



РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 3 июня 2016 № 122-р

г.Майкоп

О комплексном плане транспортного обслуживания населения Республики Адыгея на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок

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

Премьер-министр
Республики Адыгея

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long tail.

М. Кумпилов

Приложение
к распоряжению Кабинета
Министров Республики Адыгея
от 3 июня 2016 года № 122-р

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

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1 Условия реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения в Республике Адыгея на долго- и среднесрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО).....	6
1.1 Анализ общих тенденций социально-экономического развития Республики Адыгея	6
1.2 Ситуационный анализ условий реализации КПТО.....	21
1.3 Выводы.....	24
2 Существующее состояние транспортного обслуживания населения в Республике Адыгея в части пригородных пассажирских перевозок.....	16
2.1 Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	26
2.2 Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях	47
2.3 Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	52
2.4 Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	54
3 Целевая модель транспортного обслуживания населения в Республике Адыгея	54
3.1 Ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок..	56
3.2 Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРТБ	57
3.3 Перспективные значения параметров транспортного обслуживания для оптимизированной схемы транспортного обслуживания	58
3.4 Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу	59

4 Дорожная карта реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения в Республике Адыгея на долго- и среднесрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО).....	63
4.1 Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО	63
4.2 Эффекты от реализации комплексного плана транспортного обслуживания.....	65
4.3 Риски при реализации комплексного плана транспортного обслуживания.....	66
5 Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок	69
Источники	76

Введение

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

КПТО разработан во исполнение поручения исполняющего обязанности Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 01.07.2015 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.

После разработки КПТО направляется на согласование в Минтранс России. После согласования КПТО утверждается Кабинетом Министров Республики Адыгея и в течение 3 (трёх) дней размещается в сети Интернет для публичного доступа.

Под пригородными перевозками в настоящем документе понимаются перевозки, осуществляемые железнодорожным транспортом в пределах Республики Адыгея по сообщениям, включенным в Реестр пригородных железнодорожных сообщений, а также пригородными и межмуниципальными автобусными маршрутами, включенными в Реестр маршрутов пригородного транспорта.

Целями разработки настоящего плана являются:

- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения Республики Адыгея в части пригородных перевозок;
- определение направления развития транспортной системы на долгосрочную перспективу;

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

Настоящий КПТО:

- устанавливает основные цели и приоритеты транспортного развития Республики Адыгея;
- определяет ключевые направления развития пригородного комплекса Республики Адыгея;
- определяет требования к параметрам регионального транспортного заказа.

Основаниями для разработки КПТО являются:

- Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 года №1032-р);
- Стратегия социально-экономического развития Республики Адыгея до 2025 года;
- Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.05.2014 года № 857-р);
- Письмо и.о. Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 01.07.2015 года № СА-28/8232;
- протоколы Правительственной комиссии по транспорту № 1-5 за 2015 год.

1 Условия реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения в Республике Адыгея на долго- и среднесрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО)

1.1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Республики Адыгея

Республика Адыгея расположена в северо-западной части Кавказа на левобережье рек Кубани и Лабы. Протяженность территории с севера на юг составляет 150 км, с запада на восток – 60 км. Адыгея находится внутри Краснодарского края. Северная часть республики — равнина, южная — предгорья и горы Большого Кавказа.

Климат республики характеризуется как умеренно тёплый, со средней температурой января -2°C , июля $+28^{\circ}\text{C}$. Осадков около 700 мм в год. Основные реки: Кубань, Лаба, Белая.

Площадь территории составляет 7792 тыс. кв. км. Численность населения (по состоянию на 01.01.15 г.) - 449,2 тыс. жителей. Плотность населения на 1 января 2015 года составила 57,6 чел. на 1 кв. км – одна из самых высоких в Российской Федерации. Республика Адыгея со всех сторон граничит с Краснодарским краем и не имеет общих границ с другими регионами.

Столица Республики Адыгея – город Майкоп, с численностью населения 167,7 тыс. человек, площадь территории – 58,6 км².

В составе Республики Адыгея 7 районов, 2 города, 3 поселка городского типа, 48 сельских поселений, 227 сельских населенных пунктов.

Крупнейшие населённые пункты Республики Адыгея:

1. Город Майкоп – 144,1 тыс. жителей;
2. Город Адыгейск – 12,7 тыс. жителей;
3. Поселок Яблоновский - 30,5 тыс. жителей;
4. Поселок Энем – 18,8 тыс. жителей;
5. Станица Гиагинская – 13,8 тыс. жителей;

6. Станица Ханская – 11,7 тыс. жителей;
7. Поселок Тульский – 10,8 тыс. жителей;
8. Село Красногвардейское – 9,4 тыс. жителей;
9. Аул Кошехабль – 7,2 тыс. жителей;
10. Поселок Каменноостский – 7,2 тыс. жителей;
11. Станица Дондуковская – 6,6 тыс. жителей;
12. Поселок Краснооктябрьский – 6,3 тыс. жителей;
13. Поселок Глюстенхабль – 5,6 тыс. жителей;
14. Аул Тахтамукай – 5,5 тыс. жителей.

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

Таблица 1.

Прогноз социально-экономических показателей
Республики Адыгея на перспективу до 2030 года

Номер строки	Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя (годы)			
			2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
1	2	3	4	5	6	7
1.	Площадь территории Республики Адыгея	тыс. км ²	7,8	7,8	7,8	7,8
2.	Валовой региональный продукт в постоянных ценах 2014 года	млрд. руб.	78,7	93,8	117,4	145,0
3.	Производство валового регионального продукта на душу населения	млрд. руб.	177,7	211,4	263,7	325,2
4.	Темп роста валового регионального продукта	%	107,5	104,7	104,5	104,4
5.	Индекс потребительских цен в % к предыдущему году	%	110	106,5	103,6	103,1
6.	Численность постоянного населения, в т.ч.	тыс. чел.	450,4	453,1	454,9	455,8
7.	<i>городского</i>	тыс. чел.	211,9	213,4	214,6	215,1
8.	<i>сельского</i>	тыс. чел.	238,5	239,7	240,3	240,7
9.	<i>трудоспособного возраста</i>	тыс. чел.	255,4	255	256,6	259,5
10.	Темп роста численности населения	%	100,5	100,1	100,03	100,1
11.	Коэффициент естественного прироста населения	на 1000 чел.	0,4	0,2	0,1	0,1
12.	Коэффициент миграционного прироста	на 1 000 чел.	6,7	6,7	6,7	6,7
13.	Среднедушевые денежные доходы (в месяц) в ценах 2014 года	руб./мес.	22,3	22,8	23,1	24,8
14.	Темп роста среднедушевых денежных доходов	%	103	102,5	104,5	105,8

Методологические пояснения к таблице

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

- валовой региональный продукт – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для период 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);
- производство валового регионального продукта на душу населения – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);
- темп роста валового регионального продукта – в % к предыдущему году (в среднем за период для 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);
- индекс потребительских цен – в % к предыдущему году (в среднем за период для 2016-2020, 2021-2025, 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 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);
- коэффициенты естественного и миграционного прироста населения – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);
- среднедушевые денежные доходы (в месяц) – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);
- темп роста среднедушевых денежных доходов – в % к предыдущему году (в среднем за период для 2016-2020, 2021-2025, 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 объёма регионального транспортного заказа.

Таблица 2.

Характеристики транспортных центров Республики Адыгея

Номер строки	Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя (годы)					
			2013	2014	2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
<u>Муниципальное образование «Город Майкоп»</u>								
1.	Численность постоянного населения	тыс. чел.	167,5	167,6	167,7	167,9	168,1	168,3
2.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. чел.	50,5	50,5	50,6	50,8	51,2	53,5
3.	Темпы жилищного строительства	тыс. м ²	28,5	85,5	59,85	-	-	-
<u>Муниципальное образование «Тахтамукайский район»</u>								
1.	Численность постоянного населения	тыс. чел.	73,8	76,4	79,2	87,8	94,6	100,5
2.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. чел.	14,8	14,7	15,1	16,3	17,4	19,0
3.	Темпы жилищного строительства	тыс. м ²	53,6	137,7	196,9	-	-	-
<u>Муниципальное образование «Майкопский район»</u>								
1.	Численность постоянного населения	тыс. чел.	59,9	60,0	60,4	61,7	63,4	65,1
2.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. чел.	6,9	6,9	7,0	7,2	7,5	7,8
3.	Темпы жилищного строительства	тыс. м ²	11,8	27,7	19,36	-	-	-
4.	Количество туристов	тыс. чел.	270,0	300,0	350,0	450,0	500,0	-

1.1.1. Экономика Республики Адыгея

Общая экономическая ситуация в регионе благоприятная.

Тенденции экономического развития Республики Адыгея в течение последних лет в целом соответствовали общероссийским параметрам и основным параметрам развития Южного федерального округа. На протяжении этого периода общая ситуация в реальном секторе экономики и социальной сфере Адыгеи характеризовалась продолжением положительных тенденций.

Объем ВРП Республики Адыгея в 2014 году оценочно составил 79,5 млрд. рублей. По этому показателю субъект занимает 76 место среди всех субъектов Российской Федерации.

На перспективу ожидается увеличение ВРП до уровня 102,6 млрд. руб. в 2020 году, 158,2 млрд. руб. - в 2030 году.

Вклад Республики Адыгея в производство валового внутреннего продукта Российской Федерации на протяжении всех лет остается стабильным и составляет 0,13%; а в ВРП Южного федерального округа – 2 %.

Структуру валового регионального продукта Адыгеи в основном формируют потребительский рынок (20,8%), промышленность (17,7%) и сельское хозяйство (13,5%).

Начиная с 1997 года в структуре производства ВРП республики в текущих ценах становится заметным повышение доли услуг и снижение доли производства товаров. Это обусловлено нестабильностью общеэкономического положения как в Республике Адыгея, в частности, так и в Российской Федерации в целом, и как следствие нестабильности – снижение производства в реальном секторе экономики и прежде всего – в сельском хозяйстве.

Динамика ВРП Республики Адыгея показывает, что экономика региона носит развивающийся характер. За 2007–2013 годы рост ВРП по республике фактически составил более 168%. По предварительной оценке (оценочно, т.к. отчетность по ВРП утверждается полутора годами позже) в 2014 и 2015 годах оценивается прирост 3,0 и 2,1 процента соответственно к предыдущему году. Однако, учитывая сложившуюся экономическую и политическую ситуацию, на 2016-2018 годы значительное влияние на ВРП окажут неблагоприятные условия ведения экономической деятельности, в том числе санкции, введенные против Российской Федерации, значительное падение курса рубля, высокая инфляция. Таким образом, сохранение положительной динамики экономического роста, хотя и меньшими темпами чем за предыдущие годы, будет затруднено.

1.1.2. Демография

Общая численность населения Республики Адыгея на 1 января 2015 года составляет 449,2 тыс. чел., в т.ч. городское население – 211,7 тыс. чел. (47,1%).

Общая демографическая ситуация умеренно благоприятная. Несмотря на то, что Республика Адыгея занимает небольшую территорию (0,05 % территории РФ, 1,85% - Южного федерального округа), она является одним из самых густонаселенных субъектов Южного федерального округа: плотность населения республики – 57,6 чел. на 1 кв. км. (в целом по РФ – 8,5 чел., по Южному федеральному округу – 33,3 чел.). В республике 47,14% населения проживает в городской местности, 52,86% – в сельской местности (в целом по Южному федеральному округу городское население составляет 62,85%, в РФ – 74,03%). Почти третья часть населения Республики Адыгея (32%) проживает в муниципальном образовании «Город Майкоп».

Увеличение миграционного прироста за последние годы и сокращение естественной убыли привели к замедлению темпов сокращения численности населения. В 2014 году естественная убыль была замещена миграционным приростом в 12,6 раз. Увеличение общего прироста, начиная с конца последнего десятилетия, привело к росту численности населения республики.

