



**ПРАВИТЕЛЬСТВО ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ**  
**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

---

29.05.2019

г. Оренбург

№ 325-п

**О внесении изменения в постановление Правительства  
Оренбургской области от 16.05.2016 № 326-п**

1. Внести в постановление Правительства Оренбургской области от 16.05.2016 № 326-п «Об утверждении комплексного плана транспортного обслуживания населения Оренбургской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок» следующее изменение:

приложение постановлению изложить в новой редакции согласно приложению к настоящему постановлению.

2. Постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Временно исполняющий  
обязанности Губернатора



Д.В.Паслер

Приложение  
к постановлению  
Правительства области  
от 29.05.2019 № 325-н

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 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 межмуниципальных маршрутов.

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, утвержденная постановлением Правительства Оренбургской области от 20 августа 2010 года № 551-пп;

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

## 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 31 января 2018 года) – 1970,29 тыс. жителей. Плотность населения – 16,2 человека на 1 кв. километр.

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

Крупнейшие населенные пункты Оренбургской области:

город Оренбург – 576,808 тыс. жителей;

город Орск – 236,932 тыс. жителей;

город Новотроицк – 97,755 тыс. жителей;

город Бузулук – 85,199 тыс. жителей.

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

**Основные социально-экономические показатели Оренбургской области и их прогноз**

**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	951,9	1240,7	1628,7
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	1950,1	1897,6	1844,7
	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	105	–	–

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.

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 транспортного обслуживания населения в пригородном сообщении на территории Оренбургской области.

## 2.2. Экономика Оренбургской области

Экономический рост в Оренбургской области в 2014–2016 годах был отрицательным в связи с санкциями, внешнеэкономической нестабильностью.

Валовой региональный продукт в 2016 году, по данным статистики, составил 772,1 млрд. рублей. Индекс физического объема – 99,1 процента к предыдущему году.

В структуре ВРП значительное место сохраняется за промышленным производством – 51,4 процента, на сельское хозяйство приходится 10,4 процента, оптовую и розничную торговлю – 7,4 процента, строительство – 6,9 процента, транспорт и связь – 6,2 процента, другие сферы экономики – 17,7 процента.

По оценочным расчетам, изменения в структуре ВРП до 2030 года будут незначительными, прогнозируется сокращение сектора промышленности.

В 2017 году в Оренбуржье наметился рост экономики. Валовой региональный продукт оценочно составил 817,3 млрд. рублей, или 100,6 процента в сопоставимых ценах к предыдущему году.

В 2018 году показатель ВРП составлял 880,5 млрд. рублей, или 100,5 процента к уровню 2017 года. На показатель роста ВРП основное влияние оказывают промышленное и сельскохозяйственное производство, инвестиционная активность, умеренное развитие которых пока не позволяет выйти на докризисный уровень.

В 2019 году и в перспективе экономический рост сохранится с учетом положительной динамики развития всех секторов экономики области.

В 2030 году по сравнению с 2018 годом ВРП по базовому варианту в текущих ценах вырастет, по прогнозу, в 2,7 раза, в сопоставимых ценах – на 42,7 процента, по консервативному варианту – в 2,6 раза и на 40,0 процента соответственно. Ускорение экономического роста региона в перспективе

будет определяться устойчивым развитием промышленного и сельскохозяйственного производства, реализацией программ импортозамещения и развития экспорта, активизацией инвестиционной деятельности и ростом объемов строительства, увеличением объемов производства товаров и услуг, повышением среднедушевых доходов населения.

Правительством Оренбургской области реализуется комплекс мер, направленных на повышение темпов роста ВРП области: привлечение инвестиций в экономику области, создание и развитие инвестиционной инфраструктуры (индустриальные парки, бизнес-инкубаторы, инвестиционные площадки), оказание государственной гарантийной поддержки субъектам малого и среднего предпринимательства, участие в создании новых производств и рабочих мест, модернизации производственных мощностей предприятий.

### 2.3. Демографическая политика

Среднегодовая численность населения Оренбургской области в 2018 году составила 1970,29 тыс. человек.

Процессы урбанизации отражаются на долях городского и сельского населения в общей численности населения. В 2018 году доля городского населения составила 60,2 процента в общей численности населения Оренбургской области, сельского населения – 39,8 процента.

