



## ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ

### РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 8 июня 2019 года, г. Чита

№ 408р

#### Об утверждении комплексного плана транспортного обслуживания населения Забайкальского края 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:

утвердить комплексный план транспортного обслуживания населения Забайкальского края на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок (прилагается).

Исполняющий обязанности  
первого заместителя  
председателя Правительства  
Забайкальского края



М.Ф. Мирхайдаров

УТВЕРЖДЕН



КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН  
ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ  
ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ НА СРЕДНЕ- И ДОЛГОСРОЧНУЮ  
ПЕРСПЕКТИВУ (ДО 2030 ГОДА)  
В ЧАСТИ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Чита – 2019 г.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	4
1. Условия реализации КПТО.....	6
1.1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Забайкальского края.....	6
1.2. Ситуационный анализ условий реализации КПТО.....	12
1.3. Выводы.....	15
2. Существующее состояние транспортного обслуживания населения Забайкальского края в части пригородных пассажирских перевозок.....	15
2.1. Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.....	15
2.2. Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях.....	31
2.3. Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок .....	34
2.4. Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.....	39
3. Целевая модель транспортного обслуживания населения Забайкальского края.....	41
3.1. Приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.....	41
3.2. Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРТБ.....	42
3.3. Перспективные значения параметров транспортного обслуживания для оптимизированной схемы транспортного обслуживания.....	43
3.4. Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу.....	47
4. Дорожная карта реализации КПТО.....	50
4.1. Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО.....	50
4.2. Эффекты от реализации КПТО.....	52
4.3. Риски от реализации КПТО.....	53
5. Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок.....	55

## Введение

Комплексный план транспортного обслуживания населения Забайкальского края на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок (далее – КПТО) – основной документ стратегического планирования в области пригородных перевозок в Забайкальском крае.

КПТО разработан во исполнение поручения исполняющего обязанности Министра транспорта Российской Федерации Аристова С.А. от 1 июля 2015 года № СА-28/8232 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 Минтрансом России.

В соответствии с выпиской из протокола от 11 сентября 2015 года № 1 совещания рабочей комиссии под председательством заместителя Министра транспорта Российской Федерации А.С. Цыденова по рассмотрению и согласованию проектов комплексных планов транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок, созданной в соответствии с поручением Минтранса России от 2 сентября 2015 года № АС-96-пр Министерством транспорта Российской Федерации проект КПТО согласован с замечаниями.

КПТО актуализирован в соответствии с пунктом 4 раздела I Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации комплекса мер, направленных на недопущение сокращения объемов пригородных перевозок и восстановление востребованных маршрутов, а также создание механизмов экономического стимулирования обновления подвижного состава при осуществлении пассажирских железнодорожных перевозок в пригородном сообщении, утвержденного протоколом заседания Правительственной комиссии по транспорту от 5 декабря 2017 года № 6, и письмом заместителя Министра транспорта Российской Федерации Лушникова А.В. от 23 мая 2018 года № АЛ-24-/7292.

Под пригородными перевозками в КПТО понимаются перевозки, осуществляемые железнодорожным транспортом в пределах Забайкальского края по сообщениям, а также по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, внесенным в реестры межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, по маршрутам, включенным в Реестр маршрутов пригородного транспорта.

Целями разработки КПТО являются:

повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения Забайкальского края в части пригородных перевозок;

определение направления развития транспортной системы на долгосрочную перспективу;

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

Настоящий КПТО:

устанавливает основные цели и приоритеты транспортного развития Забайкальского края;

определяет ключевые направления развития пригородного комплекса Забайкальского края;

определяет требования к параметрам регионального транспортного заказа.

Основаниями для разработки КПТО являются:

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р;

Стратегия социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года, утвержденная постановлением Правительства Забайкальского края от 26 декабря 2013 года № 586 (далее – Стратегия социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года);

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

Перечень поручений Президента Российской Федерации от 9 июля 2017 года № Пр-1331 по результатам проверки исполнения законодательства и решений Президента Российской Федерации по вопросам обеспечения перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

Перечень поручений Президента Российской Федерации от 25 октября 2017 года № ПР-2165ГС по итогам заседания президиума Государственного совета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации;

План мероприятий («дорожная карта») по реализации комплекса мер, направленных на недопущение сокращения объема пригородных перевозок и восстановление востребованных маршрутов, а также создание механизмов экономического стимулирования обновления подвижного состава при осуществлении пассажирских железнодорожных перевозок в пригородном сообщении, утвержденный протоколом заседания Правительственной комиссии по транспорту от 5 декабря 2017 года № 6;

письмо исполняющего обязанности Министра транспорта Российской Федерации Аристова С.А. от 1 июля 2015 года № СА-28/8232;

письмо заместителя Министра транспорта Российской Федерации Лушникова А.В. от 23 мая 2018 года № АЛ-24-/7292;

протоколы заседания Правительственной комиссии по транспорту № 1–6.

## 1. Условия реализации КПТО

### 1.1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Забайкальского края

Забайкальский край расположен в юго-восточной части Восточной Сибири. Площадь территории составляет 431,9 тыс. кв. км. Численность населения (по состоянию на 1 января 2019 года) – 1 065,8 тыс. человек.

Плотность населения составляет 2,5 чел. на один км<sup>2</sup> (2019 год), что значительно ниже общероссийского показателя (8,58 чел. на один км<sup>2</sup>).

Столица края – г. Чита, с численностью населения 349,0 тыс. человек по состоянию на 1 января 2019 года, площадь территории – 534 км<sup>2</sup>.

#### 1.1.1. Демография

Основной тенденцией демографических процессов Забайкальского края является снижение численности постоянного населения, что связано с высоким миграционным оттоком населения, который не компенсируется его естественным приростом, наблюдавшимся в последние годы. При этом естественный прирост населения имеет тенденцию снижения по причине уменьшения рождаемости, главным образом в связи с уменьшением числа женщин репродуктивного возраста. На перспективу тенденция сокращения численности постоянного населения сохранится (рисунок 1 и таблица 3).

Так, ожидается, что среднегодовая численность постоянного населения в 2020 году будет составлять 1 058,0 тыс. человек, в 2030 году – 1 029,4 тыс. человек (в среднем за 2018–2020 годы численность постоянного населения по прогнозу составит 1 063,5 тыс. человек, за 2021–2025 годы – 1 046,5 тыс. человек, за 2026–2030 годы – 1 033,7 тыс. человек). Сохранится также тенденция к увеличению доли городского населения.



Рисунок 1 – Численность постоянного населения Забайкальского края

#### 1.1.2. Рынок труда и доходы населения

Существующие демографические тенденции неблагоприятно сказываются на рынке занятости края. В перспективе тенденция увеличения численности жителей, работающих в экономике, сохранится. Так,

численность занятых в экономике к 2020 году составит 477,5 тыс. человек, а к 2030 году – 482,2 тыс. человек.

Негативные тенденции, связанные с высоким уровнем безработицы в крае, будут сдерживать рост рынка труда, что, в свою очередь, негативно влияет на темпы роста пассажиропотока. При этом в период до 2030 года ожидается снижение общего и реального уровня безработицы в регионе.

Численность населения с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума составила: в 2015 году 20,4 %, в 2016 году – 21,3 %, в 2017 году – 21,4 % к численности всего населения. В перспективе ожидается снижение этого показателя в среднем за период 2026–2030 годов до 17,1 %. Данные тенденции влияют на рост уровня автомобилизации и подвижности населения Забайкальского края.

### **1.1.3. Жилищный комплекс**

Жилищные условия – важный показатель благосостояния населения, а также предпосылка социальной и экономической стабильности региона, поэтому реализация жилищной политики является одним из приоритетов социально-экономического развития Забайкальского края. Несмотря на положительную динамику, жилищная проблема остается одной из наиболее острых в Забайкальском крае. В период с 2008 по 2014 годы на развитие жилищного строительства ежегодно направлялось порядка 8–11 % инвестиций, что позволило увеличивать объемы ввода жилья, тем самым увеличить площадь жилых помещений, приходящихся на одного жителя, на 4,1 % (до 20,1 м<sup>2</sup>). Вместе с тем ряд проблем сохраняется:

недостаточные объемы ввода нового жилья, большой процент домов в аварийном состоянии;

недостаточная привлекательность сектора для привлечения частного капитала в развитие жилищного комплекса края.

Деятельность Правительства Забайкальского края в строительной отрасли и в сфере жилищной политики осуществляется в соответствии с государственной программой Российской Федерации «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2017 года № 1710, Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года № 600 «О мерах по обеспечению граждан Российской Федерации доступным и комфортным жильем и повышению качества жилищно-коммунальных услуг».

Правительством Забайкальского края утверждена государственная программа Забайкальского края «Развитие территорий и жилищная политика Забайкальского края», которая реализуется в период 2016–2020 годов и включает в себя 3 подпрограммы: «Развитие территорий Забайкальского края», «Повышение устойчивости жилых домов, основных объектов и систем жизнеобеспечения в сейсмических районах Забайкальского края» и «Обеспечение жильем молодых семей».

В части ликвидации аварийного жилищного фонда постановлением Правительства Забайкальского края от 4 февраля 2016 года № 58 утверждена государственная программа Забайкальского края по переселению граждан из жилищного фонда, признанного аварийным или непригодным для проживания, и (или) с высоким уровнем износа». Программа реализуется в период 2013–2020 годов и включает в себя 3 подпрограммы: «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда», «Переселение граждан из жилищного фонда, признанного аварийным или непригодным для проживания, и (или) с высоким уровнем износа» и «Переселение граждан из аварийного и непригодного для проживания жилищного фонда, находящегося в зоне Байкало-Амурской магистрали».

К 2020 году ожидается ввод в эксплуатацию 420,0 тыс. м<sup>2</sup> жилых домов, объектов социального значения, инженерной инфраструктуры, а также 152 объектов государственной (муниципальной) собственности.

#### **1.1.4. Экономика Забайкальского края**

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года планируется создание парковых и кластерных образований с целью повышения производительности и конкурентоспособности компаний, работающих в секторе экономики, повышения инновационного потенциала, развития малого и среднего предпринимательства, создания новых рабочих мест в Забайкальском крае.

Полноценное развитие кластерных образований возможно в секторе сельского хозяйства, пищевой промышленности, лесной промышленности, а также в туристическом секторе. В Забайкальском крае планируется создание следующих кластерных образований:

межрегионального сельскохозяйственного кластера в районах Забайкальского края, а также в Республике Бурятия;

лесного кластера с целью развития лесозаготовок и деревообрабатывающих производств;

двух туристических кластеров: центральный, размещение которого планируется в г. Чите и прилегающих к ней районах, и южный кластер, основным местом расположения которого станет Национальный парк «Алханай».

Кроме того, до 2020 года планируется создание горно-металлургического кластера на территории региона с центром в г.Краснокаменске и медицинского кластера в г.Чите, который обеспечит создание более тысячи новых рабочих мест.

Информация по территориальным кластерам Забайкальского края сведена в таблицу 1.

Таблица 1. Кластерные образования Забайкальского края

№ п/п	Название кластера	Территориальная привязка	Цели создания	Сроки реали- зации
1	2	3	4	5
1	Межрегиональный сельскохозяйственный кластер	районы Забайкальского края и Республики Бурятия	создание оптимальных технологических, производственных, логистических условий для ускоренного развития мясного животноводства с созданием крупнейшего на востоке страны ареала рационального мясного животноводства	2013–2020 гг.
2	Лесной кластер	районы Забайкальского края	развитие лесозаготовок и деревообрабатывающих производств	до 2030 года
3	Туристический кластер центральный	г. Чита и прилегающие к ней районы	развитие культурно-религиозного направления Забайкальского края	до 2020 года
4	Туристический кластер южный	8 юго-восточных районов Забайкальского края (национальный парк «Алханай»)	развитие рекреационного направления Забайкальского края	до 2020 года
5	Медицинский кластер	г. Чита	развитие медицинских услуг и медицинского туризма, а также создание более 1 тыс. новых рабочих мест	2017 год
6	Горно-металлургический кластер	г. Краснокаменск	создание единого горно-перерабатывающего комплекса, включающего в себя добычу и обогащение минерального сырья, объекты инфраструктуры	до 2021 года

Реализация проектов по созданию промышленных парков осуществляется в соответствии с Законом Забайкальского края от 4 мая 2010 года № 368-ЗЗК «О промышленных парках Забайкальского края».

На настоящий момент уже реализуются проекты по созданию промышленных парков «Могойтуй», «Краснокаменск», а также агроиндустримальных парков в Агинском Бурятском автономном округе и Приаргунском районе Забайкальского края.