Численность населения с 2016 года по 2030 год увеличится с 451 тыс. человек до 457 тыс. человек (Рисунок 1).



Рисунок 1 - Динамика численности населения Республики Адыгея

Структура населения изменится следующим образом:

1. Численность трудоспособного населения увеличится до 256,6 тыс. человек в 2020 году и до 259,5 тыс. человек в 2030 году за счёт миграционного прироста.

2. Увеличится доля городского населения с 210,8 тыс. человек до 214 тыс. человек в 2020 году и до 259,5 тыс. человек в 2030 году.

Демографическая ситуация в Республике Адыгея за 2014 год улучшилась по некоторым показателям в сравнении с 2013 годом: рождаемость увеличилась, а количество разводов снизилось. Эта положительная тенденция немного сдержала увеличение естественной убыли.

Коэффициент нагрузки на трудоспособное население на начало 2015 года в Республике Адыгея один из самых высоких по России. Он выше чем в Российской Федерации на 6,1% и на 2,6% выше чем в Южном федеральном округе, а также выше чем в Северо-Кавказском федеральном округе на 10,0%.

Анализ тенденций основных демографических показателей за последние годы свидетельствует о том, что разрыв между смертностью и рождаемостью постепенно уменьшается. К сожалению, уровень смертности

еще превалирует над уровнем рождаемости, но разница год от года сокращается.

Общий коэффициент рождаемости увеличился с 11,9 в 2007 году до 12,5 родившихся на 1000 человек населения в 2015 году.

Общий коэффициент смертности снижается и составил в 2015 году 13,0 на 1000 человек населения против 14,7 за 2007 год.

Средняя продолжительность жизни увеличилась с 68,75 лет в 2007 году до 72,01 в 2014 году. В 2015 году средний вариант прогноза ожидаемой продолжительности жизни составляет 73,0 года.

Рождаемость к 2030 году возрастёт с 12,5 в 2015 году до 13,1 в 2030 году.

Значительное влияние на уровень рождаемости, укрепление института семьи оказывает государственная поддержка, в том числе: материнский капитал, который выдается на второго родившегося ребенка; повышение доступности жилья гражданам, в первую очередь молодым семьям с детьми; единовременные выплаты многодетной семье на третьего или последующих детей, родившихся либо усыновленных, в размере 50000 рублей; земельные участки для строительства или ведения личного хозяйства, предоставляемые бесплатно многодетным семьям.

Миграционный прирост в 2030 году составит 6700 человек. Миграционный прирост, как и прежде, является определяющим фактором роста численности населения Республики Адыгея.

1.1.3. Рынок труда и доходы населения

Общая ситуация на рынке труда – неблагоприятная.

Численность трудовых ресурсов в целом по республике складывается из занятых в экономике (62,3% в общей численности трудовых ресурсов), занятых в домашнем хозяйстве (16,6%), безработных по МОТ (9,3%), учащихся учебных заведений (11,6%). До 2009 года прослеживалась ее

положительная динамика. Начиная с 2010 года, идет незначительное сокращение трудовых ресурсов и в 2014 году снижение к предыдущему году составило 1,1%. В 2015 году численность трудовых ресурсов ожидается на уровне 2014 года и составит 241,5 тыс. человек. Предполагается, что и в последующие годы численность трудовых ресурсов будет постепенно расти и составит к 2018 году 242,0 тыс. человек.

Проблема занятости и безработицы остается одной из ключевых на рынке труда Республики Адыгея.

Ситуация на рынке труда Республики Адыгея вслед за ситуацией на общероссийском рынке труда имеет отрицательные черты. Незначительно, но наблюдается некоторый рост численности зарегистрированных безработных. В 2014 году уровень официальной безработицы составил 1,2%, что соответствовало уровню 2013 года. В 2015 году уровень официальной безработицы увеличился – 1,3%.

Численность занятых в экономике во всех сферах деятельности, несмотря на некоторое ее высвобождение из реального сектора экономики, также претерпит незначительные изменения. В 2014 году она составила 150,6 тыс. человек против 151,9 тыс. человек в 2013 году. В 2015 году ожидается снижение среднегодовой численности занятых в экономике вследствие закрытия нескольких промышленных предприятий, а также влияния кризиса, вынуждающего работодателей сокращать работников. К 2018 году численность занятых в экономике ожидается на уровне 151,2 тыс. человек, к 2030 году – 151,7 тыс. человек.

Сокращение численности работников в реальном секторе экономики до 2007 года составляло ежегодно до 3–4 тыс. человек. Такое снижение было обусловлено необратимым процессом завершения банкротства в основном предприятий агропромышленного комплекса, что повлекло за собой значительный отток работников в другие сферы экономической деятельности. В результате кризисных явлений в основных производящих сферах экономики и, соответственно, высвобождения работников в этих

отраслях, среднесписочная численность уменьшилась соответственно в 2009 году на 0,9 тыс. человек; 2010 год на - 1,1 тыс. человек; 2011 год - на 0,5 тыс. человек; 2012 год - на 0,2 тыс. человек; 2013 год - на 1,2 тыс. человек; 2014 год - на 1,1 и составила 93,0 тыс. человек. По оценке в 2015 году среднесписочная численность составит 92,7 тыс. человек.

Сведения об уровне оплаты труда и занятости по видам деятельности представлена в таблице.

Таблица 3

Среднемесячная заработная плата и численность занятых по видам экономической деятельности

	2014 год	
	Число занятых (тыс. чел.)	Средняя заработная плата (тыс. руб.)
<i>Всего занято в экономике</i>	150,6	
в том числе:		
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	25,7	16,2
Рыболовство, рыбоводство	0,1	13,3
Добыча полезных ископаемых	1,1	26
Обрабатывающие производства	16,7	19,5
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	4,0	20
Строительство	10,1	16,6
Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	26,6	20,7
Гостиницы и рестораны	2,1	12
Транспорт и связь	7,4	20,6
Финансовая деятельность	2,0	42
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	7,6	16,5
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное страхование	13,0	32,8
Образование	15,9	17,2
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	12,1	18,4
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	6,2	15,7

Основным доходным источником населения в прогнозном периоде будет оставаться фонд оплаты труда. По отчету за 2014 год в республике ее рост к 2013 году составил 7,8%. Темп роста на 2015 год предусмотрен на уровне 104,4%. Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата

в январе-ноябре 2015 года составила 21348,4 рубля, что на 4,5% больше чем в январе-ноябре 2014 года.

Средний уровень заработной платы с 2016 года по 2030 год увеличится на 59 % (или в среднем 4 % в год).

Ключевыми драйверами роста средней зарплаты будут:

- 1) повышение заработной платы отдельных категорий работников бюджетной сферы за счет средств регионального бюджета;
- 2) принятие дополнительных мер стимулирующего характера, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики;
- 3) увеличение ВРП на душу населения.

1.1.4. Жилищный комплекс

Состояние жилищного комплекса Республики Адыгея характеризуется следующими параметрами:

- 1) общая площадь жилых помещений 11497 тыс. кв. м.;
- 2) площадь жилых помещений, приходящаяся в среднем на одного жителя, – 25,6 кв. м.;
- 3) площадь жилых помещений, приходящаяся в среднем на одного жителя, в городской местности – 28,2 кв. м.;
- 4) площадь жилых помещений, приходящаяся в среднем на одного жителя, в сельской местности – 23,3 кв. м.

Основными проблемами жилищного комплекса являются:

- 1) высокая конечная стоимость строительства;
- 2) задолженность собственников помещений за предоставленные жилищные и коммунальные услуги.

На развитие жилищного комплекса воздействуют следующие факторы:

- 1) демонополизация обслуживания жилищного фонда;
- 2) формирование рынка услуг и обеспечение конкуренции на нем;
- 3) высокая степень капитальности жилищного фонда;

4) развитие индивидуального жилищного строительства одновременно со строительством многоквартирных многоэтажных жилых домов;

5) рост цен на строительные материалы;

6) рост тарифов на топливно-энергетические ресурсы.

В сфере жилищного комплекса Республики Адыгея реализуются одна государственная программа «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами на 2014-2018 годы», утвержденная постановлением Кабинета Министров Республики Адыгея от 6 декабря 2013 года № 290.

К 2020 году ожидается ввод в эксплуатацию 300 тыс. м² жилых домов, объектов социального значения, инженерной инфраструктуры и др.

Динамика развития жилищной сферы до 2020 года будет определяться воздействием ряда факторов. Большой спрос, с одной стороны, и очень скромные возможности населения, с другой, не позволяют установиться более или менее прямой зависимости между объемами жилищного строительства, обеспеченностью жильем и приростом цен. Многие застройщики предпочитают работать с элитным жильем, которое приносит им максимальный доход, а недорогой застройке и домам эконом-класса внимания не уделяют. Таким образом, необходимо изменить структуру предложения жилья за счет увеличения доли жилья эконом-класса, в дальнейшем развить различные формы государственно-частного партнерства, в том числе при комплексном освоении территорий под жилую застройку.

Крупнейшими центрами жилищного строительства на перспективу будут являться:

1) город Майкоп;

2) поселок Яблоновский;

3) Тахтамукайский район.

1.1.5. Территориальное развитие

Ключевой тенденцией территориального развития является совершенствование пространственной организации экономики, направленной на повышение гибкости территориальной структуры хозяйства, повышение инновационной активности, рост уровня и качества жизни населения.

Перспективное пространственное развитие Республики Адыгея связано с формированием и функционированием устойчивого территориального каркаса существующих и новых центров инновационного экономического роста на основе многополярного подхода.

Зоны опережающего роста охватывают все субъекты Российской Федерации, входящие в состав ЮФО. В округе выделено 26 перспективных региональных зон опережающего роста (далее - ЗОР), из них на территории Республики Адыгеи выделено три ЗОР: зона развития туристско-рекреационного комплекса, зона развития строительной индустрии и зона развития агропромышленного комплекса.

Взаимосогласованное развитие в рамках ЗОР транспортной, энергетической, телекоммуникационной и иной производственной и социальной инфраструктуры позволит увеличить взаимосвязанность территории и повысит конкурентоспособность Республики Адыгея среди субъектов ЮФО. На территории выделяемых зон будут обеспечены условия для развития кластеров предприятий перспективных специализаций, имеющих высокий потенциал для развития.

Перспективный путь формирования кластеров - выделение особых территорий в форме особых экономических зон и парковых зон, где инвесторам предоставят особые льготы.

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 14 октября 2010 года № 833 «О создании туристического кластера в Северо-Кавказском федеральном округе, Краснодарском крае и Республике Адыгея»

(с последующими изменениями) проводится работа по созданию на территории Майкопского района туристско-рекреационной особой экономической зоны.

Проект предполагает строительство круглогодичного горноклиматического курорта «Лагонаки» на высотах от 1670 до 2804 метров над уровнем моря в районе Лагонакского нагорья и Фишт-Оштеновского горного массива с оборудованием горнолыжных трасс, строительством канатных дорог на северных и северо-западных склонах горы Гузерипль (2158 метров), северных склонах горы Оштен (2804 метра), северных склонах горы Абадзеш (2369 метров) для одновременного катания 20 тысяч человек, с сетью гостиничных комплексов на 5500 койко-мест, пунктами общественного питания и досуга, спортивными и другими сопутствующими объектами. Сроки реализации проекта – 2014-2018 годы.

В рамках проекта создания туристско-рекреационного парка «Джэнэт» предусматривается строительство гостиничных комплексов различных категорий, спортивно-оздоровительных и СПА-центров, аквапарка, ресторанов и экскурсионных объектов с предоставлением различных туристических услуг.