Демографическую ситуацию в 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. Этому 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 957,7 тыс. человек. Средняя заработная плата составляет 29,9 тыс. рублей. Уровень безработицы на 1 января 2019 года составил 1,37 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.

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

Уровень среднемесячных номинальных начислений заработной платы работников организаций в 2019–2030 годах увеличится на 95,0 процента (5,7 процента в год).

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

- обеспечение роста объемов производства;
- повышение технического уровня производства;
- обеспечение потребности в кадрах обслуживающего и административно-управленческого персонала необходимой квалификации;
- мотивация и стимулирование продуктивности труда работников предприятий;
- достижение правильных соотношений в заработной плате в соответствии с количеством и качеством 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 2017 году составляла 25,75 кв. метра на 1 человека, что на 0,47 кв. метра больше, чем в 2016 году.

Значение данного показателя в 2019 году в соответствии с государственной программой «Стимулирование развития жилищного строительства в Оренбургской области» прогнозируется в размере 25,9 кв. метра на 1 человека.

## 2.6. Территориальное развитие

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

Совершенствование механизмов государственного стимулирования инновационной деятельности, в том числе в рамках подпрограммы «Развитие

малого и среднего предпринимательства» государственной программы «Экономическое развитие Оренбургской области», утвержденной постановлением Правительства Оренбургской области от 25 декабря 2018 года № 888-пп;

активизация взаимодействия с государственными корпорациями с целью привлечения инвестиций.

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 «Первая водная компания» реализуется проект по созданию в городе 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 390,0 млн. рублей.

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

производство трикотажной одежды, аксессуаров;

оптово-розничную торговлю;

послевузовское 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».

При поддержке Министерства промышленности и торговли Российской Федерации (далее – Минпромторг России) индустриальный парк «Оренбургский пуховый платок» (далее – индустриальный парк), который включен в реестр индустриальных парков Минпромторга России, получает государственную поддержку в виде субсидирования части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным на строительство индустриального парка в 2014 году.

Сегодня индустриальный парк – это 35 тыс. кв. метров площадей и более 1200 сотрудников. Коллекции трикотажных изделий разрабатываются совместно с известнейшими кутюрье и демонстрируются на крупнейших мировых выставках и показах. Под брендом «Оренбургский пуховый платок» по системе франчайзинг открыто более 50 магазинов в Российской Федерации и странах СНГ. Уже в 2019 году планируется строительство еще одного корпуса индустриального парка, где разместятся расширяющиеся трикотажные и носочные производства.

Инвестиции в основной капитал в Оренбургской области в 2012–2030 годах 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:

во внешней макросреде, включающей политические, экономические, социальные, технологические, правовые тенденции;

в среде влияния (факторы внешней среды, которые развиваются во взаимосвязи с развитием транспортной системы, пригородных территорий, непосредственно тяготеющих к железной дороге или автомобильным магистралям, и другие);

во внутренней среде, включающей 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	Объект 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»

### 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	Объект анализа	Ключевые позитивные факторы развития
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 перевозках и развитие территорий Оренбургской области.

Сведения настоящего раздела учитываются при формировании и 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 13 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.

Общий объем работы пригородного железнодорожного транспорта Оренбургской области в 2017 году составил:

75889,14 тыс. пассажиро-километров – по данным акционерного общества «Свердловская пригородная компания» (далее – АО «СПК»);

5831,71 тыс. пассажиро-километров – по данным акционерного общества «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» (далее – АО «БППК»).

Всего пригородным железнодорожным транспортом было перевезено 1,46 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
<b>I. Железнодорожный транспорт</b>					
1.	Оренбург–Бузулук	Оренбург, Каргала, Сырт, Переволоцкая, Платовка, Новосергиевская, Гамалеевка, Сорочинская, Тоцкая, Погромное, Красногвардеец-2, Красногвардеец-1, Бузулук	224	246	социально значимо
2.	Кувандык–Медногорск	Кувандык, Медногорск	26	29	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, Ащебутак, 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.	Оренбург–Чебеньки	Оренбург, Сакмарская, Чебеньки,	45	55	социально значимо
12.	Абдулино–Похвистнево	Абдулино, Сарай-Гир, Филипповка, Асекеево, Заглядино, Бугуруслан, Похвистнево	101	115	социально значимо
13.	Абдулино–Раевка	Абдулино, Талды, Булак, Приютово, Аксаково, Глуховская, Аксеново, Шафраново, Раевка	6	7	социально значимо

1	2	3	4	5	6
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 электрифицированных линий – 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 АО «СПК» и АО «БПК».