Стратегией социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года предусмотрено создание Кадалинского и Кенонского промышленных парков на территории г. Читы, а также промышленного парка для развития строительной индустрии на территории Оловяннинского и Могойтуйского районов Забайкальского края. Перечень всех промышленных парков Забайкальского края представлен в таблице 2

Таблица 2. Парковые образования на территории Забайкальского края

№	Название парка	Территориальная привязка	Цели создания	Сроки реализации
1	2	3	4	5
1	Промышленный парк «Могойтуй»	пгт. Могойтуй	стимулирование социально-экономического развития Забайкальского края посредством привлечения отечественных и иностранных инвесторов.	2007–2014
2	Кадалинский промышленный парк	г. Чита	создание технопарка, ориентированного на нужды малых и средних высокотехнологичных предприятий	2013–2016
3	Кенонский промышленный парк	г. Чита	размещение деревообрабатывающего комплекса глубокой переработки древесины; швейной фабрики; салона представительства по продаже автомобилей китайского производства; предприятия промышленности строительных материалов	2013–2015
4	Промышленный парк в г. Краснокаменск	г. Краснокаменск и Краснокаменский район	создание парка с целью производства пищевой продукции, переработки сельскохозяйственной продукции и производства сельскохозяйственной техники	2013–2025
5	Промышленный парк	Оловянинский и Могойтуйский районы	создание парка для предприятий строительной индустрии и ряда малых производств по изготовлению строительных смесей и материалов в рамках развития зоны строительной индустрии	до 2030 года
6	АгроЭнергетический парк в Агинском Бурятском округе	Агинский Бурятский округ	создание комплекса с целью разведения овец, производства шерсти, мяса и прочей сельскохозяйственной продукции	2013–2018
7	АгроЭнергетический парк в Приаргунском и других районах Забайкальского края	Приаргунский, Краснокаменский, Нерчинско-Заводской, Калганский районы	производство различной растениеводческой продукции, выпуск комбикормов и премиксов, строительство комбикормового завода	2013–2018

*Макропоказатели*

Ключевыми макропоказателями функционирования экономики Забайкальского края являются объем внутреннего регионального продукта (далее – ВРП), темпы инфляции, уровень занятости.

Объем ВРП Забайкальского края в 2015 году составил 247,7 млрд. рублей. На перспективу ожидается увеличение данного показателя: к 2020 году он установится на уровне 332,2 млрд. руб., а к 2030 году – на уровне 542,7 млрд. руб.

В целом, ВРП Забайкальского края сохранит положительную динамику, несмотря на то, что доля ВРП региона в общей доле ВВП России низкая и существенно отстает по аналогичному показателю от других субъектов.

Индекс потребительских цен (далее – ИПЦ) является одним из факторов, негативно отражающихся на качестве жизни населения региона. Так, ИПЦ в 2015 году составит 117,1 %, в 2016 году – 107,1 %, в 2017 году 103,6 % к соответствующему периоду предыдущего года. В перспективе ожидается снижение показателя ИПЦ до 103,4 % в 2030 году к соответствующему периоду предыдущего года. Как следствие, уровень цен на услуги, в том числе на транспортные, на энергоносители и прочее будет расти умеренно.

Основные социально-экономические показатели и их прогноз представлены в таблице 3.

Таблица 3. Прогноз социально-экономических показателей Забайкальского края на перспективу до 2030 года

№ п/ п	Наименование показателя	Еди- ница изме- рения	Значение показателя					
			факт			прогноз		
			2015	2016	2017	2018- 2020	2021- 2025	2026- 2030
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Площадь территории	тыс. км <sup>2</sup>	431,89	431,89	431,89	431,89	431,89	431,89
2	Валовой региональный продукт	млрд. руб.	247,70	262,8	280,0	332,2	433,1	542,7
3	Производство валового регионального продукта на душу населения	тыс. руб.	228,20	243,1	260,3	312,8	408,8	515,3
4	Темп роста валового регионального продукта	%	99,10	100,1	100,9	107,2	117,1	121,6
5	ИПЦ с начала года к соответствующему периоду предыдущего года <sup>2)</sup>	%	117,10	107,1	103,6	104,0	103,9	103,4
6	Численность постоянного населения, в т. ч.	тыс. чел.	1087,50	1083,00	1079,00	1063,50	1046,50	1033,70
7	городского	тыс. чел.	732,60	733,40	734,00	734,20	737,00	739,50
8	сельского	тыс. чел.	354,90	349,60	345,00	329,30	309,50	294,20
9	трудоспособного возраста	тыс. чел.	639,20	627,30	617,60	599,10	582,50	582,90
10	Темп прироста численности населения	%	-0,26 %	-0,41 %	-0,37 %	-0,56% <sup>1)</sup>	-0,33% <sup>1)</sup>	-0,22% <sup>1)</sup>
11	Коэффициент естественного прироста населения	на 1000 чел.	2,5	2,3	1,7	0,1	0,1	0,2
12	Коэффициент миграционного прироста (убыли (-))	на 1 000 чел.	-6,64	-5,97	-7,41	-5,80	-3,42	-2,34

1	2	3	4	5	6	7	8	9
13	Численность населения с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума	% к всему населен ию	20,4	21,3	21,4	20,8	19,8	17,1

<sup>1)</sup> в строках 6-9 показатели приведены с округлением до 0,1 тыс. человек.

<sup>2)</sup> в строке 10 указаны темпы прироста численности постоянного населения, в том числе в графах 7-9 – темпы прироста в среднем за год.

### *Методологические пояснения к таблице*

Показатели социально-экономического развития региона рассчитываются в соответствии с «Методологическими пояснениями Росстата Российской Федерации»:

ВРП – в среднем за год (для 2015–2017 гг.) и в среднем за период (для периодов 2018–2020 гг., 2021–2025 гг., 2026–2030 гг.);

производство ВРП на душу населения – в среднем за год (для 2015–2017 гг.) и в среднем за период (для периодов 2018–2020 гг., 2021–2025 гг., 2026–2030 гг.);

темп роста ВРП – в % к предыдущему году (в среднем за период для 2018–2020 гг., 2021–2025 гг., 2026–2030 гг.);

индекс потребительских цен – в % к предыдущему году (в среднем за период для 2018–2020 гг., 2021–2025 гг., 2026–2030 гг.);

численность постоянного населения, в т. ч. численность городского и сельского населения, численность населения трудоспособного возраста – в среднем на 1 января отчетного года и в среднем за период (для периодов 2018–2020 гг., 2021–2025 гг., 2026–2030 гг.);

коэффициенты естественного и миграционного прироста населения – в среднем за год (для 2015–2017 гг.) и в среднем за период (для периодов 2018–2020 гг., 2021–2025 гг., 2026–2030 гг.);

численность населения с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума (в среднем за период для 2018–2020 гг., 2021–2025 гг., 2026–2030 гг.).

Динамика показателей социально-экономического развития и планируемые проекты по развитию хозяйства региона 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.

## **1.2. Ситуационный анализ условий реализации КПТО**

### **1.2.1. Подходы к ситуационному анализу условий реализации КПТО**

Ситуационный анализ условий реализации КПТО выполняется с учетом проведенного выше анализа для определения сдерживающих и способствующих развитию факторов, определяющих в перспективе конъюнктуру транспортного рынка. Анализ выполняется в форме матрицы ситуационного анализа, адаптированной для целей анализа развития

пригородного пассажирского транспорта. В ходе анализа выявляются позитивные, негативные факторы по следующим направлениям:

внешняя макросреда, включая политические, экономические, социальные, технологические, правовые тенденции;

среда влияния – факторы внешней среды, которые развиваются во взаимосвязи и во взаимозависимости с развитием транспортной системы: развитие пригородных территорий, непосредственно тяготеющих к железной дороге или автомобильным магистралям, распределение мест приложений труда и ряд других;

внутренняя среда, включая тенденции развития спроса и предложения транспортных услуг, регулирование и поддержка развития инфраструктуры и перевозочной деятельности.

### ***1.2.2. Ключевые негативные факторы, сдерживающие развитие пригородного транспорта***

Анализ возможных негативных факторов развития транспортной системы произведен на основе представленной в предыдущих разделах информации. Результаты сведены в таблицу 4.

Таблица 4. Негативные факторы развития пригородного транспорта Забайкальского края

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
1	2
Внешняя макросреда	<ul style="list-style-type: none"> <li>- низкая плотность населения;</li> <li>- сложные природно-климатические условия;</li> <li>- замедление экономического роста и снижение деловой активности;</li> <li>- нехватка средств для финансирования проектов по созданию и развитию территориальных кластеров, поддержке системообразующих предприятий Забайкальского края;</li> <li>- отсутствие финансовой поддержки развития пригородных перевозок в дотационных регионах со стороны федерального бюджета;</li> <li>- отсутствие прозрачной схемы учета и расчета ставок по аренде подвижного состава железнодорожного транспорта;</li> </ul>
Среда влияния	<ul style="list-style-type: none"> <li>- сохранение негативных миграционных тенденций по районам тяготения транспортной системы;</li> <li>- низкий уровень обеспеченности рабочими местами;</li> <li>- повышение уровня автомобилизации с сохранением отрицательной динамики спроса на пригородные пассажирские перевозки общественным транспортом;</li> <li>- нехватка денежных средств в бюджете Забайкальского края на финансирование пригородных пассажирских перевозок;</li> </ul>
Внутренняя среда	<ul style="list-style-type: none"> <li>- несбалансированность политики регуляторов различных уровней (федерального, краевого, муниципального) и ОАО «РЖД» по вопросам развития пригородного комплекса</li> <li>- отсутствие эффективных практик обслуживания населения пригородным транспортом в условиях низкой интенсивности пассажиропотоков;</li> <li>- низкая инвестиционная привлекательность пригородных перевозок;</li> <li>- высокий объем нелегальных и «серых» перевозок по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок;</li> <li>- негативное восприятие населением качества и престижности пригородных пассажирских перевозок общественным транспортом.</li> </ul>

В таблице выше ключевые факторы, оказывающие наиболее существенное влияние на развитие транспортного комплекса, выделены курсивом.

Ключевым фактором, определяющим специфику развития транспорта и создающим условия для сохранения низкой эффективности пригородных перевозок, остается низкая плотность населения и природно-климатические условия края, что определяет низкую интенсивность пассажиропотоков. При этом к настоящему моменту в российской практике не выработана эффективная технология обслуживания населения рельсовым (железнодорожным пригородным) транспортом на малоинтенсивных направлениях, где такое обслуживание является социально значимым и не может быть в силу объективных причин заменено автомобильным или иными видами транспорта.

Хроническое недофинансирование комплекса вследствие отмены перекрестного централизованного субсидирования по итогам структурной реформы также является одним из основных факторов, ограничивающих его развитие. Недостаток средств в региональном бюджете в сочетании с отсутствием поддержки со стороны федерального бюджета может существенно ограничить возможности реализации КПТО.

Еще одним серьезным ограничением является недостаточная прозрачность и нескоординированность системы учета и планирования на транспорте, включая отсутствие прозрачной схемы расчета ставок аренды подвижного состава и отсутствие механизмов координации различных субъектов при осуществлении ими транспортной политики. Последняя проблема решается, в том числе, за счет разработки КПТО.

### ***1.2.3. Возможности для развития пригородного транспорта***

Анализ возможностей, которые могут оказать позитивное влияние на транспортное развитие, представлен в таблице 5.

Таблица 5. Возможности для развития пригородного транспорта

<b>Направление анализа</b>	<b>Ключевые возможности</b>
<b>1</b>	<b>2</b>
Внешняя макросреда	<ul style="list-style-type: none"> <li>- восточный вектор развития России: осуществление международных и внешнеэкономических отношений, что позитивно скажется на деловой активности в Забайкальском крае;</li> <li>- общее повышение благосостояния населения за счет общего эволюционного роста экономики России;</li> <li>- унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Российской Федерации;</li> <li>- повышенное внимание регуляторов федерального уровня к проблемам повышения качества транспортного обслуживания населения и выделение для этого соответствующих ресурсов;</li> </ul>

1	2
Среда влияния	<ul style="list-style-type: none"> <li>- реализация проектов по созданию территориальных кластеров, приводящая к повышению занятости, благосостояния населения, потребности в поездках, развитию территории Забайкальского края;</li> <li>- эффективная нормативно-правовая база Забайкальского края, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания.</li> </ul>

Как видно из таблицы 5, возможности для развития транспортной системы ограничены. Это связано с фактическим отсутствием объективных предпосылок к повышению спроса и активизации предложения.

В этой связи при формировании транспортной политики необходимы проактивные действия в области транспортного развития, направленные на стимулирование и поддержку транспортного развития, для сохранения транспортного обслуживания на уровне, как минимум, не ниже существующего.

### **1.3 Выводы**

Анализ условий реализации КПТО позволяет сделать вывод об умеренно-неблагоприятной общей ситуации, которая должна учитываться при формировании транспортной политики. Ключевыми негативными факторами являются специфические для Забайкальского края низкая плотность населения и сложные природно-климатические условия; острое недофинансирование и нехватка ресурсов на развитие комплекса, проблемы в регулировании развития, включая непрозрачность формирования экономически обоснованного тарифа и пересечение компетенций регуляторов. Вместе с тем ряд факторов, в том числе кластерное развитие Забайкальского края, развитие регуляторных механизмов поддержки развития пригородного транспорта, общее повышение благосостояния и повышенное внимание к развитию Сибири и Дальнего Востока, благоприятно влияют на перспективы реализации КПТО.

Успешная реализация КПТО, таким образом, требует сбалансированной системы мероприятий, которые бы предусматривали устойчивое регулирование и поддержку развития транспортного комплекса со стороны Забайкальского края и федерального центра.

## **2. Существующее состояние транспортного обслуживания населения Забайкальского края в части пригородных пассажирских перевозок**

### **2.1. Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок**

Пригородные перевозки в Забайкальском крае осуществляются преимущественно железнодорожным и автомобильным транспортом, а также в незначительной степени водным транспортом. Для 78 населенных пунктов

пригородные железнодорожные перевозки являются единственным видом общественного пассажирского транспорта, что обуславливает высокую значимость данного вида транспорта Забайкальского края для населения.

### **2.1.1. Железнодорожный транспорт**

Территория Забайкальского края обслуживается Забайкальской железной дорогой. Эксплуатационная длина железнодорожных путей сообщения общего пользования составляет 2 398 км.

