфере автомобильного транспорта являются:

оказание государственной поддержки транспортным организациям и предприятиям в части замены подвижного состава на автобусы большей вместимости, в том числе работающие на газомоторном топливе;

увеличение доли автодорог с асфальтобетонным покрытием, соответствующих нормативным требованиям, предъявляемыми к перевозке пассажиров.

В сфере железнодорожного транспорта:

осуществление мероприятий по оптимизации движения поездов на направлениях с низким пассажиропотоком;

корректирование графиков движения пригородных поездов для удобства пассажиров.

Параметры ВРТБ на перспективу до 2030 года приведены в таблице 12.

Необходимый уровень транспортного обслуживания населения обеспечивается по всем железнодорожным и автобусным сообщениям.

ВРТБ (2030 год, после оптимизации)

Таблица 12

№ п/п	Сообщение	Протяженность (километров)	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов в сутки	Интервал между отправлениями		Уровень транспортного обслуживания (обеспечивается/ не обеспечивается)
			всего (тыс. пасс./год)	пиковый (пасс./час)				в часы «пик»	в непиковые часы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
I. Железнодорожный транспорт										
1.	Оренбург–Бузулук	246	547,7	249	6709/6711, 6708/6710, 6705/6707, 6706/6704	ежедневно, суббота, воскресенье	2			обеспечивается
2.	Оренбург–Медногорск	223	513,6	243	6768/6776, 6775/6769, 6767	ежедневно	2,5			обеспечивается
3.	Оренбург–Кувандык	194	825,1	373,0	6762/6763	ежедневно	1			обеспечивается
4.	Оренбург–Илецк	77	29,5	33	6754/6753	ежедневно	1			обеспечивается
5.	Орск–Кувандык	138	326,7	221	6601/6606, 6605/6602	ежедневно	1			обеспечивается
6.	Орск–Айдырля	133	111,9	70	6614/6611	ежедневно	1			обеспечивается
7.	Орск–Рудный Клад	196	35,4	32	6632/6631	5 дней в неделю	1			обеспечивается
8.	Бузулук–Тюльпан	93	26,4	25	6719/6720	5 дней в неделю	1			обеспечивается
9.	Бузулук–Колтубанка	26	34,6	12	6745/6746, 6742/6743	ежедневно, суббота, воскресенье	1,5			обеспечивается
10.	Абдулино–Похвистнево	115	139,2	130,0	6595/6596, 6016, 6591, 6015	ежедневно	1,7			обеспечивается
11.	Абдулино–Раевка	7	5,8	7	6457/6458, 6465/6466	ежедневно	2			обеспечивается
II. Автомобильный транспорт										
12.	Оренбург–Абдулино	286	55,5	19	792	ежедневно	13			обеспечивается

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
13.	Оренбург-Бугуруслан	377	42,1	15	805	ежедневно	10			обеспечивается
14.	Оренбург-Бузулук	255	113	44	966	ежедневно	28			обеспечивается
15.	Оренбург-Сорочинск	180	43,8	16	697	ежедневно	11			обеспечивается
16.	Сорочинск-Бузулук	90	51,1	13	640	ежедневно	14			обеспечивается
17.	Бузулук-Бугуруслан	110	50,3	16	588	ежедневно	14			обеспечивается
18.	Бузулук-Абдулино	232	21,9	15	634	ежедневно	6			обеспечивается
19.	Бугуруслан-Абдулино	110	7,6	8	578	ежедневно	2			обеспечивается
20.	Оренбург-Кувандык	197	36,5	12	637	ежедневно	12			обеспечивается
21.	Оренбург-Медногорск	231	106,5	18	638	ежедневно	29			обеспечивается
22.	Медногорск-Кувандык	40	48,2	12	101	ежедневно	12			обеспечивается
23.	Медногорск-Орск	127	8,8	10	661	ежедневно	2			обеспечивается
24.	Кувандык-Орск	110	37,5	11	686	ежедневно	10			обеспечивается
25.	Оренбург-Орск	293	51,1	22	687	ежедневно	15			обеспечивается
26.	Оренбург-Гай	298	18,25	16	647	ежедневно	5			обеспечивается
27.	Оренбург-Новотроицк	286	18,3	14	827	ежедневно	5			обеспечивается
28.	Оренбург-Ясный	460	7,5	10	599	ежедневно	2			обеспечивается
29.	Орск-Новотроицк	23	482,8	170	101	ежедневно	122			обеспечивается
30.	Орск-Гай	41	204	75	102	ежедневно	55			обеспечивается
31.	Орск-Ясный	166	126,4	25	679	ежедневно	32			обеспечивается
32.	Оренбург-Соль-Илецк	78	321,2	133	754	ежедневно	80			обеспечивается
33.	Гай-Кувандык	112	3,65	8	648	ежедневно	1			обеспечивается
34.	Новотроицк-Гай	47	14,4	11	103	ежедневно	4			обеспечивается