Эксплуатационные показатели и показатели технической оснащенности КБЖД и ЮУЖД приведены в таблицах 5–8 и схеме транспортного обслуживания Оренбургской области железнодорожным транспортом (рисунок 1).

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

Таблица 5

№ п/п	Сообщение, участок		Год	Показатели технической оснащенности				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)
				1	2		всего		всего			
начальная станция	конечная станция	1 путь	2 путь	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 (километро в всего/область)	Время хода (часов всего/область)	Вагоно-часы (всего/область)	Вагоно-километры (всего/область)	Поездо-часы (всего/область)	Период курсирова-ния
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

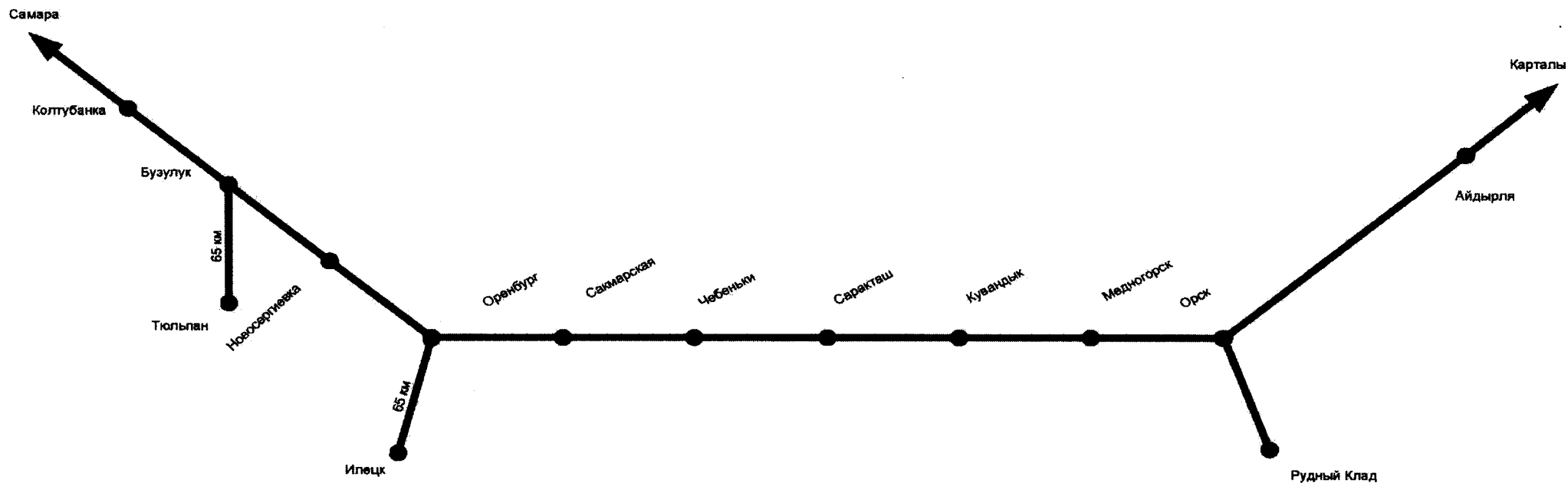
**Технико-эксплуатационные показатели работы железнодорожного транспорта ЮУЖД по сообщениям  
железнодорожного транспорта по Оренбургской области**

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	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 АО «СПК»



## Существующая сеть пригородных поездов Абдулино–Похвистнево АО «БПК»





## Выбытие железнодорожного подвижного состава

№ п/п	Сообщение, группа маршрутов	Размеры движения, (пар/сутки)	Год												
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Электропоезда переменного тока	вагоны (единиц)											4		4
2.	Электропоезда переменного тока	составы (единиц)											1		1
3.	Электропоезда постоянного тока	вагоны (единиц)													
4.	Электропоезда постоянного тока	составы (единиц)													
5.	Рельсовый автобус	вагоны (единиц)													
6.	Рельсовый автобус	составы (единиц)		2	4				1			2			
7.	Локомотивная тяга	вагоны (единиц)													
8.	Локомотивная тяга	составы (единиц)													
9.	Дизель-поезда	вагоны (единиц)													
10.	Дизель-поезда	составы (единиц)													
11.	Итого	вагоны (единиц)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
12.	Итого	составы (единиц)	0	2	4	0	0	0	1	0	0	2	1	0	1