С 2004 года в Забайкалье реализуется крупнейший инвестиционный проект в сфере железнодорожного транспорта – реконструкция участка Карымская – Забайкальск. Проектом предусмотрено строительство дополнительных путей, реконструкция станции и существующих путей, а также полная электрификация всего участка пути. Помимо реконструкции участка Карымская – Забайкальск, в крае реализован не менее значимый проект – строительство новой железной дороги Борзя – Газимурский Завод для освоения Бугдайнского и Быстринского месторождений полиметаллов.

Организацией перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Забайкальского края занимается АО «Забайкальская пригородная пассажирская компания» (далее – АО «ЗППК»). Для перевозки пассажиров используется подвижной состав на электровозной и тепловозной локомотивной тяге составностью 1, 2 вагона, а также моторвагонный подвижной состав составностью 4 вагона. Из 15 пригородных пассажирских сообщений на трех пассажирских сообщениях (Куэнга – Сретенск, Оловянная – Ясная, Яблоновая – Лесная) движение поездов осуществляется с использованием тепловозной тяги, на 3 сообщениях используется электрический моторвагонный подвижной состав, и на 9 участках движение поездов осуществляется с использованием электровозной тяги.

Тарифы на перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Забайкальского края являются регулируемыми и устанавливаются приказом Региональной службы по тарифам и ценообразованию Забайкальского края, полномочия которой реализуются в соответствии с частью 2<sup>1</sup> статьи 8 Федерального закона от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Перечнем продукции производственно-технического назначения, товаров народного потребления и услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 года № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов). В Забайкальском крае устанавливаются зонные тарифы в виде фиксированной ставки за тарифную зону (в разрезе 20 зон) и тарифы, дифференцированные по 10-километровым участкам (в разрезе 20 участков). Утвержденные

тарифы разделены на два типа: тарифы для населения и экономически обоснованные уровни тарифов. Тарифы для населения на территории края устанавливаются на уровне ниже экономически обоснованных тарифов.

Важной проблемой является обновление подвижного состава. В настоящее время 62,9 % эксплуатирующегося моторвагонного подвижного состава имеет возраст более 32 лет и 86 % вагонов локомотивной тяги – старше 30 лет.

В 2019 году подлежит исключению из инвентарного парка по сроку службы 2 вагона локомотивной тяги (далее – ВЛТ) и 8 вагонов моторвагонного подвижного состава (далее – МВПС), в 2020 году – 2 вагона ВЛТ и 4 вагона МВПС, в 2021 году – 7 вагонов ВЛТ, 8 вагонов МВПС, в 2023 году – 1 вагон ВЛТ, в 2026 году – 7 вагонов ВЛТ.

Итого дефицит вагонов локомотивной тяги к 2026 году составит 19 вагонов из существующих 22, дефицит вагонов МВПС к 2021 году составит 20 вагонов из потребных 36 вагонов МВПС. Данные о выбытии подвижного состава приведены в таблице 6.

Таблица 6. Выбытие подвижного состава, задействованного в перевозках пассажиров в пригородном сообщении

Год	Тип подвижного состава			Итого	
	Электропоезда переменного тока		Локомотивная тяга		
	вагоны, ед.	составы, ед.	вагоны, ед.	Вагоны, ед.	Составы, ед.
1	2	3	4	5	6
2019	8	2	2	10	2
2020	4	1	2	6	1
2021	8	2	7	15	2
2022	0	0	0	0	0
2023	0	0	1	1	0
2024	0	0	0	0	0
2025	0	0	0	0	0
2026	0	0	7	7	0
2027	0	0	0	0	0
2028	0	0	0	0	0
2029	0	0	0	0	0
2030	0	0	0	0	0
ВСЕГО	20	5	20	39	5

Эксплуатационные показатели и показатели технической оснащенности Забайкальской железной дороги приведены в таблице 7.

Общий пассажиропоток в 2014 году по 16 сообщениям составил 1 238,3 тыс. человек, в 2015 году – 806,03 тыс. человек, в 2016 году – 884,01 тыс. человек, в 2017 году – 845,80 тыс. человек, 2018 году – 911,36 тыс. человек.

В 2014 году Правительством Забайкальского края совместно с АО «ЗППК» были проведены мероприятия по обеспечению безубыточности деятельности и оптимизации размеров движения. Основные мероприятия

были связаны с изменением составности пригородных поездов, вида тяги, режима работ билетных касс, а также размеров движения. Кроме того, полностью отменено курсирование пригородных поездов на следующих направлениях: в 2014 году поезда № 6256 / 6255 Чернышевск – Букачача, № 6240 / 6239 Амазар – Аячи, № 6242 / 6241 Амазар – Аячи, № 6622 / 6621, 6624 / 6623 Борзя – Забайкальск, в 2015 году поезд № 6228 / 6227 Могоча – Амазар, № 6612 / 6611 Оловянная – Борзя (с корректировкой маршрутов следования пригородных поездов сообщением Оловянная – Ясногорск и продлением их до станции Ясная). Взамен предложены автобусные маршруты по данным направлениям. Так, по направлению Чернышевск – Букачача был организован автобусный маршрут № 575 Чита – Букачача с периодичностью 2 раза в неделю, по направлению Борзя – Забайкальск также организованы и осуществляются перевозки пассажиров автомобильным транспортом, по направлению Амазар – Аячи перевозка пассажиров автомобильным транспортом не организована ввиду отсутствия необходимости.

С 18 июня 2018 года пассажирские перевозки по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок № 575 Чита – Букачача прекращены, перевозчик обратился с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок в связи с уменьшением пассажиропотока.

В рамках полномочий организованы и осуществляются ежедневные пассажирские перевозки автомобильным транспортом по маршрутам, проходящим по населенным пунктам отмененных пригородных поездов № 6228 / 6227 Оловянная – Борзя: № 527 Чита – Борзя, № 578 Чита – Олдонда, № 526 Чита – Забайкальск, № 532 Чита – Шерловая Гора, № 530 Чита – Калга, № 531 Чита – Краснокаменск, № 533 Чита – Приаргунск.

Кроме того, Министерством территориального развития Забайкальского края был организован маршрут № 722 Оловянная – Борзя, пассажирские перевозки по которому осуществлял ИП Цыденов А.Ц. с 10 августа 2015 года. Однако перевозчик обратился с заявлением о временном приостановлении маршрута в связи с отсутствием у населения спроса. Анализ пассажиропотока показал, что наполняемость автобусов пассажирами не превышает 30 %, на основании чего было принято решение об удовлетворении заявления ИП Цыденова А.Ц. с 25 сентября 2015 года.

В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления Российской Федерации» администрацией муниципального района «Могочинский район» организован муниципальный маршрут регулярных перевозок Могоча – Амазар.

В 2019 году Правительством Забайкальского края принято решение восстановить с 1 июля 2019 года движение пригородных поездов № 6256 / 6255 Чернышевск – Букачача, № 6612 / 6611 Оловянная – Борзя, с 5 сентября 2019 года – № 6386 / 6385 Куанда – Новая Чара.

Таблица 7. Эксплуатационные и технические показатели Забайкальской железной дороги (на полигоне обслуживания  
Забайкальского края)

Наименование участков		Год	Показатели				Эксплуатационные показатели		
			Технической оснащенности		Эксплуатационная длина, км		Пассажирское движение		
			Всего	в том числе	1 путь	2 путь	Дальнее сообщение	Пригородное сообщение	
Начальная станция	Конечная станция						Размеры движения пар поездов/сутки	Размеры движения пар поездов/сутки	
1	2		3	4	5	6	7	8	9
Петровский Завод	Могзон	2010 – 2017	273,5	273,5			Э	16	12
		2018 – 2019						14	13
Могзон	Кадала	2010 – 2017	130,5	130,5			Э	16	12
		2018 – 2019						14	12
Кадала	Чита II	2010 – 2017	10,2	10,2			Э	16	12
		2018 – 2019						14	13
Чита II	Карымская	2010 – 2017	100,1	100,1			Э	18	14
		2018 – 2019						17	16
Карымская	Тарская	2010 – 2017	11,6	11,6			Э	18	14
		2018 – 2019						17	16
Тарская	Чернышевск-Забайкальский	2010 – 2017	280,2	280,2			Э	14	10
		2018 – 2019						12	11
Чернышевск-Забайкальский	Ксеньевская	2010 – 2017	212,3	212,3			Э	14	10
		2018 – 2019						12	11
Ксеньевская	Могоча	2010 – 2017	312,5	312,5			Э	14	10
		2018 – 2019						12	11
Кузнга	Сретенск	2010	53,2	53,2			Т	1	1
		2015 – 2019						0	0
Чернышевск-Забайкальский	Букачача	2010					Т	1	1
		2015						0	0
		2016 – 2018	72	72			Т	0	0
		2019						0	0
Карымская	Оловянная	2010	136,2	136,2			Э, Т	4	4
		2015 – 2019						5	5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Оловянная	Шахтерская	2010	74,9	74,9	27,8	Т	4	4	2
		2015 – 2018	74,9	74,9	Т	5	5	0	0
		2019			Э	5	5	1	1
Шахтерская	Борзя	2010	24,4	24,4	Т	4	4	2	2
		2015 – 2018	24,4	24,4	Э	5	5	0	0
		2019						1	1
Борзя	Харанор	2010	40,6	40,6	29	Т	4	4	2
		2015 – 2019			63	Т	5	5	0
		2010	76,4	76,4	76,4	Э	3	3	2
Харанор	Забайкальск	2015 – 2019				4	4	4	0
		2010							
Борзя	Соловьевск	2010 – 2019	85,6	85,6	Т	0	0	0	0
		2010 – 2019	127,2	127,2	Т	1	1	0	0
		2010 – 2019	81	81	Т	1	1	0	0
Урулонгуй	Приаргунск	2010 – 2019	16	16	Т	1	1	0	0
		2015 – 2019	223	223	Т	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
		Газимурский Завод							
Борзя	Борзя	2019	99	99	Э	4	4	1	1
		2019	158	158	Т	1	1	1	1
Новая Чара	Куанды	2019							

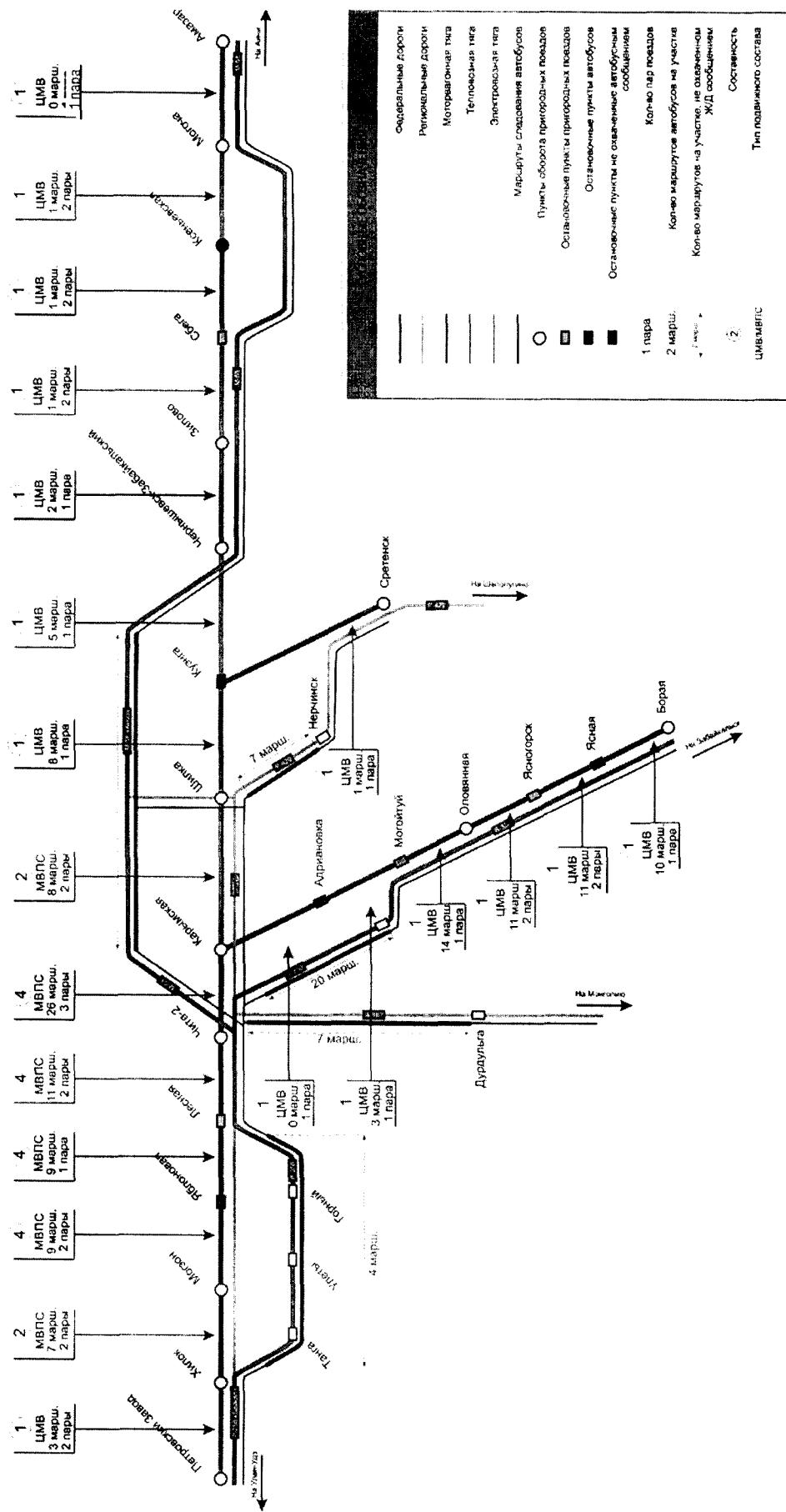


Рисунок 2. Схема транспортного обслуживания Забайкальского края

### *2.1.2. Автомобильный транспорт*

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования на территории Забайкальского края составила 21 592,3 км, в том числе автомобильные дороги: федерального значения – 1 722,6 км, регионального (межмуниципального) значения – 7 621,2 км, местного значения – 12 248,5 км. Из общей протяженности дорог регионального (межмуниципального) значения 894 км имеют асфальтобетонное покрытие, 6 526,227 км – гравийное, щебеночное и покрытие из чёрного щебня, и 201,0 км – грунтовое покрытие. Состояние федеральных автомобильных дорог поддерживается за счет средств капитального ремонта, ремонта и содержания автодорог. Несмотря на это, на дорогах существует ряд проблемных участков, которые значительно снижают скорость движения автомобилей. Решить эти проблемы помогут только мероприятия по реконструкции и строительству автодорог.