VI. Мероприятия по реализации КПТО обслуживания населения Оренбургской области на долго- и среднесрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок

6.1. Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

Основной задачей при планировании схемы транспортного обслуживания является сохранение существующих размеров движения, обеспечение доступности транспортных услуг для населения и инвестиционной привлекательности транспортного сектора.

Для обеспечения необходимого уровня развития транспортной системы Оренбургской области необходимо реализовать ряд проектов и мероприятий, которые положительно скажутся на параметрах транспортного развития Оренбургской области.

Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО представлен в таблице 13.

Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

Таблица 13

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Стоимость (млн. рублей)			Результат мероприятия	Примечания
			всего	за счет средств областного бюджета	за счет средств федерального бюджета		
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Разработка и принятие нормативных правовых актов Оренбургской области по организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом	2015–2016 годы				принятие Закона «Оренбургской области об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Оренбургской области» и других нормативных правовых актов	
2.	Осуществление государственной поддержки по оказываемым услугам по перевозке пассажиров автотранспортом по регулируемым тарифам	ежегодно	в соответствии с областным бюджетом на очередной год			возмещение части затрат перевозчикам, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров	
3.	Осуществление государственной поддержки в виде субсидий при перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	ежегодно	в соответствии с областным бюджетом на очередной год			возмещение пригородным пассажирским компаниям недополученных доходов в связи с оказанием услуг	
4.	Совершенствование организации железнодорожных перевозок по маршруту Оренбург–Орск	2017–2018 годы				создание новых транспортных схем внутри Оренбургской агломерации для улучшения транспортных	

1	2	3	4	5	6	7	8
						связей и повышения транспортной подвижности населения	
5.	Приобретение городскими округами и муниципальными районами автобусов, в том числе работающих на газомоторном топливе	2015–2020 годы				организация транспортного обслуживания населения на внутри муниципальных маршрутах	
6.	Осуществление координации автомобильного и железнодорожного видов транспорта с целью повышения эффективности их работы	2015–2030 годы				оптимизация транспортной работы; обеспечение транспортной доступности для населения; эффективное использование бюджетных средств, направляемых на компенсацию потерь в доходах	

6.2. Эффекты от реализации КПТО

Реализация КПТО оказывает позитивное воздействие на развитие транспортной системы Оренбургской области. Получателями позитивных эффектов от его реализации являются население, транспортный бизнес Оренбургской области.

Основным положительным эффектом для населения является сохранение доступности регулярного транспортного обслуживания; уменьшение количества населенных пунктов и доли жителей, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию; сохранение доступности социально значимых услуг.

Основными положительными эффектами для транспортного бизнеса являются инвестиционная привлекательность пригородного транспортного комплекса Оренбургской области и сохранение достаточного уровня его рентабельности.

Суммарные затраты на реализацию КПТО будут определяться ежегодно при формировании закона Оренбургской области об областном бюджете на очередной финансовый год.

6.3. Риски при реализации КПТО

Основными рисками при реализации КПТО являются:

увеличение финансовой нагрузки на автотранспортные организации Оренбургской области в связи с реализацией мероприятий по обеспечению транспортной безопасности в рамках законодательства Российской Федерации, что не позволит использовать в достаточном объеме собственные средства для обновления подвижного состава и модернизации производственно-технических баз предприятий;

отсутствие государственного участия в финансировании проектов развития транспортной инфраструктуры с низкой для бизнеса инвестиционной привлекательностью из-за высокой капиталоемкости и длительных сроков окупаемости;

повышение тарифных ставок ОАО «РЖД»;

снижение темпов экономического роста Оренбургской области, влекущее ограничение платежеспособности и мобильности населения.