Для реализации проекта сформирован земельный участок площадью 700 га, расположенный в южной части Майкопского района и непосредственно примыкающий к плато Лаго-Наки, на территории которого создана особая экономическая зона туристско-рекреационного типа.

Создание номерного фонда планируется за счет строительства гостиниц уровня от 2 до 4 звезд и коттеджного поселка.

Для обеспечения работы туристско-рекреационного парка планируется строительство следующих инфраструктурных объектов:

В 2015 - 2016 годах планируется:

- 1) строительство объектов внутренней инфраструктуры:
 - а) строительство дорог 4-ой категории - 4 км;
 - б) строительство объектов электроснабжения;

в) строительство наружных сетей водоснабжения и централизованной канализации;

2) строительство объектов внешней инфраструктуры:

а) строительство дорог 4-ой категории - 9,5 километра;

б) строительство объектов электроснабжения;

в) строительство объектов водоснабжения и очистных сооружений с централизованной канализацией.

В части развития сельскохозяйственного производства необходима реализация инвестиционных проектов по созданию агропромышленных комплексов, в том числе в рамках формирования агрокластеров. Концепцией проекта создания агроиндустриального парка является максимальное использование существующих территориальных преимуществ и выстраивание единой технологической цепочки - от сырьевого производства и переработки до поставки готовой продукции потребителю.

Реализация проекта строительства индустриального парка в Кошехабльском районе на земельном участке площадью более 100 гектаров основана на возможностях газодобывающей компании ООО «Южгазэнерджи», которая ввела в эксплуатацию Кошехабльское газоконденсатное месторождение (оксфордская залежь) в 2012 году. Добычу природного газа планируется довести до объема 500 миллионов кубических метров.

На территории индустриального парка планируется реализовать 4 основных проекта:

1) строительство завода по переработке природного газа;

2) строительство газовой теплоэлектростанции;

3) строительство хладокомбината;

4) строительство тепличного комплекса.

На территории индустриального парка рассматривается возможность реализации и других проектов. Будут построены производственные и складские помещения для размещения предприятий легкой и пищевой

промышленности. Для их успешного функционирования на территории парка предполагается возвести современные производственные корпуса с подведенной инженерной инфраструктурой, организовать круглосуточную охрану, медицинский пункт, кафе для питания сотрудников, гостиницу для приезжающих сотрудников компаний, стоянку для автомобилей и автосервис.

Общая площадь промышленных, складских и офисных помещений парка составит 200000 квадратных метров.

В рамках формирования строительного кластера на территории Майкопского района реализуется ряд программ и проектов:

1) реконструкция производственных мощностей на действующих предприятиях и строительство новых для развития производства отдельных видов строительных материалов, в частности облицовочного керамического кирпича, изделий из ячеистых бетонов, гипса, природного камня, новых отделочных материалов (облегченные гипсоволокнистые и гипсокартонные листы);

2) строительство новых предприятий с большей производительностью по выпуску кирпича (10-20 миллионов штук в год), по производству гипса мощностью 240 тысяч тонн в год, гипсовяжущих смесей мощностью 300 тысяч тонн в год, производство блоков из ячеистого бетона мощностью 450 тысяч тонн в год, извести мощностью 80 тысяч тонн в год.

1.2. Ситуационный анализ условий реализации КПТО

1.2.1. Подходы к ситуационному анализу условий реализации КПТО

Ситуационный анализ условий реализации КПТО выполняется с учётом проведённого 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, а также ключевые неопределённости 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 произведён на основе представленной в предыдущих разделах информации. Результаты сведены в таблицу.

Таблица 4

Негативные факторы развития пригородного транспорта Республики Адыгея

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
Внешняя макросреда	<ul style="list-style-type: none"> - нехватка средств для финансирования проектов по созданию и развитию территориальных кластеров, поддержке системообразующих предприятий Республики Адыгея; - отсутствие финансовой поддержки развития пригородных перевозок в дотационных регионах со стороны федерального бюджета; - отсутствие прозрачной схемы учёта и расчёта ставок по аренде подвижного состава железнодорожного транспорта
Среда влияния	<ul style="list-style-type: none"> - сохранение негативных миграционных тенденций по районам тяготения транспортной системы; - низкий уровень обеспеченности рабочими местами территорий Республики Адыгея; - повышение уровня автомобилизации с сохранением отрицательной динамики спроса на пригородные пассажирские перевозки общественным транспортом; - низкая подвижность населения по всем видам общественного транспорта; - нехватка денежных средств в бюджете Республики Адыгея на финансирование пригородных пассажирских перевозок
Внутренняя среда	<ul style="list-style-type: none"> - отсутствие единого вектора развития пригородного комплекса из-за несбалансированности политики регуляторов различных уровней (федерального,

	республиканского , муниципального) и ОАО «РЖД»; - отсутствие устоявшихся эффективных практик пригородного транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в условиях низкой интенсивности пассажиропотоков; - низкая инвестиционная привлекательность пригородных перевозок; - высокий объём пригородных и межмуниципальных автобусных перевозок; - негативное восприятие населением качества и престижности пригородных пассажирских перевозок общественным транспортом
--	---

В таблице 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, остаётся высокий уровень автомобилизации населения, 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 перекрёстного 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. Для ликвидации негативных последствий воздействия данного фактора необходимо предусмотреть в бюджете Республики Адыгея финансирование на уровне не ниже 20,0 млн. руб., в федеральном бюджете – не менее 50,0 млн. руб.

Ещё одним серьёзным ограничением является недостаточная прозрачность и нескоординированность системы учёта и планирования на транспорте, включая отсутствие прозрачной схемы расчёта ставок аренды подвижного состава и отсутствие механизмов координации различных

субъектов при осуществлении ими транспортной политики. Последняя проблема решается, в том числе, за счёт разработки КПТО.

1.2.3. Возможности для развития пригородного транспорта

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

Таблица 5

Возможности для развития пригородного транспорта

Направление анализа	Ключевые возможности
Внешняя макросреда	<ul style="list-style-type: none"> - общее повышение благосостояния населения за счёт общего эволюционного роста экономики России; - унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Российской Федерации; - повышенное внимание регуляторов федерального уровня к проблемам повышения качества транспортного обслуживания населения и выделение для этого соответствующих ресурсов
Среда влияния	<ul style="list-style-type: none"> - реализация проектов по созданию территориальных кластеров, приводящая к повышению занятости, благосостояния населения, потребности в поездках, развитию территорий Республики Адыгея; - эффективная нормативно-правовая база Республики Адыгея, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания; - реализация проектов по развитию транспортной инфраструктуры (создание транспортно-пересадочных узлов); - развитие въездного туризма

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 активные 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 субъекта высокий уровень автомобилизации населения; 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 т.ч. кластерное развитие Республики Адыгея, развитие регуляторных механизмов поддержки развития пригородного транспорта, общее повышение благосостояния и повышенное внимание к развитию Юга России, 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 республики и федерального центра.

2. Существующее состояние транспортного обслуживания населения Республики Адыгея в части пригородных пассажирских перевозок

Параметры и технико-эксплуатационные характеристики системы транспортного обслуживания рассматриваются в настоящем разделе:

- 1) для существующего состояния (2014 год);
- 2) для инерционного сценария (2030 год), который предполагает сохранение существующих тенденций развития транспортной системы и отсутствие активных действий по её модернизации.

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

Пригородные перевозки на территории Республики Адыгея осуществляются преимущественно автомобильным транспортом, а также в незначительном объеме – железнодорожным транспортом.

Общий объем работы пригородного транспорта – 40,351 млн. пасс-км. Всего перевезено 2,962 млн. пасс.

Основной объем пригородных перевозок выполняет автомобильный транспорт, на долю которого приходится 96 % пассажиропотока.

Перевозки осуществляются по 5 сообщениям пригородных перевозок железнодорожным транспортом. Реестр сообщений представлен в таблице.

Таблица 6

Реестр пригородных пассажирских сообщений

Номер строки	Идентификатор (наименование) сообщения	Транспортные центры, включенные в сообщение	Протяженность сообщения, (км)		Социальная значимость (да/нет)
			воздушная	тарифная	
1	2	3	4	5	6
1. Железнодорожный транспорт					
1.1.	«Белореченская – Майкоп»	Майкоп	18,2	26	да
1.2.	«ОП Кубань – ст. Псекупс (маршрут Краснодар - Горячий Ключ)»	Тахтамукайский район	28,9	37	да

1.3.	«ОП Кубань – ОП 690 км (маршрут Краснодар – Новороссийск)»	Тахтамукайский район	11,4	14	да
1.4.	«Гончарка – Кошехабль (маршрут Белореченская – Армавир-1, Армавир-2)»	-	43,2	45	да
1.5.	«Белореченская – Хаджох»	Майкоп, Майкопский район	56,6	67	да
2. Автомобильный транспорт					
2.1.	«Адыгейск - Мега Адыгея»	Тахтамукайский район	22,5	37	нет
2.2.	«Майкоп - Белореченск»	Майкоп	25,3	29	нет
2.3.	«Майкоп – ст. Гиэгинская»	Майкоп	29,7	35	нет
2.4.	«Майкоп – ст. Кужорская»	Майкоп, Майкопский район	17,9	19,9	нет
2.5.	«Майкоп - Хаджох»	Майкоп, Майкопский район	33,8	41,3	нет
2.6.	«Майкоп – ст. Дагестанская»	Майкоп, Майкопский район	25,7	33,4	да
2.7.	«Майкоп - Ткачев»	Майкоп, Майкопский район	16	24,5	да
2.8.	«Майкоп - с. Сергиевское»	Майкоп, Майкопский район	29,6	48,8	нет
2.9.	«Майкоп - п. Краснооктябрьский»	Майкоп, Майкопский район	2,9	7,3	нет
2.10.	«Майкоп – п. Тульский - ВИР»	Майкоп, Майкопский район	13,9	23,5	нет
2.11.	«Шевченко – Первомайский - Майкоп»	Майкоп, Майкопский район	22	34,7	нет
2.12.	«Майкоп - х. Пролетарский»	Майкоп, Майкопский район	5,9	6,5	да
2.13.	«Майкоп – х. Грозный»	Майкоп, Майкопский район	8,8	16,3	нет
2.14.	«Майкоп - х.Трехречный»	Майкоп, Майкопский район	22,5	27	да
2.15.	«Майкоп – х. Приречный»	Майкоп, Майкопский район	4,3	16,9	нет

2.16.	«Майкоп - п. Цветочный – п. Тульский»	Майкоп, Майкопский район	10,4	19,4	нет
2.17.	«Майкоп - ст. Абадзехская»	Майкоп, Майкопский район	24,1	25	да
2.18.	«Майкоп - п. Тульский»	Майкоп, Майкопский район	10,4	14,8	нет
2.19.	«Майкоп – ст. Курджипская»	Майкоп, Майкопский район	15,7	23,8	да
2.20.	«Майкоп – ст. Безводная»	Майкоп, Майкопский район	29,1	39,9	да
2.21.	«Майкоп – ст. Даховская»	Майкоп, Майкопский район	41,8	49,6	да
2.22.	«Майкоп - п. Гузерибль»	Майкоп, Майкопский район	66,4	83	да
2.23.	«Майкоп – п. Хамышки»	Майкоп, Майкопский район	56,3	76	да
2.24.	«Майкоп – ст. Новосвободная»	Майкоп, Майкопский район	36,4	48,8	да
2.25.	«Майкоп - п. Сахрай»	Майкоп, Майкопский район	57,4	70,3	да
2.26.	«Майкоп - а. Ходзь»	Майкоп	48,6	69	да
2.27.	«Майкоп - ст. Дондуковская »	Майкоп	36,4	64	нет
2.28.	«Майкоп – х. Причитовский – п. Шаумян»	Майкоп, Майкопский район	11,5	17	да
2.29.	«Майкоп – Киров»	Майкоп	56,4	82	да
2.30.	«Майкоп – Тамбовский»	Майкоп, Майкопский район	27,2	35	да
2.31.	«Майкоп – п. Краснооктябрьский»	Майкоп, Майкопский район	5,9	9	нет
2.32.	«п. Учебное лесничество – Западный жилой район»	Майкоп, Майкопский район	15	23	нет
2.33.	«Майкоп - Тульский (ПМК)»	Майкоп, Майкопский район	7	8	нет