Состояние автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения можно охарактеризовать как неудовлетворительное. Из 7 621,2 км автомобильных дорог 5 495,0 км не отвечают нормативным требованиям.

Общее количество мостов, расположенных на автомобильных дорогах регионального (межмуниципального) значения, – 978, из них деревянных – 556. Деревянные мостовые сооружения являются временными и требуют постоянного ремонта и больших финансовых вложений.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом осуществляет большое число частных компаний, работающих на свободном рынке.

В 2013 году проводились конкурсы на осуществление регулярных пассажирских перевозок в межмуниципальном сообщении в соответствии с Законом Забайкальского края от 18 декабря 2009 года № 312-ЗЗК «Об организации транспортного обслуживания населения на маршрутах пригородного и межмуниципального сообщения на территории Забайкальского края». По результатам конкурса было заключено 74 договора с перевозчиками на осуществление регулярных пассажирских перевозок.

В соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» перевозчикам, с которыми заключались договоры, выданы свидетельства об осуществлении перевозок по маршрутам регулярных перевозок. Данным Федеральным законом установлены два вида перевозок пассажиров: по регулируемым и по нерегулируемым государством тарифам.

Регулирование тарифов на проезд пассажиров автомобильным и электрическим транспортом осуществляется в соответствии с разграничением полномочий.

Регулируемые тарифы на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам устанавливаются:

в границах городских поселений и городских округов Забайкальского края, за исключением городского округа «Город Чита», и на регулярные перевозки по межмуниципальным маршрутам в границах края - Региональной службой по тарифам и ценообразованию Забайкальского края;

в границах городского округа «Город Чита» - органом местного самоуправления городского округа «Город Чита»;

по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах одного сельского поселения Забайкальского края, в границах двух и более поселений, находящихся в границах одного муниципального района Забайкальского края, - органом местного самоуправления муниципального района Забайкальского края, в состав которого входят указанные поселения.

Нерегулируемые тарифы устанавливаются хозяйствующими субъектами самостоятельно, с учетом конъюнктуры рынка.

В настоящее время на территории Забайкальского края действует 114 межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок. Межмуниципальные маршруты обеспечивают транспортное сообщение между населенными пунктами Забайкальского и городом Чита. Перевозка пассажиров осуществляется автобусами малой, средней и большой вместимости в зависимости от интенсивности пассажиропотока.

Реестр автобусных маршрутов представлен в таблице 8.

В Забайкальском крае реализуется комплекс мер по оказанию государственной поддержки транспортным организациям и перевозчикам в целях обеспечения социально значимых пассажирских перевозок, а также льготного проезда отдельных категорий граждан по территории Забайкальского края. На обеспечение льготного проезда на городском и пригородном пассажирском транспорте общего пользования (кроме воздушного и железнодорожного) в 2018 году в краевом бюджете предусмотрено 101,0 млн. рублей.

В настоящее время перевозка пассажиров и багажа на территории Забайкальского края, помимо автобусов малого и среднего типа, также осуществляется легковым такси. Министерством строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края выдано 7 009 разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Таблица 8. Информация о межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок, проходящих в границах Забайкальского края

№ строки	№ маршрута	Наименование маршрута	Трасса следования маршрута	Протяженность маршрута, км	Регулярность	Количество рейсов в сутки
1	2	Чита – Кручина	А-350 Чита – Забайкальск	40,5	ежедневно	5
1	101	Чита – Забайкальец	Чита – Смоленка	21,5	ежедневно	27
2	102	Чита – Атамановка	А-350 Чита – Забайкальск	26,5	ежедневно	58
3	103	Чита – Маккавеево	А-350 Чита – Забайкальск	54,8	ежедневно	17
4	104	Чита – Уган	Улан-Удэ – Романовка – Чита	19,6	ежедневно	9
5	105	Чита – Шишкино	Подъезд от а/д Улан-Удэ – Романовка – Чита к с. Шишкино	40,0	ежедневно	8
6	106	Чита – Шишкино	Подъезд от а/д Улан-Удэ – Романовка – Чита к с. Шишкино	40	ежедневно	3
7	106К	Чита – Новая	А – 350 Чита – Забайкальск	43,1	ежедневно	31
8	107	Чита – Новая	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	53	ежедневно	3
9	109	Чита – Лесной городок	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	70	ежедневно	6
10	109А	Чита – Новая Кука	Чита – Ингода	69,4	ежедневно	6
11	110	Чита – Ингода	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	35	ежедневно	7
12	110К	Чита – Колочное	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	45,5	ежедневно	5
13	111	Чита – Сивяково	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	23,6	ежедневно	3
14	112	Чита – Засолка	город Чита	65,0	ежедневно	2
15	115	Чита – Подволок	Чита – Ингода, подъезд к с. Сивяково	27	ежедневно	10
16	120	Чита – Карповка	Чита – Смоленка, Польезд к с. Карповка	33,2	ежедневно	25
17	124	Чита – Домна	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	45,6	ежедневно	6
18	125	Чита – Новая Кука	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	50	ежедневно	3
19	126	Чита – Жигковщина	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	19,2	ежедневно	43
20	136	Чита – Смоленка	подъезд к Чите (Чита – Смоленка)	134	ежедневно	1
21	219	Чита – Беклемишево	подъезд от а/д Улан-Удэ – Романовка – Чита к с. Беклемишево	74,2	ежедневно	2
22	234	Чита – Ильинка	Чита – Хабаровск, подъезд к с. Новотроицк	45	ежедневно	5
23	235	Чита – Александровка	Чита – Забайкальск, подъезд к с. Елизаветино	75	ежедневно	2
24	236	Чита – Верх-Нарым	Чита – Забайкальск, подъезд к с. Елизаветино, к с. Верх-Нарым	114,0	ежедневно	1
25	582	Чита – Иргень	Чита – Ингода, Чита – Новая Кука – Могзон – Хилок, Беклемишево, Сохондо			

1	2	3	4	5	6	7
26	520	Чита – Ленинский	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	196,0	среда, суббота	1
27	114	Троллейбусное депо – ДНТ «Карповка»	город Чита	21,0	вторник, четверг, пятница, суббота, воскресенье	5
28	118	Троллейбусное депо – ДНТ «Сосновый»	город Чита	12,6	ежедневно	7
29	119	Чита – Никишиха	A-350 Чита – Забайкальск	20,8	вторник, четверг, пятница, суббота	2
30	501	Чита – Танга	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	212	ежедневно	1
31	502	Чита – Дровяная	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита, Подъезд к пгт. Дровянная от а/д Р-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	96	ежедневно	4
32	503	Чита – Арей	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита	240	ежедневно	1
33	504	Чита – Хилок	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита, Новая Кука – Могзон – Хилок	350	ежедневно	1
34	505	Чита – Красный Чикой	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита, Балага – Ямаровка, Малоархангельск – Урлук	580	вторник, суббота	1
35	507	Чита – 46, 47 (Дровяная)	Чита – Ингода, Иркутск – Улан-Удэ – Чита, подъезд к птг. Дровяная	115	ежедневно	3
36	508	Чита – Ленинский (Улетовский)	Иркутск – Улан-Удэ – Чита, Танга – Ленинский Чита – Шехолан	278	ежедневно	1
37	509		Иркутск – Улан-Удэ – Чита, подъезд к с. Шехолан	203	ежедневно	2
38	511	Чита – Курорт Дарасун	Чита – Забайкальск – гостраница с КНР, Дарасун – гостраница с МНР	145	ежедневно	2
39	512	Чита – Дульдурга	Чита – Забайкальск – гостраница с КНР, Дарасун – Гостраница с МНР	217	ежедневно	3
40	523	Могойтуй – Чита	A-350 Чита – Забайкальск	196	ежедневно	7
41	512 а	Чита – Узон	A-350 Чита – Забайкальск, Дарасун – Гостраница с МНР, Подъезд к с. Узон от а/д Дарасун – Гостраница с МНР	224	июнь, июль, август	1
42	513	Чита – Акша	A-350 Чита – Забайкальск, Дарасун – Гостраница с МНР	275	ежедневно	3

1	2	3	4	5	6	7
43	514	Чита – Новокургатай	A-350 Чита – Забайкальск, Дарасун – Госграница с МНР, Могохтуй – Убур-Тохтор - Акша	290	понедельник, пятница	1
44	515	Чита – Кыра	A-350 Чита – Забайкальск, Дарасун – Госграница с МНР	420	ежедневно	1
45	524	Чита – Нижний Цасучай	A-350 Чита – Забайкальск, Агинское – Нижний Цасучай	250	ежедневно	2
46	525	Чита – Ясная	A-350 Чита – Забайкальск,	298	ежедневно	1
47	526	Чита – Забайкальск	A-350 Чита – Забайкальск	500	ежедневно	4
48	527	Чита – Борзя	A-350 Чита – Забайкальск	398	ежедневно	5
49	529	Чита – Золотореченск	A-350 Чита – Забайкальск, Ононск – Единение Балей – Улятуй, Долготыча – Калангуй, Калангуй – Турга	395	ежедневно	1
50	530	Чита – Калга	A-350 Чита – Забайкальск, Ивановка – Александровский Завод – Борзя	600	ежедневно	2
51	531	Чита – Краснокаменск	A-350 Чита – Забайкальск, Краснокаменск – Мациевская	571	ежедневно	2
52	532	Чита – Шерловая Гора	A-350 Чита – Забайкальск	375	ежедневно	1
53	533	Чита – Приаргунск	A-350 Чита – Забайкальск, Ивановка – Александрровский Завод – Борзя, Бырка – Досатуй, Досатуй – Молодежная	581	ежедневно	2
54	534	Чита – Оловянная	A-350 Чита – Забайкальск,	278	ежедневно	2
55	535	Новоорловск – Чита	A-350 Чита – Забайкальск, Подъезд к пгт. Новоорловск от а/д А-350 Чита – Забайкальск	189	ежедневно	2
56	536	Хара-Шибирь – Чита	A-350 Чита – Забайкальск, Могохтуй – Первомайский	231	ежедневно	2
57	537	Орловский – Чита	A-350 Чита – Забайкальск, Подъезд к пгт. Новоорловск от а/д А-350 Чита – Забайкальск	196	ежедневно	2
58	550	Агинское – Чита	A-350 Чита – Забайкальск	160	ежедневно	15
59	541	Чита – Шилка	P-297 Чита - Чернышевск, Подъезд к Богомягково от а/д Р-297 Чита-Чернышевск, Могохтуй – Сретенск – Олочи	241	ежедневно	1
60	542	Чита – Нерчинск (Холбон)	P-297 Чита - Чернышевск, Подъезд к Богомягково от а/д Р-297 Чита - Чернышевск, Могохтуй – Сретенск – Олочи	285	ежедневно	2
61	543	Чита – Сретенск	P-297 Чита - Чернышевск, Подъезд к Богомягково от а/д Р-297 Чита - Чернышевск, Могохтуй – Сретенск – Олочи	385	ежедневно	2