## Приобретение железнодорожного подвижного состава

№ п/п	Сообщение, группа маршрутов	Размеры движения, (пар/сутки)	Год												
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.	Электропоезда переменного тока	вагоны (единиц)											4		4
2.	Электропоезда переменного тока	составы (единиц)											1		1
3.	Электропоезда переменного тока	сумма (млн. рублей)		99,90	199,8				50,0			99,9			
4.	Электропоезда переменного тока	механизм приобретения													
5.	Электропоезда постоянного тока	вагоны (единиц)													
6.	Электропоезда постоянного тока	составы (единиц)													
7.	Электропоезда постоянного тока	сумма (млн. рублей)													
8.	Электропоезда постоянного тока	механизм приобретения													
9.	Рельсовый автобус	вагоны (единиц)		2	4				1			2			
10.	Рельсовый автобус	составы (единиц)													
11.	Рельсовый автобус	сумма (млн. рублей)		99,9	199,8				50,0			99,9			



### 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 находится 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.

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

На территории Оренбургской области работают 39 автобусных маршрутов, связывающих город 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 город Оренбург связан автобусным сообщением с городами Республики Башкортостан: Уфой, Стерлитамаком, Салаватом, Ишимбаем, Октябрьским; городами: Пермью,

Казанью, Набережными Челнами, Самарой, Нижним Новгородом, Тюменью, Ижевском 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» (далее – программа).

В рамках программы ежегодно оказывается государственная поддержка в виде предоставления субвенций и субсидий, в том числе:

субвенции бюджетам городских округов и муниципальных районов на обеспечение отдельных государственных полномочий по организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам в части регулярных перевозок граждан до территорий садоводческих и огороднических некоммерческих товариществ;

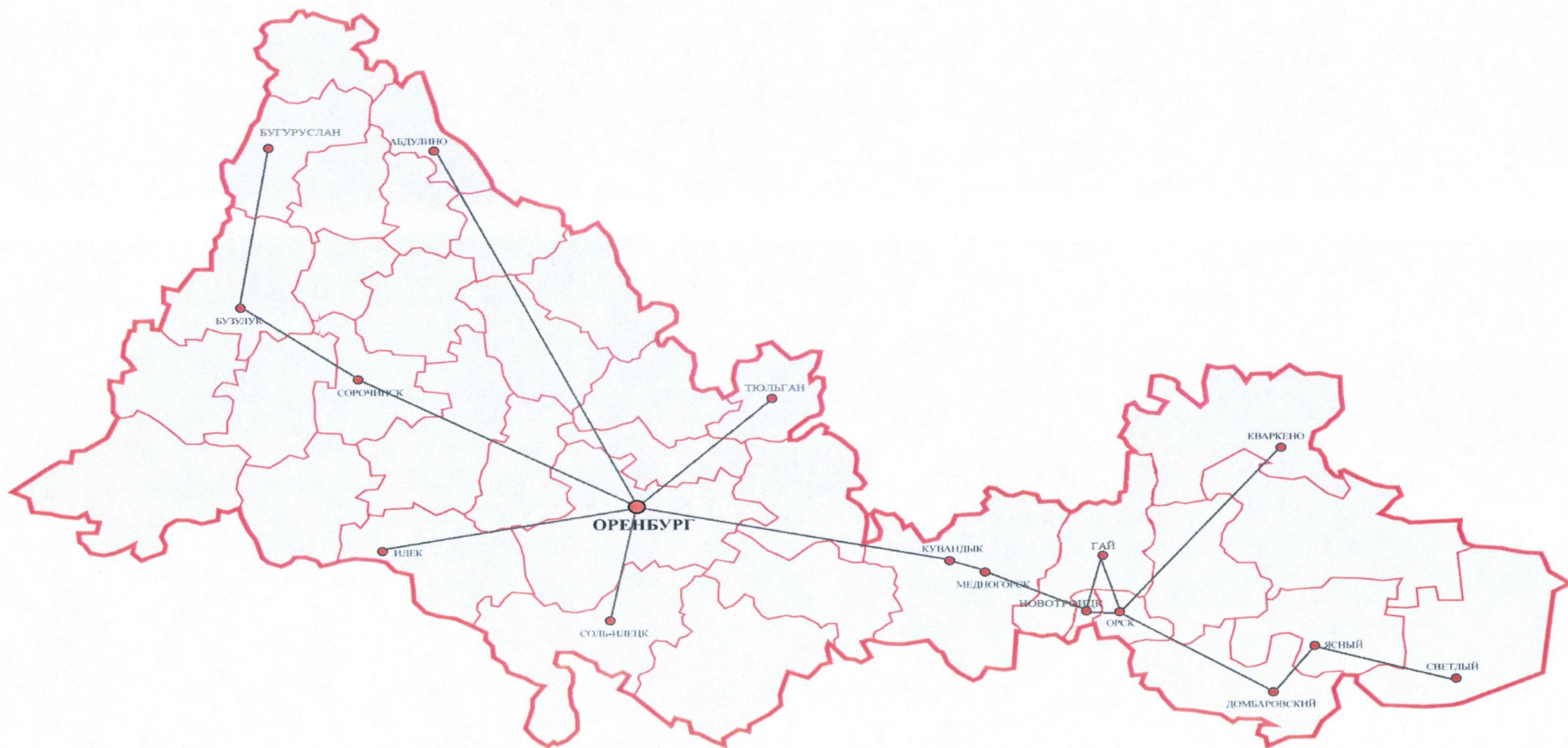
субсидий на возмещение недополученных доходов в связи с обеспечением проезда граждан в пассажирском автомобильном и городском наземном электрическом транспорте общего пользования с использованием социальных проездных документов.