2.34.	«Майкоп (центральный рынок) - Северо-Восточные Сады»	Майкоп, Майкопский район	4.3	11.7	нет
2.35.	«Майкоп – а. Понежукай»	Майкоп	65,5	83	нет
2.36.	«Майкоп – п. Яблоновский»	Майкоп, Тахтамукайский район	101,2	127	нет
2.37.	«Майкоп – а. Егерухай»	Майкоп	49,9	54	да
2.38.	«Майкоп – с. Натырбово»	Майкоп	43,1	62	да
2.39.	«Майкоп – а. Пшизов»	Майкоп	55,1	80	да
2.40.	«Майкоп – а. Кошехабль»	Майкоп	45,8	70	нет
2.41.	«п. Яблоновский - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Тахтамукайский район	6,4	8,0	нет
2.42.	«а. Афиписип - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Тахтамукайский район	15,9	21,0	нет
2.43.	«п. Энем - г. Краснодар (городской парк)»	Тахтамукайский район	12,3	15,0	нет
2.44.	«п. Прикубанский - а. Козет – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Тахтамукайский район	10,5	17,0	нет
2.45.	«а. Тахтамукай - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Тахтамукайский район	13,4	21,5	нет
2.46.	«а. Псейтук - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Тахтамукайский район	21,4	33,8	нет
2.47.	«п. Яблоновский - г. Краснодар (ЦКР)»	Тахтамукайский район	6,7	8,5	нет
2.48.	«а. Панахес - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Тахтамукайский район	20,9	27,3	нет
2.49.	«а. Ново-Бжегокай - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Тахтамукайский район	15,8	21,5	нет
2.50.	«а. Шенджий - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Тахтамукайский район	18,8	30,2	нет
2.51.	«а. Старобжегокай - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Тахтамукайский район	14,3	18,0	нет

2.52.	«а. Натухай – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Тахтамукайский район	19,1	27,6	нет
2.53.	«пгт. Яблоновский – г. Краснодар (ТЭЦ) – г. Адыгейск»	Тахтамукайский район	23,0	32,0	нет
2.54.	«п. Энем - г. Краснодар (Микрохирургия глаза)»	Тахтамукайский район	15,7	19,5	нет
2.55.	«а. Шенджий - г. Краснодар (Вешевой рынок)»	Тахтамукайский район	18,8	28,6	нет
2.56.	«п. Энем - г. Краснодар (ЦКР)»	Тахтамукайский район	14,2	18,2	нет
2.57.	«г. Майкоп – г. Краснодар»	Майкоп	101,0	141,0	нет

Социально значимыми перевозками признаются перевозки пассажиров в регулярном сообщении, оказывающие влияние на социально-экономическое положение общества и организуемые в целях обеспечения доступного уровня тарифов и возможности свободного передвижения населения, а также если сообщение является единственной и низкоинтенсивной связью населенных пунктов с другими центрами расселения.

2.1.1. Железнодорожный транспорт

Территория Республики Адыгея обслуживается Северо-Кавказской железной дорогой филиалом ОАО «РЖД». Эксплуатационная длина железнодорожных путей сообщения общего пользования составляет 189 км.

Схемы движения всех 5 маршрутов пригородных электропоездов («Белореченская – Майкоп - Хаджох», «Краснодар - Горячий Ключ», «Краснодар - Новороссийск», «Белореченская – Армавир (Армавир-1, Армавир-2) и «Белореченская – Майкоп») проходят по территориям двух субъектов Российской Федерации – Республики Адыгея и Краснодарского края. Причем 3 маршрута («Краснодар - Горячий Ключ», «Краснодар - Новороссийск», «Белореченская – Армавир (Армавир-1, Армавир-2)») берут начало и заканчиваются на территории Краснодарского края, транзитом проходя по территории Республики Адыгея.

Железнодорожные перевозки по территории Республики Адыгея осуществляют Дирекция скоростного сообщения – филиал ОАО «РЖД» по маршруту «Адлер-Майкоп» и ОАО «Кубань-экспресс-пригород».

Пригородные железнодорожные перевозки осуществляется на основании ежегодно заключаемого договора с ОАО «Кубань-экспресс-пригород» «Об организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Республики Адыгея». Для перевозки пассажиров используется моторвагонный подвижной состав серии ЭД4М (составность вагонов 4, 6, 8, 9, 10).

На маршруте «Майкоп – Адлер» курсируют скоростные электропоезда серии ЭС-1 DesiroRus «Ласточка» составностью 10 вагонов. Данное сообщение не относится к пригородному.

На маршрутах пригородных поездов, проходящих по территории Республики Адыгея, можно выделить следующие сообщения:

1. Маршрут «Белореченская – Майкоп – Хаджох».
2. Маршрут «Краснодар - Горячий Ключ» сообщение «ОП Кубань – Псекупс».
3. Маршрут «Краснодар - Новороссийск» сообщение «ОП Кубань – ОП 690 км».
4. Маршрут «Белореченская – Армавир (Армавир-1, Армавир-2)» сообщение «Гончарка – Кошехабль».
5. Маршрут «Белореченская – Майкоп».

Объемы перевозок пассажиров в пригородных поездах по территории республики ежегодно снижаются. В настоящее время средняя населенность электропоездов на маршруте «Белореченская - Лесная Долина – Майкоп - Хаджох» составляет 11 пассажиров в вагоне, что свидетельствует о низком спросе среди населения на вышеуказанные перевозки. При таком низком платежеспособном спросе доходы от перевозки пассажиров покрывают не более 30 % эксплуатационных расходов, что не позволяет открытому акционерному обществу «Кубань Экспресс-Пригород» обеспечить стабильную работу пригородных поездов.

До 2013 года курсировали пригородные поезда скорыми ходами по маршрутам «Майкоп-Туапсе», «Туапсе-Адлер» (расстояние свыше 200 км), далее, в связи с тем, что на маршрутах Черноморского побережья от станции Туапсе с 20 марта 2014 года перевозчиком выступает Дирекция скоростного сообщения, для перевозчика ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» сохранен маршрут пригородного поезда скорыми ходами «Майкоп-Туапсе», с изменением времени отправления из Майкопа неудобным для пассажиров (в 04-14 часов), финансовые показатели перевозчика резко ухудшились. При ежегодном росте эксплуатационных расходов доходы от перевозки пассажиров сократились с 20,75 млн. руб. в 2012 году до 6,33 млн. руб. в 2013 году и 5,78 млн. руб. в 2014 году. Себестоимость 10 пасс-км увеличилась соответственно с 20,47 руб. в 2012 году до 42,98 руб. в 2013 году и 52,92 руб. в 2014 году, что привело к росту убытков от работы пригородных электричек и как следствие потребности ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» в дополнительных объемах бюджетного субсидирования.

Эксплуатационные показатели и показатели технической оснащенности Северо-Кавказской железной дороги приведены в таблицах и на схеме ниже.

Таблица 7

Эксплуатационные и технические показатели Северо-Кавказской железной дороги на полигоне обслуживания Республики Адыгея

Сообщение, участок		Год	Показатели технической оснащенности				Эксплуатационные показатели					
			эксплуатационная длина, км			вид тяги	грузовое движение		пассажирское движение			
			всего	в том числе			размеры движения пар поездов /сутки		дальнее сообщение		пригородное сообщение	
начальная станция	конечная станция			1 путь	2 путь		туда	обратно	размеры движения пар поездов/сутки		размеры движения пар поездов/сутки	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	всего		всего	
									лето	зима		
Белореченская – Майкоп - Хаджох												
Белореченская	Хаджох	2014	67	67	-	электрическая	0,5	0,5	0	0	2	
Краснодар – Горячий Ключ												
ОП Кубань	Псекупс	2014	37	37	-	электрическая	4,67	4,21	25	14	3	
Краснодар - Новороссийск												
ОП Кубань	ОП 690 км	2014	14	14	-	электрическая	26,37	36,06	19	12	4	
Белореченская – Армавир (Армавир-1, Армавир-2)												
Гончарка	Кошехабль	2014	45	45	-	электрическая	12,73	13,31	13	6	2	
Белореченская - Майкоп												
Белореченская	Майкоп	2014	26	26	-	электрическая	1	1	1	1	1	

Таблица 8

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

Номер п/п	Сообщение, группа маршрутов	Размеры движения, пар/сутки	Дальность, км	Время хода, ч	Вагоно-час	Вагоно-км	Поездо-час
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Белореченская - Хаджох	2	67	2,08	33,28	1072	8,32
2.	ОП Кубань-Псекупс	3	37	0,82	19,68	888	4,92
3.	ОП Кубань-690 км	4	14	0,31	9,92	448	2,48
4.	Гончарка - Кошехабль	2	45	0,80	12,80	720	3,20
5.	Белореченская - Майкоп	1	26	0,40	3,20	208	0,80

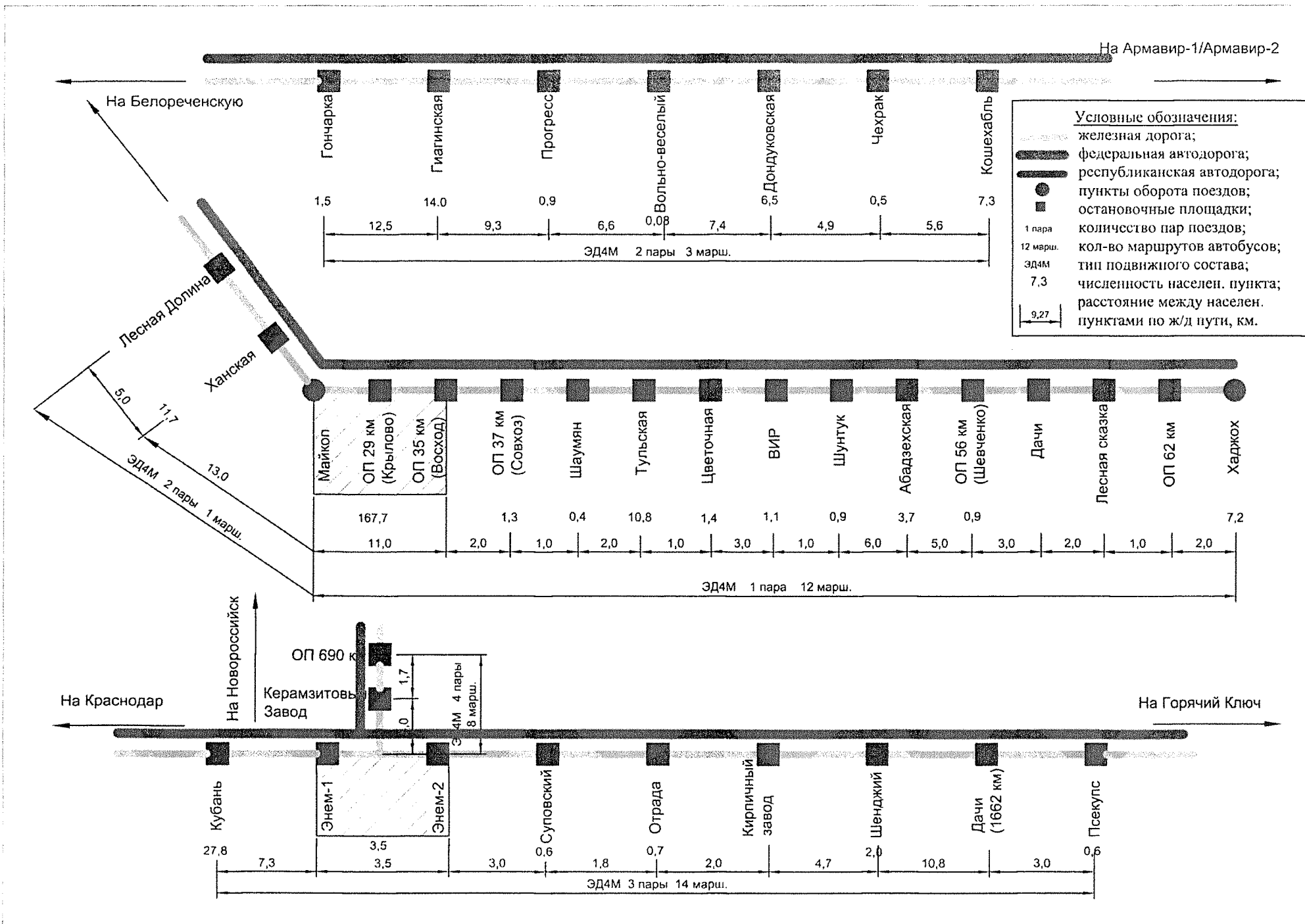
*показатели рассчитаны на одни сутки

Общий пассажиропоток железнодорожного транспорта пригородного сообщения за 2014 год составляет 0,219 млн. пассажиров в год (по данным ЦО-22 ПРИГ).