1	2	3	4	5	6	7
62	544	Чита – Балей	P-297 Чита - Чернышевск, Подъезд к Богомягково от а/д Р-297 Чита - Чита - Чернышевск, Могойтуй – Сретенск – Олочи, Нерчинск – Шоноктуй, Шелопуттино – Балей	338	ежедневно	1
63	546	Чита – Нерчинский Завод	P-297 Чита-Чернышевск, Подъезд к Нерчинск от а/д Р-297 Чита - Чита - Чернышевск, Могойтуй – Сретенск – Олочи	575	ежедневно	1
64	547	Чита – Газимурский Завод	P-297 Чита-Чернышевск, Подъезд к Нерчинск от а/д Р-297 Чита - Чита - Чернышевск, Могойтуй – Сретенск – Олочи	478	ежедневно	2
65	548	Чита – Первомайский	P-297 Чита - Чернышевск, Подъезд к Богомягково от а/д Р-297 Чита - Чита - Чернышевск, Могойтуй – Сретенск – Олочи, Дарасун – Солнцево	262	ежедневно	2
66	549	Чита – Урульта	P-297 Чита - Чернышевск, Подъезд к с. Урульта от а/д Р-297 Чита-Чернышевск	120	ежедневно	1
67	551	Чита – Шиванда	Чита – Хабаровск, подъезд к с. Богомягково, Могойтуй – Сретенск – Олочи	282	в настоящее время пассажирские перевозки не осуществляются	
68	552	Чита – Шелопутино	P-297 Чита-Чернышевск, Подъезд к Нерчинск от а/д Р-297 Чита - Чита - Чернышевск, Нерчинск – Шоноктуй, Шелопутино – Балей	384	суббота	1
69	553	Чита – Карымское	A-350 Чита – Забайкальск, Подъезд к пгт Дарасун от а/д А-350 Чита – Забайкальск, Дарасун – Солнцево	106	ежедневно	18
70	561	Чита – Чернышевск	P-297 Чита - Чернышевск	320	ежедневно	1
71	563	Чита – Цаган-Ола	A-350 Чита – Забайкальск, Могойтуй – Боржигантай	257	ежедневно	1
72	562	Чита – Верх-Усугли	P-297 Чита-Чернышевск, подъезд к пгт. Вершино-Дарасунский, Вершино-Дарасунский – Верх-Усули	308	ежедневно	2
73	564	Ага – Чита	A-350 Чита – Забайкальск	227	ежедневно	2
74	572	Чита – Могзон	P-258 Иркутск - Улан-Удэ – Чита, Новая Кука – Могзон – Хилок	135	ежедневно	1
75	575	Чита – Букачача	P-297 Чита-Чернышевск, Черишевск - Букачача	370	в настоящее время пассажирские перевозки не осуществляются	
76	577	Чита – Жирекен	P-297 Чита-Чернышевск	370	ежедневно	2
77	578	Чита – Олondona	Ивановка – Александровский Завод – Борзя, А-350 Чита – Забайкальск	450	четверг, пятница	1
78	579	Чита – Бада	P-258 Иркутск - Улан-Удэ – Чита	410	ежедневно	1

1	2	3	4	5	6	7
79	580	Чита – Нуринск	А-350 Чита – Забайкальск, Подъезд к с. Нуринск от а/д А-350 Чита – Забайкальск	280	ежедневно	2
80	581	Чита – Петровский Забайкальский	P-258 Иркутск - Улан-Удэ – Чига	478	ежедневно	1
81	583	Чига – Нерчинск (Знаменка)	P-297 Чига-Чернышевск, Подъезд к Нерчинск от а/д Р-297 Чига - Чернышевск	290	ежедневно	1
82	584	Чига – Ушарбай	A-350 Чига – Забайкальск, Могойтуй – Ушарбай	203	ежедневно	1
83	585	Чига – Могоча	P-297 Чига - Чернышевск	586	ежедневно	3
84	701	Забайкальск – Краснокаменск	A-350 Чига – Забайкальск, Краснокаменск – Машевская	94	ежедневно	2
85	702	Краснокаменск – Приаргунск	Краснокаменск – Досатуй; Молодёжный – Досатуй; Забайкальск – Приаргунск	248	ежедневно	1
86	703	Александровский Завод – Краснокаменск	Ивановка – Александровский Завод – Борзя, Подъезд к с. Кличка, Кличка – Мартуцек, Краснокаменск – Ковыли	130	вторник, четверг, пятница	1
87	704	Александровский Завод – Борзя	Ивановка – Александровский Завод – Борзя	187	понедельник, среда, пятница	1
88	705	Борзя – Сретенск – Нерчинский Завод	Могойтуй – Сретенск – Олочи	299	вторник, четверг, суббота	1
89	706	Калга – Краснокаменск	Ивановка – Александровский Завод – Борзя, Краснокаменск – Досатуй	167	ежедневно	1
90	707	Приаргунск – Нерчинский Завод	Калга – Приаргунск, Ивановка – Александровский Завод – Борзя, Могойтуй – Сретенск – Олочи	327	ежедневно	1
91	708	Нерчинский Завод – Краснокаменск	Могойтуй – Сретенск – Олочи; Ивановка – Александровский Завод – Борзя, Краснокаменск – Досатуй	484	понедельник, среда, пятница	1
92	719	Балей – Оловянная	Балей – Улятуй; Ононск – Оловянная; Первомайск – Цаган-Олуй – Кондуй; Ононск – Единение	160	пятница, воскресенье	1
93	720	Балей – Борзя	Нерчинский Завод – Соловьевск, Нерчинск – Шоноктуй, Онон – Цаган-Олуй	220	понедельник, суббота	1
94	721	Борзя – Забайкальск	А-350 Чига – Забайкальск	125	ежедневно	6
95	722	Оловянная – Борзя	А-350 Чига - Забайкальск	139	в настоящее время пассажирские перевозки не	

1	2	3	4	5	6	7
96	750	Агинское – Дульдурга	Агинское – Дульдурга	92	осуществляются ежедневно	3
97	751	Агинское – Могоитуй	A-350 Чита – Забайкальск	39	ежедневно	24
98	753	Агинское – Узон	Агинское – Дульдурга	102	ежедневно	1
99	-	Шилка – Верх- Усугли	Могоитуй – Сретенск – Олочи, Подъезд к Богомягково от а/д Р-297 Чита – Чернышевск, Подъезд к Вершино-Дарасунский от а/д Р-297 Чита – Чернышевск, Вершино-Дарасунский – Верх-Усугли	155	в настоящее время пассажирские перевозки не осуществляются	
100	1	Амитхаша – Агинское	Агинское – Дульдурга	13	ежедневно, кроме воскресенья	9
101	2	Амитхаша – Агинское	Агинское – Дульдурга	18	ежедневно, кроме субботы и воскресенья	4
102	3	Агинское – Хойто-Ага	Урда-Ага – Хойто-Ага, Агинское – Дульдурга	45	ежедневно	1
103	4	Агинское – Кункур	Агинское – Нижний Цасучай, Подъезд к с. Кункур от а/д Агинское – Нижний Цасучай	100	понедельник, среда, пятница	1
104	5	Агинское – Новоорловск – Орловский	A-350 Чита – Забайкальск, Подъезд к пт. Новоорловск от а/д А-350 Чита – Забайкальск	31,6	ежедневно, кроме субботы и воскресенья	8
105	12	Амитхаша – Агинское	Агинское – Дульдурга	18		10
106	12	Амитхаша – Агинское	Агинское – Дульдурга	12	ежедневно	11
107	14	Амитхаша – Агинское	Агинское – Дульдурга	11	ежедневно, кроме воскресенья	11
108	17	Агинское – Цокто- Хантил	A-350 Чита – Забайкальск	27	ежедневно, кроме субботы и воскресенья	3
109	16	Амитхаша – Агинское	Агинское – Дульдурга	10	ежедневно, кроме воскресенья	6
110	2	Балага – Петровск-	P-258 Иркутск – Улан-Удэ-Чита	20	ежедневно,	2

1	2	3	4	5	6	7
		Забайкальский			кроме воскресения	
111	1	Петровск-Забай- кальский – Хохогуй – Новопавловка	P-258 Иркутск – Улан-Удэ-Чита	85	понедельник, среда, пятница	1
112	3	Петровск- Забайкальский – Пески	P-258 Иркутск – Улан-Удэ – Чита, Балага – Ямаровка, Малета – Пески	103	понедельник, среда, пятница	1
113	4	Петровск- Забайкальский – Хараяз	P-258 Иркутск – Улан-Удэ-Чита	35	понедельник, пятница	2
114	5	Новопавловка – Петровск- Забайкальский	P-258 Иркутск – Улан-Удэ-Чита	45	ежедневно, кроме воскресения	2

### ***2.1.3. Водный транспорт***

В транспортном комплексе региона водный транспорт занимает небольшое, но не менее значимое место: в муниципальном районе «Сретенский район» Забайкальского края транспортное обслуживание населения и связь районного центра с 15 поселениями, в которых проживает более 3 700 человек, осуществляется по р. Шилка единственным видом транспорта – речным. Автомобильных дорог к указанным поселениям нет.

В соответствии с договором на осуществление перевозок пассажиров водным транспортом общего пользования по социально значимому маршруту, заключаемым Министерством строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края, ООО «Пристань» осуществляет перевозки пассажиров по маршруту Сретенск – Нижние Куларки протяженностью 135 км. Пассажирские перевозки осуществляются на пассажирских теплоходах «Заря» 1975 года выпуска. Количество перевезенных пассажиров составило: в 2015 году – 923 чел., в 2016 году – 1 435 чел., в 2017 году – 602 чел., в 2018 году – 399 чел.

При этом техническое оснащение водного транспорта требует модификации. В этой связи Правительством Забайкальского края прорабатывался вопрос приобретения нового пассажирского водометного катера КС-162. В настоящее время катер доставлен в Сретенский район, проводятся ходовые испытания.

## **2.2. Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях**

Внутрирегиональный транспортный баланс (далее – ВРТБ) – это формализованное описание миграции населения в пределах субъекта Российской Федерации с использованием общественного пригородного транспорта. Исходными данными для формирования ВРТБ являются: региональный заказ на движение пригородных поездов на территории Забайкальского края, отчетность АО «ЗППК», данные Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края, иных органов исполнительной власти Забайкальского края.

Для каждого сообщения определены величины пассажиропотоков общественного транспорта по видам транспорта, характеристики уровня транспортного обслуживания, такие как: регулярность обслуживания, интервалы между отправлениями и уровень транспортного обслуживания на каждом сообщении. Параметры ВРТБ в существующих условиях сведены в таблицу 9.

Таблица 9. Внутрирегиональный транспортный баланс в существующих (2019 год) условиях

№ стро- ки	Сообщение	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регуляр- ность обслужива- ния	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправле- ниями	Примечания	
		Протя- жен- ность, км	Всего, тыс. пасс./ год						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>Железнодорожный транспорт</b>									
1	Чита – Могзон	144,00	98,37	123 6014/6013, (6116/6115 Лесная – Яблоновская) 6048/6047	ежедневно	2(1)2	-	6116/6115 учебный год, рабочие дни	
2	Могзон – Хилок	120,00	104,88	99 6110/6109, 6111/6112	ежедневно	2	-	6110/6109 отменяется по сб.	
3	Хилок – Петровский Завод	150,00	98,79	139 6106/6105, 6108/6107	ежедневно	2	-	6106/6105 в выходные дни 1 вагон	
4	Чита – Карымская	96,00	127,96	223 6034/6033, 6012/6011, 6022/6021	ежедневно	3	-	6022/6021 пт., сб., вс.	
5	Карымская – Шилка	151,00	101,02	145 6102/6101, 6104/6103	ежедневно	2	-		
6	Шилка – Чернышевск	142,00	32,79	37 6212/6211	ежедневно	1	-		
7	Куэнга – Сретенск	52,00	16,32	25 6260/6259	ежедневно	1	-	кроме чт.	
8	Чернышевск – Букачча	72,00	8,4	19 6256/6255	пн., чт.	1	-	восстановлен с 1.07.2019 (отменялся с 1.04.2014)	
9	Чернышевск – Зилово	83,00	18,45	26 6218/6217	ежедневно	1	-	6218 отменяется по сб, 6217 отменяется по вс.	
10	Зилово – Ксеньевская	130,00	47,21	50 6220/6219, 6222/6221	ежедневно	2	-	6222 отменяется по сб, 6221 отменяется по вс.	
11	Ксеньевская – Могоча	108,00	40,31	53 6224/6223 (6226/6225 Сбега – Могоча)	ежедневно	1(1)	-	6226/6225 по рабочим дням	
12	Могоча – Амазар	98,00	0	0 6228/6227	-	0	-	отменен в 2015 году	
13	Амазар – Аячи	81,00	0	0 6240/6239, 6242/6241	-	0	-	отменено с 1.04.2014	
14	Оловянная – Борзя	99,00	11,3	27 6612/6611	пн., вт., пт.	1	-	восстановлен с 1.07.2019 (отменялся с 1.08.2015)	
15	Борзя – Забайкальск	117,00	0	0 6622/6621, 6624/6623	-	0	-	отменено с 1.05.2014	
16	Карымская – Ясногорск – Ясная	160,00	154,65	- (6506 Карымская – Ясногорск, 6505 Оловянная	ежедневно	(1,1,1,1)	-		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
					– Карымская, 6503 Ясногорск – Оловянная, 6514/6513, 6618/6617 Оловянная – Ясная, 6516/6515 Карымская – Адриановка)					
<b>Железнодорожный транспорт</b>										
17	Чита – Забайкальск	500,00			101, 103, 104, 107, 235, 236, 520, 511, 512, 512 а, 513, 514, 515, 523, 524, 525, 526, 527, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 505, 553, 563, 564, 578, 580, 584	ежедневно	205	60		
18	Чита – Карымское	106,00			102, 105, 106, 106К, 109, 109 А, 110, 110К, 111, 112, 115, 120, 124, 125, 126, 136, 219, 234, 582, 114, 118, 119, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 541, 542, 543, 544, 546, 547, 548, 549, 551, 552, 561, 562, 572, 575, 577, 579, 581, 583, 585, 701, 702,	ежедневно	205	60		
19	Прочие	–			703, 704, 705, 706, 707, 708, 720, 721, 722, 750, 751, 753, 1, 2, 3, 4, 5, 12, 12, 14, 17, 16, 1, 2, 3, 4, 5	ежедневно	341	60		

\* – в связи с отсутствием регионального заказа Министерство строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края не осуществляет мониторинг пассажиропотока по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок

### **2.3. Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок**

В состав сбалансированной системы параметров транспортного обслуживания (далее – ССПТО) включены обязательные показатели, которые отражают наиболее общие характеристики транспортного развития Забайкальского края.