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 2017 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 АО «СПК», АО «БПК» и автомобильных перевозчиков.

Параметры ВРТБ в существующих условиях представлены в таблице 9.

## ВРТБ в существующих условиях

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.	Кувандык–Медногорск	29,0	513,6	259	6776/6775	ежедневно	1			обеспечивается
3.	Оренбург–Кувандык	194	825,1	680,0	6768/6769, 6762/6763, 6789/6790	ежедневно	3			обеспечивается
4.	Оренбург–Илецк	77	29,5	30	6754/6753	ежедневно	1			обеспечивается
5.	Орск–Кувандык	86,3	326,7	329	6601/6606, 6605/6602	ежедневно	2			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(6738)/ 6743, 6745/6746	ежедневно	2			обеспечивается
10.	Оренбург–Саракташ	105	0	0	6767	ежедневно	0,5			обеспечивается
11.	Оренбург–Чебеньки	55	25,7	70	6772	ежедневно	0,5			обеспечивается
12.	Абдулино–Похвистнево	115	160,5	135,0	6592/6591, 6595/6596, 6015/6016	ежедневно	2,5			обеспечивается

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
13.	Абдулино–Раевка	7	6,7	7	6457/6458, 6465/6466	ежедневно	2			обеспечивается
<b>II. Автомобильный транспорт</b>										
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 (ед. измерения)	Значение показателя									Примечание
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Объем отправленных пассажиров в пригородном сообщении (тыс. пассажиров), в том числе:	4500,00	3460,11	3340,00	3360,00	3470,00	3470,00	3370,00	3370,00	3370,0	
1.1.	Железнодорожный транспорт	2600,00	1600,76	1440,00	1460,00	1470,00	1470,00	1470,00	1470,00	1470,00	
1.2.	Автомобильный транспорт	1900,00	1859,35	1900,00	1900,00	2000,00	2000,00	1900,00	1900,00	1900,0	
1.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2.	Пассажирооборот в пригородном сообщении (миллионов пассажиро-километров), в том числе:	80,20	80,20	80,20	82,70	84,43	78,06	78,06	78,06	78,06	
2.1.	Железнодорожный транспорт	80,20	80,20	80,20	82,70	84,43	78,06	78,06	78,06	78,06	
2.2.	Автомобильный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Нет данных
2.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
3.	Коэффициент подвижности (мобильности) населения в пригородном сообщении (пассажиров на 1 человека), в том числе:	2,25	2,25	1,67	1,69	1,73	1,73	1,69	1,69	1,77	
3.1.	Железнодорожный транспорт	2,25	2,25	1,67	1,69	1,73	1,73	1,69	1,69	1,77	
3.2.	Автомобильный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Нет данных
3.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
4.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию населения в пригородном сообщении (процентов)	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	0,00	95,00	95,00	95,00	
5.	Число населенных пунктов, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию населения в пригородном сообщении (единиц)	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	
6.	Плотность транспортной сети (км/км <sup>2</sup> ), в том числе:	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,19	
6.1.	Железнодорожный транспорт	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	
6.2.	Автомобильный транспорт	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,18	
6.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
7.	Объем транспортного заказа в пригородном сообщении (миллионов вагоно-километров), в том числе:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
7.1.	Железнодорожный транспорт,	3,96	3,96	3,96	4,77	4,31	4,31	4,31	4,31	4,31	
7.2.	Автомобильный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	нет данных
7.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
8.	Субсидии из бюджета субъекта Российской Федерации на компенсацию потерь в доходах (затраты), возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении (миллионов рублей), в том числе:	171,60	171,60	171,60	311,40	281,90	252,40	248,50	247,70	247,70	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
8.1.	Железнодорожный транспорт	171,60	171,60	171,60	311,40	281,90	252,40	248,50	247,50	247,50	
8.2.	Автомобильный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
8.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
9.	Субсидии из бюджета субъекта Российской Федерации на компенсацию потерь в доходах (затраты), возникающих в результате установления льгот на перевозку пассажиров в пригородном сообщении (миллионов рублей), в том числе:	158,60	158,00	158,60	134,50	88,30	88,30	88,30	88,30	88,30	
9.1.	Железнодорожный транспорт	4,90	4,30	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	
9.2.	Автомобильный транспорт	153,70	153,70	153,70	129,60	83,40	83,40	83,40	83,40	83,40	
9.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
10.	Отношение темпов роста тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении к среднему темпу роста номинальных доходов населения (процентов), в том числе:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
10.1.	Железнодорожный транспорт	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