Из бюджета Республики Адыгея на субсидирование недополученных доходов ОАО «Кубань Экспресс-пригород», возникающих при государственном регулировании тарифов на перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортном в пригородном сообщении, в 2014 году было выделено 1,81 млн. руб. и на льготный проезд обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений, учащихся очной формы обучения образовательных учреждений начального профессионального, среднего профессионального и высшего профессионального образования железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении выделено 0,259 млн. руб. Итого субсидирование составило 2,07 млн. рублей.

Сумма затрат, неучтенных при установлении экономически обоснованного тарифа на перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортном в пригородном сообщении в 2014 году, составляет 17,7 млн. рублей.

Рисунок 2. Схема транспортного обслуживания Республики Адыгея в части пригородных железнодорожных перевозок



2.1.2. Автомобильный транспорт

Протяженность автомобильных дорог по территории Республики Адыгея составляет 4757,9 км, в том числе дороги федерального значения - 208 км, дороги республиканского и межмуниципального значения - 1374,5 км.

Из общей протяженности дорог 2977,4 км имеют асфальтобетонное покрытие, остальные 1780,5 км – дороги с гравийным покрытием.

Состояние автодорог регионального и межмуниципального значения можно охарактеризовать как удовлетворительное.

Общее количество мостов и мостовых сооружений - 81 ед., общей длиной 4503,27 п. м.

Общие сведения об автодорогах Республики Адыгея представлены в таблице 9.

Таблица 9

Сведения об автодорогах Республики Адыгея

Номер п/п	Наименование дорог, индекс и значение (федеральная, республиканская, областная, местная, ведомственная)	Протяженность в границах субъекта, км	Техническая категория	Основные виды покрытия	Состояние
1	2	3	4	5	6
Федеральные автодороги					
1.	М-4 «Дон»	21,6	I, II	асфальтобетонное	Соответствует нормативным требованиям
2.	Подъезд к г. Майкопу от Р-217 «Кавказ»	25,9	II, III	асфальтобетонное	-«-
3.	А-146 «Краснодар-Новороссийск», Южный подъезд к г. Краснодар	8,7	II, III	асфальтобетонное	-«-
4.	А-160 «Майкоп – Усть-Лабинск – Кореновск»	46,2	II, III	асфальтобетонное	-«-
5.	А-159 «Майкоп – Гузерипль» подъезд к Кавказскому государственному биосферному заповеднику	77,2	II, III, IV	асфальтобетонное	-«-
Республиканские автодороги					
6.	Подъезд к х. Гавердовскому	2,6	IV	асфальтобетонное	соответствует нормативным требованиям
7.	Ханская - Белореченск	9	III	асфальтобетонное	-«-
8.	Подъезд к х. Косинову	10,6	IV	асфальтобетонное	-«-
9.	Р-256 «Майкоп – Гиагинская – Псебай – Зеленчукская - Карачаевск»	64,8	II, III	асфальтобетонное	-«-
10.	обход города Майкопа от автомобильной дороги «Майкоп –	5,1	III	асфальтобетонное	-«-

	Туапсе» до автомобильной дороги «Майкоп - Усть-Лабинск – Кореновск»				
11.	Дьяков - Калмыков	7,5	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
12.	Красная Улька – Ткачев - Круглый	8,4	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
13.	Красная Улька – Вольный - Коминтерн	5,52	V	гравийное	-«-
14.	Подъезд к х. Гражданскому	2,42	V	гравийное	-«-
15.	Даховская - т/б Лаго-Наки	33	IV	асфальто-бетонное	-«-
16.	Краснооктябрьский – Курджипская - Дагестанская	28,7	IV	асфальто-бетонное	-«-
17.	Подъезд к п. Шаумян	2	IV	асфальто-бетонное	-«-
18.	Подъезд к Удобному	2,9	IV	гравийное	-«-
19.	Абадзехская - Новосвободная	20,52	IV	асфальто-бетонное	-«-
20.	п. Каменноостровский - п. Победа	13,8	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
21.	Тульский - Садовый	4,5	IV	асфальто-бетонное	-«-
22.	Подъезд к Веселому	1,1	IV	гравийное	-«-
23.	Подъезд к п. Тульскому	9,5	III	асфальто-бетонное	-«-
24.	Подъезд к Цветочному	2,6	IV	асфальто-бетонное	-«-
25.	Подъезд к Табачному	4,2	IV	асфальто-бетонное	-«-
26.	Даховская - Сахрай	18,5	IV	гравийное	-«-
27.	Подъезд к ст. Безводной	14	IV	гравийное	-«-
28.	Подъезд к ст. Абадзехская	8,8	IV	асфальто-бетонное	-«-
29.	Подъезд к п. Тимирязева	4,9	IV	асфальто-бетонное	-«-
30.	Подъезд к п. Краснооктябрьскому	1,5	IV	асфальто-бетонное	-«-
31.	Р-254 «Майкоп-Туапсе»	22,93	III	асфальто-бетонное	-«-
32.	Подъезд к п. Мирному	4	V	гравийное	-«-
33.	Подъезд к Усть-Сахрай	2,8	V	гравийное	-«-
34.	Подъезд к ст. Курджипской	1,0	V	асфальто-бетонное	-«-
35.	Подъезд к х. Причитовскому	1,7	IV	асфальто-бетонное	-«-
36.	Тульский - Подвесная	4,1	IV	асфальто-бетонное	-«-
37.	Краснооктябрьский - Спокойный	2,2	IV	гравийное	-«-
38.	Подъезд к Предгорному (Трехречному)	2,8	IV	гравийное	-«-
39.	Подъезд к Пролетарскому	0,6	IV	асфальто-бетонное	-«-
40.	Подъезд к х. 17 лет Октября	0,7	IV	асфальто-бетонное	-«-
41.	Подъезд к спорткомплексу	2,3	V	гравийное	-«-
42.	Подъезд к ст. Кужорской участок 1	5,4	IV	асфальто-бетонное	-«-
43.	Подъезд к ст. Кужорской участок 2	2,5	IV	асфальто-бетонное	-«-

44.	Кужорская-Сергиевская-Дондуковская	28,3	IV	асфальто-бетонное	-«-
45.	Подъезд к а. Мафехабль	1,4	V	гравийное	-«-
46.	х.17лет Октября - х.Кармир-Астх	3,5	IV	гравийное	-«-
47.	Подъезд к Октябрьскому	1,5	V	гравийное	-«-
48.	Белореченск – Гиагинская - Дружба	42,7	III	асфальто-бетонное	-«-
49.	Гиагинская - Штурбино	27,0	IV	асфальто-бетонное	-«-
50.	Подъезд к ст. Гиагинская	3,6	IV	асфальто-бетонное	-«-
51.	М-Г-П-З-К подъезд к х.Лесной Степной	4,6	IV	гравийное	-«-
52.	Г-Д подъезд к п.Новый	8,4	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
53.	Подъезд к х. Садовый	6,2	IV	асфальто-бетонное	-«-
54.	Подъезд к х.Вольно-Веселый (Подъезд к а. Хачемзий)	4,6	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
55.	Сергиевская – Тамбовский - Фарсовый	9,2	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
56.	М-Г-П-З-К подъезд к ст. Гиагинской	8,9	IV	асфальто-бетонное	-«-
57.	Подъезд к автостанции в ст.Гиагинской	0,8	IV	асфальто-бетонное	-«-
58.	Гончарка – Черемушкин - Келермеская	22,5	IV	асфальто-бетонное	-«-
59.	Кужорская - Сергиевская подъезд к х. Карцев	6,6	IV	асфальто-бетонное	-«-
60.	М-Г-П-З-К подъезд к с.Владимирское	7,3	IV	гравийное	-«-
61.	Подъезд к ст. Келермеской	4,7	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
62.	Подъезд к х. Тапехин	4,6	IV	гравийное	-«-
63.	Г-Д подъезд к х. Смольчев-Малиновский (Игнатьевский - Дондуковская)	7,0	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
64.	Д-С-Т-Ф подъезд к х.Сухая Балка	5,5	IV	асфальто-бетонное	-«-
65.	Кужорская-Сергиевская подъезд к х. Днепровский - Колхозный	3,2	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
66.	Подъезд к х. Михельсоновский	2,1	V	гравийное	-«-
67.	Подъезд к х. Красный Пахарь	1,2	V	гравийное	-«-
68.	Подъезд к х. Шишкинский	2,7	V	гравийное	-«-
69.	Подъезд к п/ф "Гиагинская"	3,25	IV	асфальто-бетонное	-«-
70.	Подъезд к ст. Гиагинской (ул. Маяковского)	2,8	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
71.	Подъезд к ст. Дондуковской	3,1	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
72.	Подъезд к х. Образцовый	1,7	V	гравийное	-«-
73.	Подъезд к х. Красный Хлебороб	1,7	V	гравийное	-«-
74.	Подъезд к ст. Гиагинской от а/д Гиагинская - Штурбино	0,64	IV	асфальто-бетонное	-«-
75.	Красногвардейское – Уляп - Зарево	45,72	III, IV	асфальто-	-«-