С учетом специфики транспортной конъюнктуры Забайкальского края в ССПТО дополнительно введен параметр «Величина общих убытков перевозчиков за счет выпадающих доходов от тарифного регулирования и выполнения целевых параметров качества и регулярности», а также «В том числе – величина непокрытых убытков за счет средств бюджетов всех уровней». Первый показатель является предметом оптимизации, второй должен быть равен нулю для обеспечения нормального функционирования транспортной системы.

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

Таблица 10. ССПО населения Забайкальского края в существующих условиях и на перспективу до 2030 года  
(инерционный сценарий)

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	Факт				Прогноз				Примечание	
			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021-2025		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.	Объем отправленных пассажиров	тыс. пасс.	57 058,16	51 657,63	74 068,31	63 489,99	62 726,40	64 372,28	64 372,28	64 372,28	64 372,28	
1.1.	Железнодорожный транспорт	тыс. пасс.	1 238,26	806,03	884,01	845,79	911,4	862,28	862,28	862,28	862,28	
1.2.	Автомобильный транспорт	тыс. пасс.	55 819,9	50 851,6	73 184,3	62 644,2	61 815,0	63 510,0	63 510,0	63 510,0	63 510,0	В соответствии со статистическим справочником по показателю «Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования» 2014–2017 гг.
2.	Пассажирооборот в пригородном сообщении, в т. ч.:	млн. пасс.-км	907,015	709,876	812,638	761,513	753,650	766,313	766,313	766,313	766,313	
2.1.	Железнодорожный транспорт	млн. пасс.-км	63,715	40,776	44,838	42,113	44,148	42,913	42,913	42,913	42,913	
2.2.	Автомобильный транспорт	млн. пасс.-км	843,3	669,1	767,8	719,4	709,5	723,4	723,4	723,4	723,4	
3.	Коэффициент подвижности (мобильности) населения в пригородном сообщении, в т. ч.:	пасс. на 1 чел.	52,34	47,5	68,42	58,78	58,38	60,51	61,22	61,22	62,23	
3.1.	Железнодорожный транспорт	пасс. на 1 чел.	1,14	0,74	0,82	0,78	0,78	0,81	0,82	0,82	0,83	
3.2.	Автомобильный	пасс.	51,2	46,76	67,6	58,0	57,6	59,7	60,4	60,4	61,4	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	<i>транспорт</i>	на 1 чел.										
4.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	95	95	95	95	95	95	95	95	95	
5.	Число населенных пунктов, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию	ед.	738	738	738	738	738	738	738	738	738	
5.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	ед.	598	598	598	598	598	598	598	598	598	
5.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	ед.	140	140	140	140	140	140	140	140	140	
6.	Плотность транспортной сети	км/км <sup>2</sup>	0,039	0,039	0,039	0,039	0,039	0,039	0,039	0,039	0,039	
6.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	км/км <sup>2</sup>	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	
6.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	км/км <sup>2</sup>	0,035	0,035	0,035	0,035	0,035	0,035	0,035	0,035	0,035	
7.	Объем транспортного заказа в пригородном сообщении, в т. ч.:		3,838	2,935	3,232	3,225	3,314	3,453	3,453	3,453	3,453	
7.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	млн. вагоно-км.	3,838	2,935	3,232	3,225	3,314	3,453	3,453	3,453	3,453	
7.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	млн. пасс.-км.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8.	Субсидия из краевого бюджета на компенсацию потерь в доходах (затрат), возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, в т. ч.:	млн. руб.	126,9	29,1	8,0	95,0	374,4	180,1	215,4	225,6	285,1	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
8.1.	Железнодорожный транспорт	млн. руб.	126,9	29,1	8,0	95,0	374,4	383,0	120,4	120,4	285,1	
8.2.	Автомобильный транспорт	млн. руб.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
9.	Величина убытка (недополученного дохода) от государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	млн. руб.	565,8	387,6	372,6	349,5	386,5	420,4	458,7	463,44	481,98	
10.	Субсидии из краевого бюджета на компенсацию потерь в доходах (затрат), возникающих в результате установления льгот на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, в т. ч.:	млн. руб.	81,8	67,8	43,7	49,1	111,7	67,9	81,0	81,0	81,0	
10.1.	Железнодорожный транспорт	млн. руб.	7,6	5,0	3,6	7,0	10,8	7,1	11,0	11,0	11,0	
10.1.1.	отдельные категории граждан	млн. руб.	4,4	2,6	1,3	4,0	5,9	4,1	6,0	6,0	6,0	
10.1.2.	обучающиеся	млн. руб.	3,2	2,4	2,3	3,0	4,9	3,0	5,0	5,0	5,0	
10.2.	Автомобильный транспорт	млн. руб.	74,2	62,8	40,1	42,1	100,9	60,8	70,0	70,0	70,0	
11.	Отношение темпов роста тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении к среднему темпу роста nominalных доходов населения, в т. ч.:											
11.1.	Железнодорожный транспорт	%	0,97	1,42	1,09	1,03	1	1	1	1	1	1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
11.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	данные отсутствуют, т.к. по межмуниципальным маршрутам регулируемых перевозок установлен нерегулируемый тариф
12.	Уровень автомобилизации населения	ед. на 1000 чел.	250,48	250,95	251,43	276,7	282,3	288,5	294,0	294,0	294,0	

Объем отправленных пассажиров в 2017 году составил 63 489,99 тыс. пассажиров, в т. ч. железнодорожным пригородным транспортом – 845,79 тыс. пассажиров, автобусным транспортом – 62 644,2 тыс. пассажиров.

Низкий объем отправления пассажиров железнодорожным транспортом и низкая мобильность населения сохраняется на долгосрочную перспективу. В 2030 году общий объем отправленных пассажиров увеличится на 882,29 тыс. пассажиров, при этом объем отправленных пассажиров на железнодорожном транспорте составит 862,28 тыс. пассажиров.

122 населенных пункта не имеют связи по дорогам с твердым покрытием сети дорог общего пользования региона, что определяет высокую значимость железнодорожного транспорта для этих населенных пунктов. Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию железнодорожным транспортом, не изменится по сравнению с 2018 годом в инерционном сценарии развития при условии сохранения параметров деятельности АО «ЗППК» на существующем уровне.

Одним из ключевых вопросов для края является возмещение недополученных доходов от пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, осуществляемых АО «ЗППК».

*Примечание: при внесении изменений в методики расчета ставок платы за подвижной состав и расчета экономически обоснованных тарифов, а также по итогам судебных решений в отношении оспариваемой Забайкальским краем величины недополученных доходов, данный показатель будет пересмотрен, с внесением соответствующих изменений в настоящий КПТО.*

## **2.4. Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок**

### **2.4.1. Формирование конъюнктуры транспортного рынка Забайкальского края в 2008-2019 годах**

Пригородное железнодорожное сообщение в Забайкальском крае является социально значимым, что обусловлено, прежде всего, особенностями территориального развития, которое неразрывно связано с Транссибирской железнодорожной магистралью.

Формирование сложившихся к настоящему моменту кризисных явлений обусловлено рядом тенденций, возникших под воздействием внешней и внутренней конъюнктуры.

В ходе реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте компаний-перевозчики были выделены в отдельные хозяйствующие субъекты с целью формирования конкурентного рынка пригородных пассажирских перевозок. Однако ввиду объективно низкого объема спроса на пригородные железнодорожные перевозки в Забайкальском крае компании-перевозчику не удается выйти на

безубыточность, и формирование конкурентного рынка невозможно вследствие устойчиво положительного эффекта масштаба, обуславливающего естественно-монопольное состояние отрасли.

В период с 2011 года по апрель 2012 года организацию пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении осуществляло ОАО «Краспригород». За период с 2008 по 2012 годы количество перевозимых пассажиров снизилось с 3,4 млн. человек в год до 1,4 млн. человек в 2012 году (таблица 11).

Таблица 11. Динамика количества отправленных пассажиров по Забайкальскому краю за период 2010–2018 годов

Год	Отправлено пассажиров, тыс. чел.
1	2
2010	1 834,2
2011	1 576,2
2012	1 419,0
2013	1 504,0
2014	1 255,0
2015	806,0
2016	884,0
2017	845,8
2018	911,4

С апреля 2012 года пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Забайкальского края выполняет АО «ЗППК». Одновременно с этим проводилась оптимизация железнодорожных маршрутов – сокращение количества электропоездов и замена их автобусами.

В 2014 году была произведена очередная оптимизация размеров движения, в ходе которой отменены поезда на 4 сообщениях.

Вследствие оптимизации размеров движения в 2014 году удалось снизить расходы АО «ЗППК» на 144,0 млн. руб. в части аренды подвижного состава. Собственные расходы компании были снижены на 29,0 млн. руб. (20 %). Также в качестве одного из мероприятий, направленных на стабилизацию финансового состояния АО «ЗППК», ежегодно осуществляется индексация тарифов для населения на услуги перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

### 3. Целевая модель транспортного обслуживания населения Забайкальского края

#### 3.1. Приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

По итогам анализа сложившейся в Забайкальском крае ситуации с транспортным обслуживанием и с учетом истории развития ситуации ключевыми приоритетами развития транспортной системы Забайкальского края были определены следующие направления:

- 1) минимизация народнохозяйственной себестоимости пригородных перевозок, что в сложившихся условиях означает сокращение убытков АО «ЗППК» и, как следствие, сокращение величины непокрытых убытков с 450,0 до 350,0 млн. руб. в краткосрочной и до 300–320 млн. руб. в долгосрочной перспективе, при условии расчета расходов по действующим методикам ФАС России, ОАО «РЖД» и Минтранса России<sup>1</sup>;

- 2) оптимизация маршрутной сети железнодорожных пригородных перевозок;

- 3) организация регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Прочие приоритетные направления (повышение качества обслуживания пассажиров, экологичность, развитие транспортного бизнеса) являются дополнительными.

Сформированная система приоритетов определяет целевые значения параметров в ССПТО (таблица 12).

Таблица 12. Целевые параметры транспортного обслуживания

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	Целевое значение	Примечание
1	2	3	4	5
1.	Объем отправленных пассажиров	тыс. пасс.	64 372,28	
1.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	тыс. пасс.	862,28	
1.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	тыс. пасс.	63 510,00	
2.	Пассажирооборот в пригородном сообщении, в т. ч.:	млн. пасс.-км	766,313	
2.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	млн. пасс.-км	42,913	
2.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	млн. пасс.-км	723,4	
3.	Коэффициент подвижности (мобильности) населения в пригородном сообщении, в т. ч.:	пасс. на 1 чел.	62,23	
3.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	пасс. на 1 чел.	0,83	
3.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	пасс. на 1 чел.	61,4	
4.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	95	

<sup>1</sup> При изменении подходов к учету расходов, а также по итогам судебных разбирательств между Забайкальским краем и перевозчиком, данные целевые параметры будут пересмотрены в установленном порядке.

1	2	3	4	5
5.	Число населенных пунктов, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию		738	
5.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	ед.	598	
5.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	ед.	140	
6.	Плотность транспортной сети		0,039	
6.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	км/км <sup>2</sup>	0,004	
6.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	км/км <sup>2</sup>	0,035	
7.	Объем транспортного заказа в пригородном сообщении, в т. ч.:		3,453	
7.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	млн. вагоно-км.	3,453	
7.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>		0	
8.	Субсидия из бюджета Забайкальского края на компенсацию потерь в доходах (затрат), возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, в т. ч.:	млн. руб.	285,1	
8.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	млн. руб.	285,1	
8.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	млн. руб.	0,0	
9.	Величина убытка (недополученного дохода) от государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	млн. руб.	458,7	
10.	Субсидии из бюджета Забайкальского края на компенсацию потерь в доходах (затрат), возникающих в результате установления льгот на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, в т. ч.:	млн. руб.	76,0	
10.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	млн. руб.	11,0	
10.1.1.	<i>отдельные категории граждан</i>	млн. руб.	6,0	
10.1.2.	<i>обучающиеся</i>	млн. руб.	5,0	
10.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	млн. руб.	65,0	
11.	Отношение темпов роста тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении к среднему темпу роста номинальных доходов населения, в т. ч.:		1	
11.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	%	1	
11.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	%	—	
12.	Уровень автомобилизации населения	ед. на 1000 чел.	294,0	

### 3.2. Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРТБ

Для оптимизации расходов, связанных с организацией пригородного железнодорожного сообщения Забайкальского края, необходимо произвести ряд мероприятий:

- 1) сокращение собственных расходов, в том числе:
  - а) закрытие малорентабельных билетных касс с высвобождением численности билетных кассиров;
  - б) сокращение работников аппарата управления;
  - в) снижение отчислений на социальные нужды;
  - г) снижение прочих затрат за счет минимизации потребностей;

- 2) замена четырехвагонного моторного подвижного состава на двухвагонный подвижной состав;
- 3) АО «ЗППК» проработать вопрос изменения типа подвижного состава на сообщениях с моторвагонным подвижным составом;
- 4) рекомендовать Забайкальской железной дороге обратиться в АО «РЖД» по вопросу снижения фактической себестоимости ставки управления и эксплуатации в моторвагонной тяге на 20 %;
- 5) проведение Министерством строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края работы по исключению из регионального заказа пригородных поездов на тех сообщениях, где есть возможность организовать пассажирские перевозки автомобильным транспортом;
- 6) организация регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом взамен отмененных железнодорожных маршрутов.