10.2.	Автомобильный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
10.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
11.	Уровень автомобилизации населения субъекта Российской Федерации (единиц на 1000 человек)	450,00	468,00	486,00	486,00	486,00	486,00	486,00	504,00	522,00	

#### Примечания.

1. Целевые показатели в таблице соотносятся с целевыми показателями 2017 года.

2. Объем отправленных пассажиров в 2017 году составил 3,36 млн. человек, в том числе железнодорожным транспортом – 1,46 млн. человек, автобусным транспортом – 1,9 млн. человек.

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

4. 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:

- высокий уровень износа автобусного парка;
- сохранение негативных миграционных тенденций;
- 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 АО «РЖД» на ремонт, аренду и эксплуатацию подвижного состава;
- унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса 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 (ед. измерения)	Значение показателя									Примечание
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Объем отправленных пассажиров в пригородном сообщении (тыс. пассажиров), в том числе:	4500,00	3460,11	3340,00	3360,00	3470,00	3470,00	3370,00	3370,00	3370,0	
1.1.	Железнодорожный транспорт	2600,00	1600,76	1440,00	1460,00	1470,00	1470,00	1470,00	1470,00	1470,0	
1.2.	Автомобильный транспорт	1900,00	1859,35	1900,00	1900,00	2000,00	2000,00	1900,00	1900,00	1900,0	
1.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2.	Пассажирооборот в пригородном сообщении (миллионнов пассажиро-километров), в том числе:	80,20	80,20	80,20	82,70	84,43	78,06	78,06	78,06	78,06	
2.1.	Железнодорожный транспорт	80,20	80,20	80,20	82,70	84,43	78,06	78,06	78,06	78,06	
2.2.	Автомобильный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
3.	Коэффициент подвижности (мобильности) населения в пригородном сообщении (пассажиров на 1 человека), в том числе:	2,25	2,25	1,67	1,69	1,73	1,73	1,69	1,69	1,77	
3.1.	Железнодорожный транспорт	2,25	2,25	1,67	1,69	1,73	1,73	1,69	1,69	1,77	
3.2.	Автомобильный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
3.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Нет данных
4.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию населения в пригородном сообщении (процентов)	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	
5.	Число населенных пунктов, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию населения в пригородном сообщении (единиц)	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	240,00	
6.	Плотность транспортной сети (км/км <sup>2</sup> ), в том числе:	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,19	
6.1.	Железнодорожный транспорт	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	
6.2.	Автомобильный транспорт	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,18	
6.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
7.	Объем транспортного заказа в пригородном сообщении (миллионов вагоно-километров), в том числе:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
7.1.	Железнодорожный транспорт	3,96	3,96	3,96	4,77	4,31	4,31	4,31	4,31	4,31	
7.2.	Автомобильный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
7.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
8.	Субсидии из бюджета субъекта Российской Федерации на компенсацию потерь в доходах	171,60	171,60	171,60	311,40	281,90	252,40	248,50	247,70	247,70	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	(затраты), возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении (миллионов рублей), в том числе:										
8.1.	Железнодорожный транспорт	171,60	171,60	171,60	311,40	281,90	252,40	248,50	247,50	247,50	
8.2.	Автомобильный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Нет данных
8.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
9.	Субсидии из бюджета субъекта Российской Федерации на компенсацию потерь в доходах (затраты), возникающих в результате установления льгот на перевозку пассажиров в пригородном сообщении (миллионов рублей), в том числе:	158,60	158,00	158,60	134,50	88,30	88,30	88,30	88,30	88,30	
9.1.	Железнодорожный транспорт	4,90	4,30	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	
9.2.	Автомобильный транспорт	153,70	153,70	153,70	129,60	83,40	83,40	83,40	83,40	83,40	
9.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
10.	Отношение темпов роста тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении к среднему темпу роста номинальных доходов населения (процентов), в том числе:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
10.1.	Железнодорожный транспорт	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
10.2.	Автомобильный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
10.3.	Внутренний водный транспорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
11.	Уровень автомобилизации населения субъекта Российской Федерации (единиц на 1000 человек)	450,00	468,00	486,00	486,00	486,00	486,00	486,00	504,00	522,00	