				бетонное	
76.	Шовгенов - Пшизов	15,9	IV	асфальто-бетонное	-«-
77.	Хатажукай - Киров	7,97	IV	асфальто-бетонное	-«-
78.	Подъезд к а. Пшичо	7,8	IV	асфальто-бетонное	-«-
79.	Подъезд к х. Михайлов	4,6	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
80.	Подъезд к х. Келеметов	2,8	IV	гравийное	-«-
81.	Подъезд к п. Зарево	3	IV	асфальто-бетонное	-«-
82.	Подъезд к а. Джеракай	1,0	IV	асфальто-бетонное	-«-
83.	Подъезд к а. Мамхег	2,8	IV	асфальто-бетонное	-«-
84.	Подъезд к а. Хакуринохабль	5,3	IV	асфальто-бетонное	-«-
85.	Подъезд к а. Пшизов	9,4	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
86.	Подъезд к х. Чернышев	0,9	IV	гравийное	-«-
87.	Подъезд к а. Хачемзий	3,6	IV	асфальто-бетонное	-«-
88.	Подъезд к х. Дорошенко	1,0	IV	гравийное	-«-
89.	Подъезд к х. Мамацев	1,2	IV	асфальто-бетонное	-«-
90.	х. Киров - ст. Темиргоевская	1,6	IV	гравийное	-«-
91.	х. Свободный Труд - х. Семенно-Макаренский	4,8	IV	гравийное	-«-
92.	Кошехабль – Игнатьевский - Блечепсин	12,8	IV	асфальто-бетонное	-«-
93.	Кошехабль - Соколов	18,3	IV	асфальто-бетонное	-«-
94.	Кошехабль - Курганинск	3,3	IV	асфальто-бетонное	-«-
95.	Лубзавод - Егерухай	8,3	IV	асфальто-бетонное	-«-
96.	Игнатьевск - Дондуковская	2,6	IV	асфальто-бетонное	-«-
97.	Подъезд к с. Унароково	3,9	IV	асфальто-бетонное	-«-
98.	Подъезд к а. Ходзь	5,5	IV	асфальто-бетонное	-«-
99.	Подъезд к а. Кошехабль	1,8	IV	асфальто-бетонное	-«-
100.	Подъезд к а. Хачемзий	4,2	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
101.	Северный обход а. Кошехабль	4,75	III	асфальто-бетонное	-«-
102.	Подъезд к а. Кошехабль от а/д Северный обход а. Кошехабль	2,7	IV	асфальто-бетонное	-«-
103.	Подъезд к а. Блечепсин	1,5	IV	асфальто-бетонное	-«-
104.	Энем – Адыгейск - Бжедугхабль	65,6	I, II, III	асфальто-бетонное	-«-
105.	Красногвардейское – Адамий - Чумаков	19,2	IV	асфальто-бетонное	-«-
106.	Некрасовская - Хатукай	13,8	II	асфальто-	-«-

				бетонное	
107.	Красногвардейское - Преображенское	5,8	IV	асфальто-бетонное	-«-
108.	Подъезд к п. Мирный	7	IV	асфальто-бетонное	-«-
109.	Подъезд к х. Лесному	0,9	IV	асфальто-бетонное	-«-
110.	Белое - Догужиев	16,3	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
111.	Хатукай - Свободный	10,7	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
112.	Уляп - р. Лаба	1	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
113.	Подъезд к с. Штурбино	1,2	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
114.	Подъезд к а. Хатукай	2,9	IV	асфальто-бетонное	-«-
115.	Подъезд к а. Джамбичи	4,7	IV	асфальто-бетонное	-«-
116.	Подъезд к а. Адамий	1,6	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
117.	Подъезд к с. Красногвардейскому	10,9	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
118.	Подъезд к с. Белое	0,7	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
119.	Подъезд к х. Догужиев	1,0	IV	асфальто-бетонное	-«-
120.	Пчегатлукай – Гатлукай - Адыгейск	9,3	III, IV	асфальто-бетонное	-«-
121.	Подъезд к г. Адыгейску	2,9	IV	асфальто-бетонное	-«-
122.	Подъезд к ж/д станции Псекупс	1,44	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
123.	Подъезд к а. Гатлукай	3,23	IV	асфальто-бетонное	-«-
124.	Понежукай – Городской - Теучежхабль	29,7	IV	асфальто-бетонное	-«-
125.	Красное - Асоколай	5,0	IV	асфальто-бетонное	-«-
126.	Шевченко - Петров	5,2	IV	асфальто-бетонное	-«-
127.	Теучежхабль - Чабанов	10,7	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
128.	Понежукай - Пшикуйхабль	8,3	IV	асфальто-бетонное	-«-
129.	Подъезд к а. Понежукай	4,5	IV	асфальто-бетонное	-«-
130.	Джиджихабль - Тауйхабль	3,0	IV	асфальто-бетонное	-«-
131.	Теучежхабль - Шевченко	4,8	IV	асфальто-бетонное	-«-
132.	Подъезд к а. Тлюстенхабль	3,6	IV	асфальто-бетонное	-«-

133.	Подъезд к а. Вочепший	8,5	IV	асфальто-бетонное	-«-
134.	Подъезд к а. Тугургой	1,3	IV	гравийное	-«-
135.	Понежукай - Кочкино	7,5	IV	гравийное	-«-
136.	Подъезд к х. Кочкино	1,0	IV	гравийное	-«-
137.	Подъезд к х. Казазово	1,5	IV	асфальто-бетонное	-«-
138.	Подъезд к а. Понежукай от а/д а. Понежукай - х. Городской - а. Габукай	1,1	V	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
139.	Подъезд к а. Пчегатлукай	1,8	IV	асфальто-бетонное	-«-
140.	Подъезд к а. Асоколай	1,4	IV	асфальто-бетонное	-«-
141.	Подъезд к а. Нешукай	1,5	V	гравийное	-«-
142.	Яблоновский - Ст. Бжегокай	9,0	IV	асфальто-бетонное	-«-
143.	Подъезд к а. Новая Адыгея	1,0	IV	асфальто-бетонное	-«-
144.	Тахтамукай – Козет – Новый - Яблоновский	18,9	III, IV	асфальто-бетонное	-«-
145.	Энем - Ново Бжегокай	9,8	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
146.	Подъезд к а. Афипсип	5,8	IV	асфальто-бетонное	-«-
147.	Подъезд к а. Хаштук	4,85	IV	асфальто-бетонное	-«-
148.	Подъезд к а. Псейтук	3,1	IV	асфальто-бетонное	-«-
149.	Подъезд к а. Панахес	6,8	IV	асфальто-бетонное	-«-
150.	Подъезд к а. Натухай-I	2,2	IV	асфальто-бетонное	-«-
151.	Подъезд к п. Яблоновский I	2,6	IV	асфальто-бетонное	-«-
152.	Тахтамукай - Отрадный	7,6	IV	асфальто-бетонное	-«-
153.	Шенджий - Старомогилевский	10,6	IV	асфальто-бетонное, гравийное	-«-
154.	Козет - Яблоновский	3,0	IV	асфальто-бетонное	-«-
155.	Панахес - Псейтук	6,0	IV	асфальто-бетонное	-«-
156.	Суповский - Отрадный	4,0	IV	асфальто-бетонное	-«-
157.	Энем - Дружный	4,5	IV	асфальто-бетонное	-«-
158.	Яблоновский - Дамба Шапсугского в/х	3,5	III, IV	асфальто-бетонное	-«-
159.	Дамба Шапсугского в/х	11,2	IV	асфальто-бетонное	-«-
160.	Афипсип - Панахес	5,1	IV	асфальто-бетонное	-«-
161.	Подъезд к а. Тахтамукай	0,85	IV	асфальто-бетонное	-«-
162.	Подъезд к п. Энем	2,95	IV	асфальто-бетонное	-«-
163.	Подъезд к х. Красноармейский	0,9	IV	гравийное	-«-
164.	Подъезд к а. Натухай-II	1,5	IV	асфальто-	-«-

				бетонное	
165.	Суповский - Новый Сад	2,7	IV	гравийное	-«-
166.	Афипсип - Коваленко	5,0	IV	гравийное	-«-
167.	Панакес - Львовская	2,2	IV	гравийное	-«-
168.	Псейтук - Стефановский	1,3	IV	гравийное	-«-
169.	Подъезд к п. Яблоновский II	2,7	IV	асфальто-бетонное	-«-
170.	Подъезд к а/д Энем - Ново Бжегокай от а/д «Краснодар-Новороссийск»	1,6	IV	асфальто-бетонное	-«-
171.	Яблоновский - Новая Адыгея	1,3	IV	асфальто-бетонное	-«-
172.	Подъезд к ж/д станции Шенджий	2,5	IV	гравийное	-«-
173.	Подъезд к а. Шенджий	1,6	IV	асфальто-бетонное	-«-

Содержание федеральных автомобильных дорог осуществляют ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Черноморье» (Упрдор «Черноморье») и Краснодарское территориальное управление обособленного структурного подразделения «Воронежского филиала» государственной компании «Российские автомобильные дороги». Содержание автомобильных дорог республиканского значения осуществляет государственное учреждение «Управление автомобильных дорог Республики Адыгея «Адыгеяавтодор».

Плотность автомобильных дорог с твёрдым покрытием на 1 тыс. км² территории Республики Адыгея составляет 206,6 км. (восьмое место в Российской Федерации).

Все населённые пункты в Адыгее соединены дорогами с твёрдым покрытием.

В настоящее время в Республике Адыгея действует 40 пригородных маршрутов и 17 межсубъектных маршрутов. Реестр автобусных маршрутов представлен в таблице 10.

Таблица 10

Реестр автобусных маршрутов Республики Адыгея

Но-мер п/п	Номер маршрута	Наименование маршрута	Трасса следования маршрута	Протяжённость маршрута, км	Регулярность	Количество рейсов в сутки
Пригородные маршруты						
1.	100	«Адыгейск - Мега Адыгея»	Подъезд к г.Адыгейску - М-4 «Дон» - А-146 «Краснодар-Новороссийск». Южный подъезд к г. Краснодару	37	ежедневно	16

2.	101	«Майкоп - Белореченск»	А-160 «Майкоп – Усть-Лабинск – Кореновск» - а/д «Ханская – Белореченск»	29	ежедневно	25
3.	102	«Майкоп – ст. Гиагинская»	Р-256 «Майкоп – Гиагинская – Псебай – Зеленчукская – Карачаевск» - Подъезд к автостанции в ст.Гиагинской	35	ежедневно	65
4.	103	«Майкоп – ст. Кужорская»	Подъезд к г. Майкопу от Р-217 «Кавказ» - а/д «Кужорская – Сергиевская – Дондуковская» - а/д подъезд к ст. Кужорской участок I	19,9	ежедневно	29
5.	104	«Майкоп - Хаджох»	А-159 «Майкоп – Гузерипль»	41,3	ежедневно	21
6.	105	«Майкоп – ст. Дагестанская»	Подъезд к п.Краснооктябрьскому – а/д «Краснооктябрьский – Курджипская - Дагестанская»	33,4	ежедневно	4
7.	106	«Майкоп - Ткачев»	Р-256 «Майкоп – Гиагинская – Псебай – Зеленчукская - Карачаевск» - а/д «Красная Улька – Ткачев - Круглый»	24,5	ежедневно	5
8.	107	«Майкоп – с. Сергиевское»	Подъезд к г. Майкопу от Р-217 «Кавказ» - а/д «Кужорская – Сергиевская - Дондуковская»	48,8	ежедневно	3
9.	108	«Майкоп – п. Краснооктябрьский»	Подъезд к п.Краснооктябрьскому – а/д «Краснооктябрьский – Курджипская - Дагестанская»	7,3	ежедневно	36
10.	111	«Майкоп – п. Тульский - ВИР»	А-159 «Майкоп – Гузерипль» - а/д Тульский - Садовый - а/д Подъезд к п. Тимирязева	23,5	ежедневно	6
11.	112	«Шевченко – Первомайский - Майкоп»	Подъезд к х. Шевченко - А-159 «Майкоп – Гузерипль» - подъезд к х. Первомайский	34,7	ежедневно	7
12.	113	«Майкоп – х. Пролетарский»	Подъезд к г. Майкопу от Р-217 «Кавказ» - Подъезд к х. Пролетарскому	6,5	ежедневно	8
13.	114	«Майкоп – х. Грозный»	Подъезд к г. Майкопу от Р-217 «Кавказ» - подъезд к х. Грозный	16,3	ежедневно	8
14.	117	«Майкоп - х.Трехречный»	Подъезд к г. Майкопу от Р-217 «Кавказ» - Подъезд к х. Предгорному (Трехречному)	27	ежедневно	6
15.	120	«Майкоп – х. Приречный»	Подъезд к п.Краснооктябрьскому – а/д «Краснооктябрьский – Курджипская - Дагестанская» - подъезд к п. Табачный	16,9	ежедневно	32
16.	123	«Майкоп – п. Цветочный – п. Тульский»	А-159 «Майкоп – Гузерипль» - подъезд к п. Цветочному – подъезд к п. Тульский	19,4	ежедневно	6
17.	125	«Майкоп – ст. Абадзехская»	А-159 «Майкоп – Гузерипль» - подъезд к ст. Абадзеховской	25	ежедневно	5
18.	127	«Майкоп – п. Тульский»	А-159 «Майкоп – Гузерипль» - а/д «Тульский – Садовый»	14,8	ежедневно	72
19.	130	«Майкоп – ст. Курджипская»	Подъезд к п.Краснооктябрьскому – а/д «Краснооктябрьский – Курджипская - Дагестанская» - Подъезд к ст.Курджипской	23,8	ежедневно	3
20.	131	«Майкоп – ст. Безводная»	Подъезд к п.Краснооктябрьскому – а/д «Краснооктябрьский – Курджипская - Дагестанская» - подъезд к ст. Безводная	39,9	ежедневно	1
21.	133	«Майкоп – ст. Даховская»	А-159 «Майкоп – Гузерипль»	49,6	ежедневно	2
22.	134	«Майкоп – п. Гузерипль»	А-159 «Майкоп – Гузерипль»	134	ежедневно	2
23.	135	«Майкоп – п. Хамышки»	А-159 «Майкоп – Гузерипль»	76	ежедневно	1
24.	136	«Майкоп – ст. Новосвободная»	А-159 «Майкоп – Гузерипль» - подъезд к ст. Абадзеховская – а/д «Абадзехская - Новосвободная»	48,8	ежедневно	2
25.	138	«Майкоп – п. Сахрай»	А-159 «Майкоп – Гузерипль» - а/д «Даховская - Сахрай» - подъезд к п. Усть- Сахрай	76	ежедневно	1
26.	141	«Майкоп - а. Ходзь»	Подъезд к г. Майкопу от Р-217 «Кавказ» - Р-256 «Майкоп – Псебай – Зеленчукская - Карачаевск» - подъезд к а. Ходзь	69	ежедневно	2
27.	144	«Майкоп – ст. Дондуковская »	Подъезд к г. Майкопу от Р-217 «Кавказ» - а/д «Кужорская – Сергиевская - Дондуковская» - подъезд к ст. Дондуковской	64	ежедневно	6