Таким образом, вышеперечисленные мероприятия должны вывести компанию на безубыточность при условии государственного субсидирования за счет средств федерального и регионального бюджетов.

### **3.3. Перспективные значения параметров транспортного обслуживания для оптимизированной схемы транспортного обслуживания**

Ожидаемые значения параметров транспортного обслуживания по оптимизированному сценарию представлены в таблице 13.

Таблица 13. ССПТО населения Забайкальского края на перспективу до 2030 года (оптимизированный сценарий)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
6.	Плотность транспортной сети		0,039	0,039	0,039	0,039	0,039	0,039	0,039	0,039	0,039	0,039
6.1.	Железнодорожный транспорт	км/км <sup>2</sup>	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004
6.2.	Автомобильный транспорт	км/км <sup>2</sup>	0,035	0,035	0,035	0,035	0,035	0,035	0,035	0,035	0,035	0,035
7.	Объем транспортного заказа в пригородном сообщении, в т. ч.:		3,838	2,935	3,232	3,225	3,314	3,453	3,453	3,453	3,453	3,453
7.1.	Железнодорожный транспорт	млн. вагоно-км.	3,838	2,935	3,232	3,225	3,314	3,453	3,453	3,453	3,453	3,453
7.2.	Автомобильный транспорт		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.	Субсидии из бюджета Забайкальского края на компенсацию потерь в доходах (затрат), возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров на пригородном сообщении, в т. ч.:	млн. руб.	126,9	29,1	8,0	95,0	374,4	383,0	215,4	400,0	400,0	415,9
8.1.	Железнодорожный транспорт	млн. руб.	126,9	29,1	8,0	95,0	374,4	383,0	215,4	400,0	400,0	415,9
8.2.	Автомобильный транспорт	млн. руб.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
9.	Величина убытка (недополученного дохода) от государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	млн. руб.	565,8	387,6	372,6	349,5	386,5	420,4	458,7	463,44	463,44	481,98
10.	Субсидии из бюджета Забайкальского края на компенсацию потерь в доходах (затрат), воз-	млн. руб.	81,8	67,8	43,7	49,1	111,7	67,9	81,0	83,0	83,0	115,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
никающих в результате установления льгот на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, в т. ч.:												
<i>Железнодорожный транспорт</i>												
10.1.		млн. руб.	7,6	5,0	3,6	7,0	10,8	7,1	11,0	13,0	15,0	
10.1.1.	отдельные категории граждан	млн. руб.	4,4	2,6	1,3	4,0	5,9	4,1	6,0	7,0	8,0	
10.1.2.	обучающиеся	млн. руб.	3,2	2,4	2,3	3,0	4,9	3,0	5,0	6,0	7,0	
10.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	млн. руб.	74,2	62,8	40,1	42,1	100,9	60,8	70,0	70,0	100,0	
11.	Отношение темпов роста тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении к среднему темпу роста номинальных доходов населения, в т. ч.:		0,97	1,42	1,09	1,03	1	1	1	1	1	
11.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	%	0,97	1,42	1,09	1,03	1	1	1	1	1	
11.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12.	Уровень автомобилизации населения	ед. на 1000 чел.	250,48	250,95	251,43	276,7	282,3	288,5	294,0	294,0	294,0	

При сохранении доступности для населения регулярного транспортного обслуживания к 2030 году объем отправленных пассажиров на железнодорожном транспорте увеличится до 1 100,0 тыс. пассажиров, что на 237,72 тыс. пассажиров больше, чем в инерционном сценарии.

Кроме того, будет достигнута цель обеспечения безубыточности деятельности АО «ЗППК» к 2030 году при государственных субсидиях из бюджета Забайкальского края, при консервативной оценке возможностей реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания в части внедрения нового типа подвижного состава.

Таким образом, мероприятия позволят сократить расходы АО «ЗППК» и свести непокрытые убытки компании к нулю, что обеспечит нормальное функционирование транспортной системы Забайкальского края.

### **3.4. Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу**

Параметры ВРТБ на перспективу определены таким образом, чтобы сохранить транспортную обеспеченность Забайкальского края на уровне не ниже существующей при минимизации затрат на осуществление перевозок. Параметры ВРТБ на перспективу до 2030 года приведены в таблице 14.

Таблица 14. ВРТБ для оптимизированного сценария до 2030 года

№ стро- ки	Сообщение	Протя- женно- сть, км	Пассажиропот- ок	Маршруты по видам транспорта			Регуляр- ность обслужива- ния	Количе- ство обрат- ных рейсов, в сутки	Интер- вал между отра- вле- ни- ями	Примечания
				Всего, тыс. пасс./ год	Пико- вый, пасс./ час	6				
1	2	3	4	5	7	8	9	10		
<b>Железнодорожный транспорт</b>										
1	Чита – Могзон	144,00	98,37	156	6014/6013, (6116/6115 Лесная – Яблоново) вся) 6048/6047	ежедневно	2(1)2	-	6116/6115 учебный год, рабочие дни	
2	Могзон – Хилок	120,00	104,88	95	6110/6109, 6111/6112	ежедневно	2	-	6110/6109 кроме сб.	
3	Хилок – Петровский Завод	150,00	98,79	135	6106/6105, 6108/6107	ежедневно	2	-	выходные дни 1 вагон	6106/6105 в
4	Чита – Карымская	96,00	127,96	446	6034/6033, 6012/6011, 6022/6021	ежедневно	3	-	6022/6021 пт., сб., вс.. в период с 15 мая по 15 октября	
5	Карымская – Шилка	151,00	101,02	140	6102/6101, 6104/6103	ежедневно	2	-	в выходные дни 1 вагон	
6	Шилка – Чернышевск	142,00	32,79	36	6212/6211	ежедневно	1	-		
7	Кузнек – Сретенск	52,00	16,32	25	6260/6259	ежедневно	1	-	отменяется по чт.	
8	Чернышевск – Букачча	72,00	8,4	19	6256/6255	пн., чт.	1	-	восстановлен с 1.07.2019	
9	Чернышевск – Зилово	83,00	18,45	25	6218/6217	ежедневно	1	-	6218 отменяется по сб., 6217 отменяется по вс.	
10	Зилово – Ксеньевская	130,00	47,21	49	6220/6219, 6222/6221	ежедневно	2	-	6222 отменяется по сб., 6221 отменяется по вс.	
11	Ксеньевская – Могоча	108,00	40,31	50	6224/6223 (6226/6225 Сбера – Могоча)	ежедневно	1(1)	-	6226/6225 пн. – пт.	
12	Могоча – Амазар	98,00	0	0	6228/6227	-	0	-	отменен в 2015 году	
13	Амазар – Аячи	81,00	0	0	6240/6239, 6242/6241	-	0	-	отменено с 01.04.2014 г.	
14	Оловянная – Борзя	99,00	11,3	27	6612/6611	пн., вт., пт.	0	-	восстановлен с 1.07.2019	
15	Борзя – Забайкальск	117,00	0	0	6622/6621, 6624/6623	-	0	-	отменено с 01.05.2014 г.	
16	Карымская – Ясногорск	160,00	137,91	44	(6506 Карымская – Ясногорск, 6505 Оловянная – Карымская, 6503, 6514/6513, 6618/6617 Оловянная – Ясная, 6516/6515 Карымская – Адриановка)	ежедневно	1	-		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>Автомобильный транспорт</b>									
17	Чита – Забайкальск	500			101, 103, 104, 107, 235, 520, 511, 512, 512 а, 513, 514, 515, 523, 524, 525, 526, 527, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 505, 553, 563, 564, 578, 580, 584	ежедневно	187	60	
18	Чита – Карамыкское	106			101, 103, 104, 107, 235, 236, 520, 511, 512, 512 а, 513, 514, 515, 523, 524, 525, 526, 527, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 505, 553, 563, 564, 578, 580, 584	ежедневно	187	60	
19	Прочие	-			102, 105, 106, 106К, 109, 109 А, 110, 110К, 111, 112, 115, 120, 124, 125, 126, 136, 219, 234, 582, 114, 118, 119, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 541, 542, 543, 544, 546, 547, 548, 549, 551, 552, 561, 562, 572, 575, 577, 579, 581, 583, 585, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 720, 721, 722, 750, 751, 753, 1, 2, 3, 4, 5, 12, 12, 14, 17, 16, 1, 2, 3, 4, 5	ежедневно	341	60	

## **4. Дорожная карта реализации КПТО**

### **4.1. Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО**

В соответствии с Законом Забайкальского края от 18 декабря 2009 года № 312-ЗЗК «Об организации транспортного обслуживания населения на маршрутах пригородного и межмуниципального сообщения на территории Забайкальского края» уполномоченным органом объявляется конкурс на заключение договора на осуществление пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Забайкальского края. Анализ результатов проведения данного конкурса в 2012-2019 годах свидетельствует о том, что ежегодно конкурс признается несостоявшимся в связи с отсутствием заявок на участие в конкурсе. Договор заключается с единственным поставщиком услуг на территории Забайкальского края – АО «ЗППК». На период с 2019 года по 2021 год договор будет заключен с АО «ЗППК». На основании указанного анализа в календарный план-график по реализации КПТО включены мероприятия по оптимизации расходов и развитию АО «ЗППК» (таблица 15).

Таблица 15. Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

№ ст ро ки	Наименование мероприятия	Срок и реал изац ии	Стоимость, млн. руб.			Результат мероприятия	Примечание
			всего	за счет средств краевог о бюджет а	за счет средст в федера льного бюдже та		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Сокращение собственных расходов АО «ЗППК»	ежегодно		-	-	Уменьшение расходов АО «ЗППК»	
2	Рекомендовать Забайкальской железной дороге обратиться в ОАО «РЖД» по вопросу снижения фактической себестоимости ставки управления и эксплуатации в моторвагонной тяге на 20 %	2015 – 2021 годы		-	-		
3	АО «ЗППК» проработать вопрос изменения типа подвижного состава на сообщениях с моторвагонным подвижным составом	2016 – 2021 годы		-	-	Повышение эффективности пригородных пассажирских перевозок	Стоимость будет определена при формировании комплексного инвестиционного проекта
4	Организация курсирования скоростного пригородного поезда Чита – Забайкальск	2019 – 2030 годы	131,01	-	-	Удовлетворение потребностей населения в транспорте	При оплате 100 % инфраструктуры По регулируемым тарифам с учетом себестоимости. Электропоезда планируется оснастить точками доступа в Интернет Wi-Fi, системами кондиционирования воздуха, безналичной оплаты проезда, телевизорами
5	Внедрение и развитие проекта «Городская электричка» на направлении Чита – аэропорт Кадала	2019 – 2030 годы	4,59	-	-		
6	Ускорение движения пригородных поездов	ежегодно	0,5	-	-	Повышение эффективности пригородных пассажирских перевозок	По согласованию с Министерством строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края и Забайкальской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД»
7	Реализация Соглашения о реструктуризации задолженности Забайкальского края перед АО «ЗППК» за период с 11 апреля 2012	2019 – 2032 годы	2 331,71	2 331,71		Погашение задолженности перед АО «ЗППК», сложившейся в результате государственного	

1	2	3	4	5	6	7	8
	года по 31 декабря 2017 года					регулирования тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Забайкальского края	
8	Пересмотр параметров регионального заказа и требований к параметрам осуществления пригородных пассажирских перевозок с учетом уточнения тарифов РСТ Забайкальского края	2016 – 2030 годы	-	-	-	Уточнение стоимости регионального транспортного заказа	

#### 4.2. Эффекты от реализации КПТО

Реализация КПТО оказывает позитивное воздействие на развитие социально-экономической системы Забайкальского края. Получатели позитивного эффекта от его реализации: население, транспортный бизнес, Забайкальский край, Российская Федерация.

##### *Эффект для населения*

Ключевым эффектом от реализации КПТО для населения Забайкальского края будет являться сохранение доступности регулярного транспортного обслуживания. Число населенных пунктов и доля жителей, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию, не увеличится.

Кроме того, в результате реализации КПТО удастся сохранить доступность социально значимых услуг (медицинских, образовательных и др.) на уровне не ниже существующего.

Реализация мероприятий позволит также сохранить ценовую доступность общественного транспорта без снижения качества транспортного обслуживания населения.

##### *Эффект для транспортного бизнеса*

Реализация КПТО позитивно скажется на стабильности и привлекательности для инвестиций пригородного комплекса Забайкальского края, обеспечит условия для дальнейшего развития конкуренции на рынке автобусных перевозок.

Положительным эффектом от реализации КПТО для предприятий железнодорожного транспорта является сохранение железнодорожных перевозок в крае, а также снижение дебиторской задолженности ОАО «РЖД» по аренде подвижного состава, стабилизация финансового состояния АО «ЗППК».

### *Эффект для Забайкальского края*

Реализация КПТО является необходимым условием для дальнейшего развития кластерной структуры экономики Забайкальского края, предусмотренного Стратегией социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года. Сохранение железнодорожных пригородных перевозок обеспечивает необходимую транспортную доступность кластерных образований и индустриальных парков, способствует эффективному распределению и повышению подвижности трудовых ресурсов Забайкальского края.

Кроме того, сохранение транспортной доступности территорий в определенной степени влияет на уровень капитализации зон тяготения транспортной системы.

Мероприятия по оптимизации транспортной сети благоприятно скажутся на экологической ситуации в крае. Сохранение экологичного рельсового (железнодорожного) транспорта позволит сдержать темпы роста вредных выбросов в атмосферу, обусловленных ростом как автомобилизации, так и объемов автобусных перевозок.