## 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
<b>I. Железнодорожный транспорт</b>										
1.	Оренбург–Бузулук	246	547,7	249	6709/6711, 6708/6710, 6705/6707, 6706/6704	ежедневно, суббота, воскресенье	2			обеспечивается
2.	Кувандык–Медногорск	29	513,6	243	6776/6775	ежедневно	1			обеспечивается
3.	Оренбург–Кувандык	194	825,1	373,0	6762/6763, 6762/6763, 6789/6790	ежедневно	3			обеспечивается
4.	Оренбург–Илецк	77	29,5	33	6754/6753	ежедневно	1			обеспечивается
5.	Орск–Кувандык	86,3	326,7	221	6601/6606, 6605/6602	ежедневно	2			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(6738)/6743	ежедневно	2			обеспечивается
10.	Оренбург–Саракташ	105	0,0	0	6767	ежедневно	0,5			обеспечивается
11.	Оренбург–Чебеньки	55	25,7	70	6772	ежедневно	0,5			обеспечивается
12.	Абдулино–Похвистнево	115	139,2	130,0	6595/6596, 6016, 6591, 6015	ежедневно	1,7			обеспечивается

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
13.	Абдулино–Раевка	7	5,8	7	6457/6458, 6465/6466	ежедневно	2			обеспечивается
<b>II. Автомобильный транспорт</b>										
14.	Оренбург–Абдулино	286	55,5	19	792	ежедневно	13			обеспечивается
15.	Оренбург–Бугуруслан	377	42,1	15	805	ежедневно	10			обеспечивается
16.	Оренбург–Бузулук	255	113	44	966	ежедневно	28			обеспечивается
17.	Оренбург–Сорочинск	180	43,8	16	697	ежедневно	11			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	7,6	8	578	ежедневно	2			обеспечивается
22.	Оренбург–Кувандык	197	36,5	12	637	ежедневно	12			обеспечивается
23.	Оренбург–Медногорск	231	106,5	18	638	ежедневно	29			обеспечивается
24.	Медногорск–Кувандык	40	48,2	12	101	ежедневно	12			обеспечивается
25.	Медногорск–Орск	127	8,8	10	661	ежедневно	2			обеспечивается
26.	Кувандык–Орск	110	37,5	11	686	ежедневно	10			обеспечивается
27.	Оренбург–Орск	293	51,1	22	687	ежедневно	15			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	7,5	10	599	ежедневно	2			обеспечивается
31.	Орск–Новотроицк	23	482,8	170	101	ежедневно	122			обеспечивается
32.	Орск–Гай	41	204	75	102	ежедневно	55			обеспечивается
33.	Орск–Ясный	166	126,4	25	679	ежедневно	32			обеспечивается
34.	Оренбург–Соль-Илецк	78	321,2	133	754	ежедневно	80			обеспечивается
35.	Гай–Кувандык	112	3,65	8	648	ежедневно	1			обеспечивается
36.	Новотроицк–Гай	47	14,4	11	103	ежедневно	4			обеспечивается