28.	145	«Майкоп – х. Приचितовский – п. Шаумян»	А-159 «Майкоп – Гузерибль» - подъезд к х. Приचितовский – подъезд к х. Шаумян	17	ежедневно	6
29.	146	«Майкоп – Киров»	Р-256 «Майкоп – Гиагинская – Псебай – Зеленчукская – Карачаевск» - Подъезд к а. Пшичо – подъезд к а. Хапачев – подъезд к п. Киров	82	ежедневно	1
30.	147	«Майкоп – х. Тамбовский»	Подъезд к г. Майкопу от Р-217 «Кавказ» - а/д «Кужорская – Сергиевская - Дондуковская» - подъезд к х. Тамбовскому	35	ежедневно	4
31.	148	«Майкоп – п. Краснооктябрьский»	Подъезд к п. Краснооктябрьскому – а/д «Краснооктябрьский – Курджипская - Дагестанская»	9	ежедневно	36
32.	4 «А»	«п. Учебное лесничество – Западный жилой район»	По городу Майкопу	23	ежедневно	45
33.	28	«Майкоп – п. Тульский (ПМК)»	По городу Майкопу - А-159 «Майкоп – Гузерибль»	8	ежедневно	70
34.	41	«Майкоп (центральный рынок) – х. Северо-Восточные Сады»	По городу Майкопу	23,4	ежедневно	60
35.	423	«Майкоп – а. Понежукай»	А-160 «Майкоп – Усть-Лабинск – Кореновск» - а/д «Энем – Адыгейск - Бжедугхабль» - подъезд к а. Понежукай	83	ежедневно	17
36.	424	«Майкоп – п. Яблоновский»	А-160 «Майкоп – Усть-Лабинск – Кореновск» - а/д «Энем – Адыгейск - Бжедугхабль» - Подъезд к г. Адыгейску – а/д М-4 «Дон» - а/д А-146 Краснодар - Новороссийск. Южный подъезд к г. Краснодар – а/д «Тахтамукай – Козет – Новый - Яблоновский» - подъезд к п. Яблоновскому	147	ежедневно	3
37.	425	«Майкоп – а. Егерухай»	Р-256 «Майкоп – Гиагинская – Псебай – Зеленчукская - Карачаевск» - а/д «Белореченск – Гиагинская - Дружба» - подъезд к а. Егерухай	107	ежедневно	1
38.	428	«Майкоп – с. Натырбово»	Подъезд к г. Майкопу от Р-217 «Кавказ» - а/д «Майкоп – Гиагинская – Псебай – Зеленчукская - Карачаевск» - подъезд к с. Натырбово	124	ежедневно	1
39.	429	«Майкоп – а. Пшизов»	Р-256 «Майкоп – Гиагинская – Псебай – Зеленчукская - Карачаевск» - а/д «Шовгенов - Пшизов» - подъезд к а. Пшизов	80	ежедневно	4
40.	430	«Майкоп – а. Кошехабль»	Р-256 «Майкоп – Гиагинская – Псебай – Зеленчукская - Карачаевск» - Северный обход а. Кошехабль - Подъезд к а. Кошехабль от а/д Северный обход а. Кошехабль	70	ежедневно	2
Межсубъектные маршруты						
41.	7 «а»	«п. Яблоновский – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	а/д А-146 «Краснодар – Новороссийск», подъезд к г. Краснодар – подъезд к п. Яблоновский	8,0	ежедневно	90
42.	104	«а. Афисип – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Подъезд к а. Афисип – а/д «Яблоновский - Дамба Шапсугского в/х» - а/д А-146 Краснодар - Новороссийск, подъезд к г. Краснодар	21,0	ежедневно	48
43.	107	«п. Энем - г. Краснодар (городской парк)»	Подъезд к п. Энем - а/д А-146 «Краснодар – Новороссийск», Южный подъезд к г. Краснодар	15,0	ежедневно	78
44.	117	«п. Прикубанский – а. Козет - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	а/д А-146 «Краснодар – Новороссийск», Южный подъезд к г. Краснодар – а/д «Тахтамукай – Козет – Новый - Яблоновский» - подъезд к а. Козет - а/д А-146 «Краснодар – Новороссийск», подъезд к г. Краснодар	17,0	ежедневно	4
45.	124	«а. Тахтамукай – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Подъезд к а. Тахтамукай - а/д «Тахтамукай – Козет – Новый - Яблоновский» - А-146 «Краснодар – Новороссийск», Южный подъезд к г. Краснодар	21,5	ежедневно	48

46.	128	«а. Псейтук – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Подъезд к а. Псейтук – а/д «Панакес - Псейтук» - а/д «Афисип - Панакес» - Подъезд к а. Афисип – а/д «Яблоновский - Дамба Шапсугского в/х» - а/д А-146 «Краснодар – Новороссийск», подъезд к г. Краснодар	33,8	ежедневно	16
47.	129	«п. Яблоновский – г. Краснодар (ЦКР)»	Тургеневское шоссе – а/д «Яблоновский - Новая Адыгея»	8,5	ежедневно	64
48.	130	«а. Панакес - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Подъезд к а. Панакес - а/д «Афисип - Панакес» - Подъезд к а. Афисип – а/д «Яблоновский - Дамба Шапсугского в/х» - а/д А-146 «Краснодар – Новороссийск», подъезд к г. Краснодар	27,3	ежедневно	12
49.	131	«а. Ново-Бжегокай - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Подъезд к а. Ново-Бжегокай - а/д А-146 «Краснодар – Новороссийск», Тургеневское шоссе - подъезд к г. Краснодар	21,5	ежедневно	24
50.	151	«а. Шенджий – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Подъезд к а. Шенджий – а/д «а. Шеджий – а. Тахтамукай» - а/д «Тахтамукай – Козет – Новый - Яблоновский» - А-146 «Краснодар – Новороссийск», Тургеневское шоссе - подъезд к г. Краснодар	30,2	ежедневно	8
51.	154	«а. Старобжегокай – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	Подъезд к а. Старобжегокай – а/д «Яблоновский - Старобжегокай» - А-146 «Краснодар – Новороссийск», Тургеневское шоссе - подъезд к г. Краснодар	18,0	ежедневно	20
52.	155	«а. Натухай - Краснодар (Кооперативный рынок)»	Подъезд к а. Натухай – а/д «а. Натухай - Отрадный» - а/д «Отрадный - Суповский» - а/д «Суповский - Новый Сад» - подъезд к п. Энем - а/д А-146 «Краснодар – Новороссийск» - подъезд к г. Краснодар	27,6	ежедневно	4
53.	177	«пгт. Яблоновский – г. Краснодар (ТЭЦ) – г. Адыгейск»	а/д А-146 «Краснодар – Новороссийск» - подъезд к г. Краснодар – М4 «Дон» - подъезд к г. Адыгейск	32,0	ежедневно	48
54.	184	«п. Энем - г. Краснодар (Микрохирургия глаза)»	Подъезд к п. Энем - а/д А-146 «Краснодар - Новороссийск» - Тургеневское шоссе - Южный подъезд к г. Краснодар	19,5	ежедневно	56
55.	186	«а. Шенджий – г. Краснодар (Вешевой рынок)»	Подъезд к а. Шенджий – а/д «а. Шеджий – а. Тахтамукай» - а/д «Тахтамукай – Козет – Новый - Яблоновский» - А-146 «Краснодар – Новороссийск», подъезд к г. Краснодар	28,6	ежедневно	8
56.	188	«п. Энем - г. Краснодар (ЦКР)»	Подъезд к п. Энем - а/д А-146 «Краснодар – Новороссийск» - Южный подъезд к г. Краснодар	18,2	ежедневно	80
57.	696	«Майкоп – Краснодар»	Подъезд к г. Майкопу - А-160 «Майкоп – Усть-Лабинск – Кореновск» - - а/д «Энем – Адыгейск - Бжедугхабль» - Подъезд к г. Адыгейску – а/д М-4 «Дон» - а/д А-146 «Краснодар – Новороссийск», Южный подъезд к г. Краснодар	141,0	ежедневно	26

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом по территории Республики Адыгея осуществляются транспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями.

Маршрутную сеть Республики Адыгея обслуживают 11 автотранспортных предприятий и 34 индивидуальных предпринимателя. Перевозка пассажиров осуществляется автобусами большой, средней и

малой вместимости, в зависимости от интенсивности пассажиропотока на маршруте.

Наибольшие пассажиропотоки складываются по автобусным маршрутам сообщений: «г. Майкоп – п. Каменноосткий (Хаджох)», «г. Майкоп – ст. Кужорская», «г. Майкоп – ст. Гиагинская», «г. Майкоп – г. Краснодар». Кроме того, значительную часть пассажиропотока обеспечивают межсубъектные автобусные маршруты, связывающие г. Краснодар с Тахтамукайским районом Республики Адыгея по следующим причинам:

- 1) значительная часть торговых центров г. Краснодара расположена на противоположном берегу реки Кубань, на территории Республики Адыгея;
- 2) спальные районы г. Краснодара расположены на территории Тахтамукайского района Республики Адыгея;
- 3) значительная часть жителей Тахтамукайского района Республики Адыгея работают в городе Краснодаре.

Общий автомобильный пассажиропоток общественного транспорта по всем сообщениям в Республике Адыгея за 2014 год составляет 10,45 млн. пассажиров в год (по данным отчетности перевозчиков), из них 2,75 млн. пассажиров приходится на пригородные перевозки.