VII. Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок

На основе прогноза пассажиропотока сформирован региональный заказ и определены требования к параметрам осуществления пригородных пассажирских перевозок.

Данные требования с учетом реализации всех мер, в том числе мер государственной поддержки, обеспечат сохранение устойчивого функционирования железнодорожных пригородных пассажирских компаний

и автомобильных перевозчиков на уровне не ниже существующего.

Информация о наличии задолженности перед ОАО «СПК» и ОАО «БППК»:

пригородные компании предъявили судебные иски о взыскании предусмотренных договорами выпадающих доходов за 2011 год на общую сумму 232,4 млн. рублей, в том числе:

ОАО «СПК» – 220,1 млн. рублей за 2011 год;

ОАО «БППК» – 12,3 млн. рублей за 2011 год.

В настоящее время Арбитражным судом Оренбургской области рассматриваются иски, кроме того ОАО «СПК» подготовлен проект искового заявления о взыскании убытков за 2013 год в сумме 22,2 млн. рублей.

Механизм погашения задолженности будет проработан в случае вступления в законную силу решения Арбитражного суда Оренбургской области об удовлетворении исков пригородных пассажирских компаний.

Данные об объемах и стоимости транспортного заказа Оренбургской области представлены в таблице 14.

Транспортный заказ Оренбургской области (2030 год)

Таблица 14

№ п/п	Сообщение	Объем заказа		Вид транспорта	Уровень тарифа		Общая стоимость транспортного заказа (млн. рублей)
		общий объем (млн. местокилометров)	размеры движения		экономически обоснованный (рублей)	установленный в рамках регионального заказа (рублей)	
1	2	3	4	5	6	7	8
I. Железнодорожный транспорт							
1.	Оренбург–Бузулук	64,86	4	железнодорожный	не установлен	26	293,2
2.	Оренбург–Медногорск	75,06	2,5	железнодорожный			
3.	Оренбург–Кувандык	59,07	1	железнодорожный			
4.	Оренбург–Илецк	5,86	1	железнодорожный			
5.	Орск–Кувандык	84,04	2	железнодорожный			
6.	Орск–Айдырля	40,05	1	железнодорожный			
7.	Орск–Рудный Клад	10,68	1	железнодорожный			
8.	Бузулук–Тюльпан	5,07	1	железнодорожный			
9.	Бузулук–Колтубанка	2,55	2	железнодорожный			
10.	Абдулино–Похвистнево	36,38	1,7	железнодорожный			
11.	Абдулино–Раевка	2,8	2	железнодорожный			
II. Автомобильный транспорт							
12.	Оренбург–Абдулино	0,075	13	автобус		2	
13.	Оренбург–Бугуруслан	0,37	10	автобус		2	
14.	Оренбург–Бузулук	0,18	28	автобус		2	
15.	Оренбург–Сорочинск	0,37	11	автобус		2	
16.	Сорочинск–Бузулук	0,07	14	автобус		2	
17.	Бузулук–Бугуруслан	0,1	14	автобус		2	
18.	Бузулук–Абдулино	0,21	6	автобус		2	
19.	Бугуруслан–Абдулино	0,04	2	автобус		2	
20.	Оренбург–Кувандык	0,02	12	автобус		2	
21.	Оренбург–Медногорск	0,15	29	автобус		2	

1	2	3	4	5	6	7	8
22.	Медногорск-Кувандык	0,08	12	автобус		2	
23.	Медногорск-Орск	0,11	2	автобус		2	
24.	Кувандык-Орск	0,02	10	автобус		2	
25.	Оренбург-Орск	0,19	15	автобус		2	
26.	Оренбург-Гай	0,27	5	автобус		2	
27.	Оренбург-Новотроицк	0,09	5	автобус		2	
28.	Оренбург-Ясный	0,15	2	автобус		2	
29.	Орск-Новотроицк	0,003	122	автобус		2	
30.	Орск-Гай	0,35	55	автобус		2	
31.	Орск-Ясный	0,61	32	автобус		2	
32.	Оренбург-Соль-Илецк	0,17	80	автобус		2	
33.	Гай-Кувандык	0,65	1	автобус		2	
34.	Новотроицк-Гай	0,003	4	автобус		2	