## VI. Мероприятия по реализации КПТО

### 6.1. Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

Основными задачами при разработке схемы транспортного обслуживания являются 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
			всего	за счет средств областного бюджета	за счет средств федерального бюджета	
1	2	3	4	5	6	7
1.	Разработка и принятие нормативных правовых актов Оренбургской области по организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом	2019–2030 годы	0,00	0,00	0,00	принятие нормативных правовых актов Оренбургской области
2.	Осуществление государственной поддержки в форме предоставления 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
3.	Приобретение городскими округами и муниципальными районами автобусов, в том числе работающих на газомоторном топливе	2019–2030 годы	0,00	0,00	0,00	организация транспортного обслуживания населения на внутримunicipальных маршрутах
4.	Осуществление координации автомобильного и железнодорожного видов транспорта с целью повышения эффективности их работы	2019–2030 годы	0,00	0,00	0,00	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, представители транспортного бизнеса Оренбургской области.

Основными положительными эффектами для населения являются 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 представителей 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 подготовке проекта 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 перевозчиков 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 объем транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Оренбургской области 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.

Данные об объемах и стоимости транспортного обслуживания населения в пригородном сообщении на территории Оренбургской области представлены в таблице 14.

**Объем и стоимость транспортного обслуживания населения в пригородном сообщении на территории Оренбургской области  
(2030 год)**

Таблица 14

№ п/п	Сообщение	Объем заказа		Вид транспорта	Уровень тарифа		Общая стоимость транспортного обеспечения за счет средств областного бюджета (млн. рублей)
		общий объем (млн. место-километров)	размеры движения		экономически обоснованный (рублей)	установленный Правительством Оренбургской области (рублей/километр)	
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>I. Железнодорожный транспорт</b>							
1.	Оренбург–Бузулук	64,86	4	железнодорожный	не установлен	26	257,3
2.	Кувандык –Медногорск	5,06	1	железнодорожный			
3.	Оренбург–Кувандык	59,07	3	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.	Оренбург – Саракташ	2,5	0,5	железнодорожный			
11.	Оренбург – Чебеньки	2,2	0,5	железнодорожный			
12.	Абдулино–Похвистнево	36,38	2,5	железнодорожный			
13.	Абдулино–Раевка	2,8	2	железнодорожный			
<b>II. Автомобильный транспорт</b>							
14.	Оренбург–Абдулино	0,075	13	автобус			
15.	Оренбург–Бугуруслан	0,37	10	автобус			
16.	Оренбург–Бузулук	0,18	28	автобус			
17.	Оренбург–Сорочинск	0,37	11	автобус			
18.	Сорочинск–Бузулук	0,07	14	автобус			
19.	Бузулук–Бугуруслан	0,1	14	автобус			
20.	Бузулук–Абдулино	0,21	6	автобус			

1	2	3	4	5	6	7	8
21.	Бугуруслан–Абдулино	0,04	2	автобус			
22.	Оренбург–Кувандык	0,02	12	автобус			
23.	Оренбург–Медногорск	0,15	29	автобус			
24.	Медногорск–Кувандык	0,08	12	автобус			
25.	Медногорск–Орск	0,11	2	автобус			
26.	Кувандык–Орск	0,02	10	автобус			
27.	Оренбург–Орск	0,19	15	автобус			
28.	Оренбург–Гай	0,27	5	автобус			
29.	Оренбург–Новотроицк	0,09	5	автобус			
30.	Оренбург–Ясный	0,15	2	автобус			
31.	Орск–Новотроицк	0,003	122	автобус			
32.	Орск–Гай	0,35	55	автобус			
33.	Орск–Ясный	0,61	32	автобус			
34.	Оренбург–Соль-Илецк	0,17	80	автобус			
35.	Гай–Кувандык	0,65	1	автобус			
36.	Новотроицк–Гай	0,003	4	автобус			