### *Эффект для Российской Федерации*

В результате реализации КПТО будет снижена нагрузка на бюджеты всех уровней. К 2030 году при инерционном сценарии размер субсидии из бюджета Забайкальского края составит 285,1 млн. руб.

Вопросы социально-экономического развития приграничных населенных пунктов, районов в целом и закрепления в них трудоспособного населения являются общегосударственными вопросами. Реализация КПТО обеспечивает обороносспособность и территориальную целостность Забайкальского края, закрепляя население на приграничных территориях.

### **4.3. Риски от реализации КПТО**

Основными рисками при реализации КПТО являются:

- 1) сокращение размера субсидий из федерального бюджета;
  - 2) развитие нерегулируемых автобусных перевозок;
  - 3) повышение ставок ОАО «РЖД»;
  - 4) восстановление ставки НДС по аренде подвижного состава;
  - 5) отмена скидки на оплату услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта;
  - 6) низкий темп экономического развития Забайкальского края.
- Матрица рисков реализации КПТО представлена на рисунке 3.

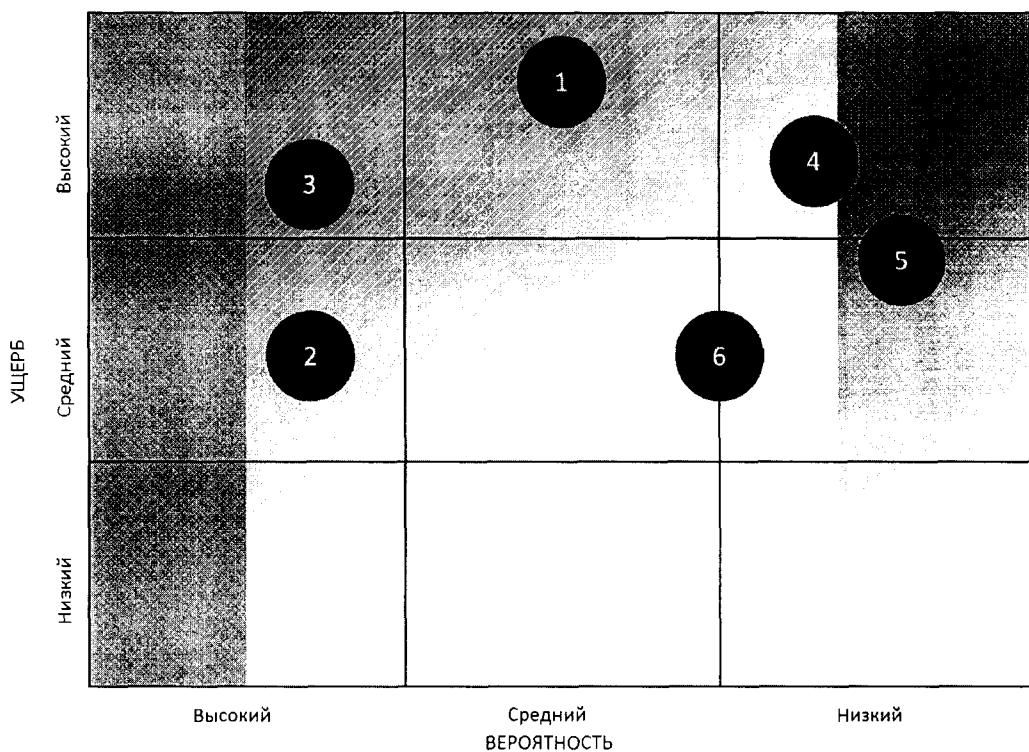


Рисунок 3. Матрица рисков реализации КПТО

Наиболее существенное влияние оказывают первые три риска. Существует высокая вероятность того, что сохранится практика ежегодного повышения ставок ОАО «РЖД» по аренде подвижного состава на уровень, превышающий темп инфляции.

В этом случае расходы АО «ЗППК» будут значительно возрастать, что ограничит эффективность мер по стабилизации финансового состояния компании, предусмотренных КПТО.

Серьезные угрозы для стабилизации финансового состояния АО «ЗППК» возникают в связи с неопределенностью в части выделения федеральных субсидий на поддержку развития пригородного комплекса Забайкальского края. Указанный риск является одним из наиболее существенных: в случае отсутствия поддержки из федерального бюджета на уровне не ниже 400 млн. руб. в год сохранение железнодорожных пригородных пассажирских перевозок является маловероятным.

Ограниченнная эффективность регуляторных мер при организации пригородных перевозок автобусным транспортом обуславливает риски, связанные с деятельностью нелегальных автобусных перевозчиков, осуществляющих обслуживание населения без соответствующих лицензий и не соблюдающих нормы и правила, предусмотренные законодательством Российской Федерации и Забайкальского края. Указанные риски связаны со снижением безопасности перевозок, низким общим уровнем налоговых поступлений от данного вида деятельности, а также со снижением эффективности мер по оптимизации маршрутной сети, предусмотренных КПТО для повышения доходности железнодорожного транспорта.

## **5. Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок**

Региональный заказ формируется по сообщениям по видам транспорта. Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям представлено в таблице 16.

Таблица 16. Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям

№ ст ро ки	Сообщение	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км		Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиропоток на сообщении, тыс. пасс.				
				Железнодорожный транспорт (2019 г.)			2015 год				
				Экономический транспорт	Тариф для населения		Железнодорожный транспорт	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Автомобильный транспорт	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1	Чита – Могочин	144,0	+	+ 101,46	40	**	**	*	*	137,481	
2	Могочин – Хилок	121,0	+	-	-	-	-	-	-	103,75	
3	Хилок – Петровский Завод	149,5	+	+	**	**	**	**	**	92,81	
4	Чита – Кацымская	99,0	+	+	**	**	**	**	**	127,136	
5	Кацымская – Пылка	150,0	+	+	**	**	**	**	**	76,887	
6	Шилка – Чернышевск	141,0	+	+	**	**	**	**	**	28,880	
7	Кузнага – Сретенск	53,0	+	+	*	*	*	*	*	217,751	
8	Чернышевск – Зилово	84,0	+	-	-	-	-	-	-	336,2	
9	Зилово – Ксеньевская	130,0	+	-	-	-	-	-	-	56,13	
10	Ксеньевская – Могоча	108,5	+	-	-	-	-	-	-	21,08	
11	Могоча – Амазар	98,0	+	-	-	-	-	-	-	18,87	
12	Кацымская – Янторгorsk	160,0	+	+	**	**	**	**	**	32,08	
13	Оловянная – Борзя	99,0	+	+	97,79	40	**	**	**	33,11	
14	Яблоновая – Лесная	20,0	+	-	101,46	40	*	*	*	3,56	
15	Оловянная – Ясная	21,0	+	-	*	*	*	*	*	3,56	
16	Кацымская – Адриановка	21,0	+	-	*	*	*	*	*	8,200	
17	Сбога – Могоча	149,0	+	-	97,79	40	*	*	*	19,589	
19	ПРОЧИЕ сообщения (42 маршрута)	-	-	+	+	+	+	+	+	22,718	
										0,0	
										более низкая себестоимость и стоимость проезда	

\* – представлять данные не возможным т.к. большая часть указанных маршрутов вне компетенции Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края;

\*\* – по маршрутам пассажирские перевозки осуществляются с применением тарифов, установленных перевозчиком;

\*\*\* – информация о пассажиропотоке за 2017–2018 гг. отсутствует.

На основе прогноза пассажиропотока с учетом объективных инфраструктурных ограничений сформирован региональный заказ и определены требования к параметрам осуществления пригородных пассажирских перевозок.

Требования к параметрам регионального транспортного заказа на 2019 год представлены в таблице 17.

Таблица 17. Требования к параметрам регионального транспортного заказа на 2019 год

№ п/п	Сообщение	Объем заказа		Уровень тарифа за зону (прогноз)		Расчет стоимости регионального заказа				
		место- км	разме- ры движе- ния, пар поездов или рейсов в сутки (туда- обрат- но)	Эконо- миче- ски обос- нован- ный, руб. / 10 км	Устано- влен- ный в рамках регио- нально- го зака- за для населе- ния, руб. / 10 км	Сред- ний эконо- мически обосно- ванный уровень тарифа, руб. / 10 пас-км	Средний установ- ленный в рамках inatiо- нального заказа для населе- ния, руб. /10 пасс- км	Пасса- жиро- оборот, пасс-км	Мини- маль- ная стоимо- сть ре- гиона- льного транс- портно- го зака- за, млн. руб.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 = 9 х (7 – 8) / 10 / 1000000	
<b>Железнодорожный район</b>										
1	Чита – Могзон	11,12	2	101,46	40	101,46	16,41	10 763 848	91,55	
2	Могзон – Хилок	5,37	2				16,95	9 590 593	81,05	
3	Хилок – Петровский Завод	6,41	2				19,31	6 750 667	55,46	
4	Чита – Карымская	15,02	3				19,30	6 493 406	53,35	
5	Карымская – Шилка	6,83	2				20,11	5 290 965	43,04	
6	Шилка – Чернышевск	1,19	1				17,10	2 072 620	17,48	
7	Куэнга – Сретенск	0,63	1				21,02	730 211	5,87	
8	Чернышевск – Зилово	1,3	1				18,54	1 435 634	11,90	
9	Зилово – Ксеньевская	1,9	2				20,28	1 541 978	12,52	
10	Ксеньевская – Могоча	3,32	2				19,02	2 415 435	19,91	
11	Карымская – Ясногорск	2,22	1				20,45	462 647	3,75	
12	Оловянная – Ясная	0,87	2		101,46	40,00	101,46	21,78	906 711	7,22
13	Оловянная – Борзя		1		97,79	40,00	97,79	14,60	372 712	3,10
14	Чернышевск – Букачача		1		97,79	40,00	97,79	15,00	44 674	0,37
15	Новая Чара – Куанда		1		184,99	30,00	184,99	30,00	413 960	6,42

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 = 9 x (7 – 8) / 10 / 1000000
<b>Автомобильный транспорт</b>									
16	Чита – Могзон	32,67	84	-	***				0,00
17	Чита – Карымское	92,60	268	159,5					0,00
18	Прочие	5,19	-	-					0,00
	ИТОГО			-					413,00**

\* Расчет экономически обоснованного тарифа будет уточняться Региональной службой по тарифам Забайкальского края.

\*\* Прогнозная стоимость регионального транспортного заказа по данным АО «ЗППК».

\*\*\* Региональный заказ устанавливается по результатам конкурса, однако договоры, заключенные с перевозчиками на перевозки пассажиров автомобильным транспортом не предусматривают субсидирование за счет средств бюджета Забайкальского края.

Требования к параметрам регионального транспортного заказа на период до 2030 года представлены в таблице 18.

Таблица 18. Требования к параметрам регионального транспортного заказа на период до 2030 года

№ п/п	Сообщение	Объем заказа		Уровень тарифа за зону (прогноз)		Расчет стоимости регионального заказа			
		место-км	размеры движения, пар поездов или рейсов в сутки (туда-обратно)	Экономические обоснованный, руб. / 10 км	Установленный в рамках регионального заказа для населения, руб. / 10 км	Средний экономически обоснованный уровень тарифа, руб. / 10 пас-км	Средний установленный в рамках регионального заказа для населения, руб. / 10 пасс-км	Пассажирооборот, пасс-км	Минимальная стоимость регионального транспортного заказа, млн. руб.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 = 9 x (7 – 8) / 10 / 1000000

**Железнодорожный транспорт**

1	Чита – Могзон	11,12	2	101,46	40	101,46	16,41	10 763 848	91,55
2	Могзон – Хилок	5,37	2				16,95	9 590 593	81,05
3	Хилок – Петровский Завод	6,41	2				19,31	6 750 667	55,46
4	Чита – Карымская	15,02	3				19,30	6 493 406	53,35
5	Карымская – Шилка	6,83	2				20,11	5 290 965	43,04
6	Шилка – Чернышевск	1,19	1				17,10	2 072 620	17,48
7	Куэнга – Сретенск	0,63	1				21,02	730 211	5,87
8	Чернышевск – Зилово	1,3	1				18,54	1 435 634	11,90
9	Зилово – Ксеньевская	1,9	2				20,28	1 541 978	12,52

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 = 9 x (7 - 8) / 10 / 1000000
10	Ксеньевская – Могоча	3,32	2				19,02	2 415 435	19,91
11	Карымская – Ясногорск	2,22	1				20,45	462 647	3,75
12	Оловянная – Ясная	0,87	2	101,46	40,00	101,46	21,78	906 711	7,22
13	Оловянная – Борзя		1	97,79	40,00	97,79	14,60	372 712	3,10
14	Чернышевск – Букачача		1	97,79	40,00	97,79	15,00	44 674	0,37
15	Новая Чара – Куанда		1	184,99	30,00	184,99	30,00	413 960	6,42
<b>Автомобильный транспорт</b>									
16	Чита – Могзон	32,67	84	-	***				0,00
17	Чита – Карымское	92,60	268	159,5					0,00
18	Прочие	5,19	-	-					0,00
	ИТОГО			-					413,00**

\* Расчет экономически обоснованного тарифа будет уточняться Региональной службой по тарифам.

\*\* Прогнозная стоимость регионального транспортного заказа, по данным АО «ЗППК».

\*\*\* Региональный заказ устанавливается по результатам конкурса, однако договоры, заключенные с перевозчиками на перевозки пассажиров автомобильным транспортом не предусматривают субсидирование за счет средств бюджета Забайкальского края.