В Республике Адыгея реализуется комплекс мер по оказанию государственной поддержки транспортных организаций и перевозчиков в целях обеспечения социально-значимых пассажирских перевозок, а также льготного проезда отдельных категорий граждан автомобильным транспортом по территории Республики Адыгея. В 2014 году на указанные мероприятия бюджетом было профинансировано 38,4 млн. рублей.

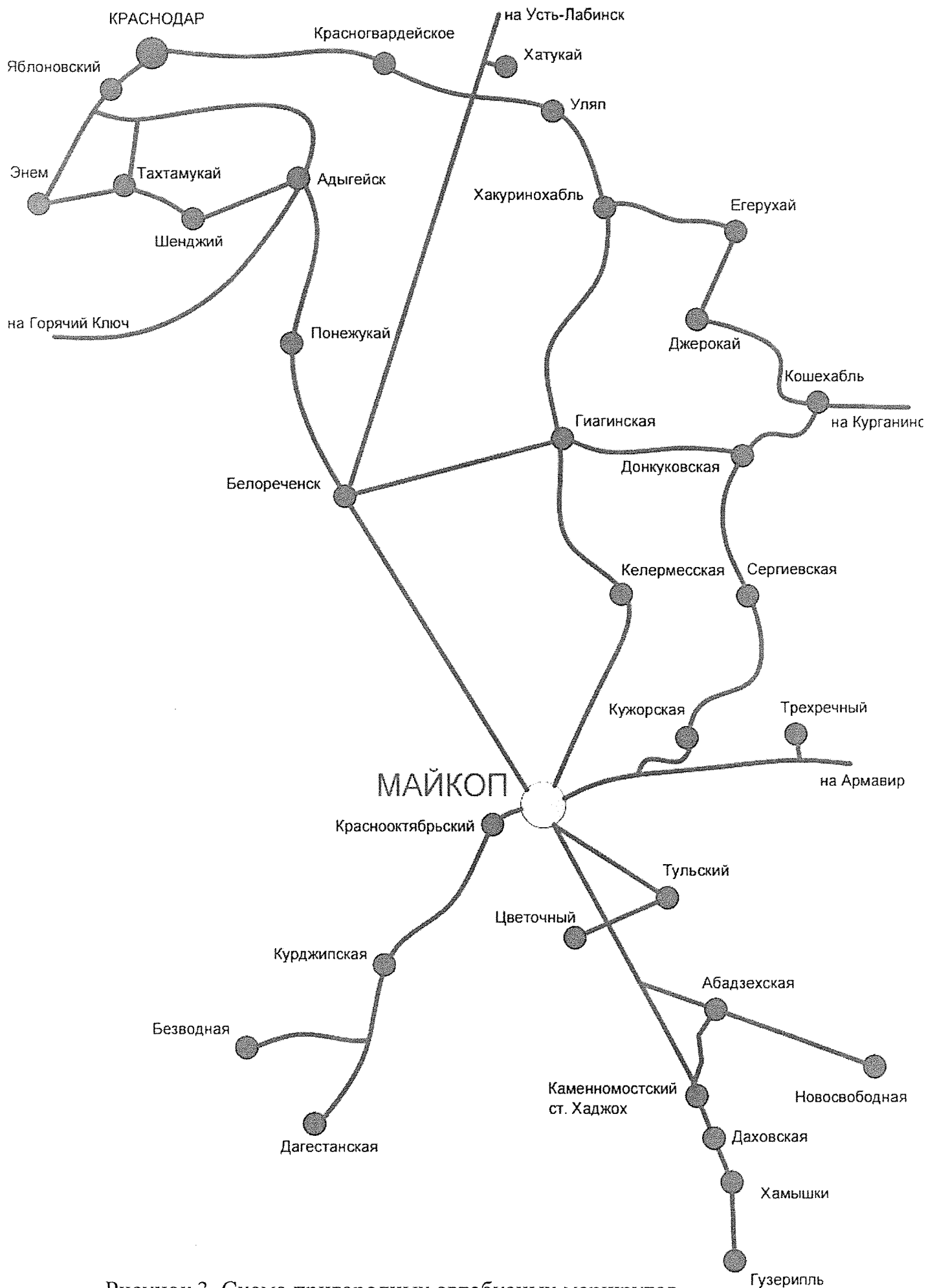


Рисунок 3. Схема пригородных автобусных маршрутов

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:

- 1) реестр пригородных сообщений;
- 2) отчетность ОАО «Кубань Экспресс-Пригород»;
- 3) отчетность перевозчиков, обслуживающих маршруты автомобильного транспорта.

Включенные в состав ВРТБ межсубъектовые пригородные сообщения железнодорожным и автомобильным транспортом согласованы с граничащим с Республикой Адыгеей субъектом Российской Федерации – Краснодарским краем.

Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях сведены в таблицу 11.

Таблица 11

Внутрирегиональный транспортный баланс в существующих (2014 года) условиях

Номер строки	Сообщение	Протяжённость, км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Уровень транспортного обслуживания (обеспечивается/не обеспечивается)
			всего, тыс. пасс./год	пиковый*, пасс./час				в часы "пик"	в непиковые часы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Железнодорожный транспорт										
1.	«Белореченская - Майкоп – Хаджох»	67	25.04	-	6943/6944 6947/6948	ежедневно	2	-	-	не обеспечивается
2.	«ОП Кубань – Псекупс»	37	50.5	-	6715/6716 6717/6718 6719/6720	ежедневно	3	-	-	обеспечивается
3.	«ОП Кубань – 690 км»	14	82.28	-	6753/6752 6755/6754 6757/6756 6759/6758	ежедневно	4	-	-	обеспечивается
4.	«Гончарка – Кошехабль»	45	24.97	-	6962/6963 6964/6965	ежедневно	2	-	-	обеспечивается

5.	«Белореченская – Майкоп»	26	29,78	-	6058/6048	ежедневно	1	-	-	обеспечивается
Автомобильный транспорт										
6.	«Адыгейск - Мега Адыгея»	37	106,3	108	100	ежедневно	16	20	30	обеспечивается
7.	«Майкоп - Белореченск»	29	114,1	90	101	ежедневно	25	20	30	обеспечивается
8.	«Майкоп – ст. Гиагинская»	35	215,9	160	102	ежедневно	65	7	15	обеспечивается
9.	«Майкоп – ст. Кужорская»	19,9	79,4	60	103	ежедневно	29	15	30	обеспечивается
10.	«Майкоп - Хаджох»	41,3	111,1	120	104	ежедневно	21	15	30	обеспечивается
11.	«Майкоп – ст. Дагестанская»	33,4	23,5	30	105	ежедневно	4	-	-	обеспечивается
12.	«Майкоп - Ткачев»	24,5	29,3	32	106	ежедневно	5	-	-	обеспечивается
13.	«Майкоп – с. Сергиевское»	48,8	9,9	13	107	ежедневно	3	-	-	обеспечивается
14.	«Майкоп - п. Краснооктябрьски»	7,3	137,9	150	108	ежедневно	36	10	20	обеспечивается
15.	«Майкоп – п. Тульский - ВИР»	23,5	35,2	37	111	ежедневно	6	40	100	обеспечивается
16.	«Шевченко – Первомайский - Майкоп»	34,7	41,1	42	112	ежедневно	7	35	70	обеспечивается
17.	«Майкоп – х. Пролетарский»	6,5	33,5	25	113	ежедневно	8	60	60	обеспечивается
18.	«Майкоп – х. Грозный»	16,3	28,2	22	114	ежедневно	8	60	60	обеспечивается
19.	«Майкоп - х.Трехречный»	27	13,9	18	117	ежедневно	6	40	80	обеспечивается
20.	«Майкоп – х. Приречный»	16,9	53,1	35	120	ежедневно	32	7	15	обеспечивается
21.	«Майкоп – п. Цветочный – п. Тульский»	19,4	26,8	25	123	ежедневно	6	60	60	обеспечивается
22.	«Майкоп – ст. Абадзехская»	25	25,5	30	125	ежедневно	5	100	100	обеспечивается
23.	«Майкоп – п. Тульский»	14,8	187,4	175	127	ежедневно	72	5	15	обеспечивается
24.	«Майкоп – ст. Курджипская»	23,8	15,3	-	130	ежедневно	3	-	-	обеспечивается
25.	«Майкоп – ст. Безводная»	39,9	3,3	-	131	ежедневно	1	-	-	обеспечивается
26.	«Майкоп – ст. Даховская»	49,6	6,4	-	133	ежедневно	2	-	-	обеспечивается
27.	«Майкоп – п. Гузерипль»	134	7,3	-	134	ежедневно	2	-	-	обеспечивается
28.	«Майкоп – п. Хамышки»	76	3,9	-	135	ежедневно	1	-	-	обеспечивается
29.	«Майкоп – ст. Новосвободная»	48,8	3,8	-	136	ежедневно	2	-	-	обеспечивается
30.	«Майкоп – п. Сахрай»	54	5,1	-	138	ежедневно	1	-	-	обеспечивается
31.	«Майкоп – а. Ходзь»	69	6,6	-	141	ежедневно	2	-	-	обеспечивается
32.	«Майкоп – ст. Дондуковская »	64	19,9	15	144	ежедневно	6	80	80	обеспечивается
33.	«Майкоп – х. Причитовский – п. Шаумян»	17	11,2	20	145	ежедневно	6	60	60	обеспечивается
34.	«Майкоп – Киров»	82	3,3	-	146	ежедневно	1	-	-	обеспечивается
35.	«Майкоп – х. Тамбовский»	35	10,5	13	147	ежедневно	4	120	120	обеспечивается
36.	«Майкоп – п. Краснооктябрьский»	9	70,8	90	148	ежедневно	24	10	20	обеспечивается
37.	«п. Учебное лесничество –	23	11,8	30	4 «А»	ежедневно	35	5	10	обеспечивается

	Западный жилой район»									
38.	«Майкоп - Тульский (ПМК)»	8	27,5	75	28	ежедневно	60	5	10	обеспечивается
39.	«Майкоп (центральный рынок) – х. Северо-Восточные Сады»	23,4	36,9	80	41	ежедневно	60	10	20	обеспечивается
40.	«Майкоп – а. Понежукай»	83	6,6	-	423	ежедневно	2	-	-	обеспечивается
41.	«Майкоп – п. Яблоновский»	147	11,5	-	424	ежедневно	3	-	-	обеспечивается
42.	«Майкоп – а. Егерухай»	107	5,4	-	425	ежедневно	1	-	-	обеспечивается
43.	«Майкоп – с. Натырбово»	124	6,3	-	428	ежедневно	1	-	-	обеспечивается
44.	«Майкоп – а. Пшизов»	80	4,6	-	429	ежедневно	4	-	-	обеспечивается
45.	«Майкоп – а. Кошехабль»	70	6,4	-	430	ежедневно	2	-	-	обеспечивается
46.	«пгт. Яблоновский – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	8,0	124,2	250	7 «а»	ежедневно	90	5	10	обеспечивается
47.	а.Афисип- г.Краснодар (Кооперативный рынок)	21,0	66,2	210	104	ежедневно	48	5	10	обеспечивается
48.	«п. Энем – г. Краснодар (городской парк)»	15,0	107,6	300	107	ежедневно	78	5	10	обеспечивается
49.	«п. Прикубанский – а. Козег -г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	17,0	30,6	-	117	ежедневно	4	-	120	обеспечивается
50.	«а. Тахтамукай – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	21,5	74,3	225	124	ежедневно	48	5	10	обеспечивается
51.	«а. Псейтук – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	33,8	37,8	115	128	ежедневно	16	10	20	обеспечивается
52.	«п. Яблоновский – г. Краснодар (ЦКР)»	8,5	126,1	240	129	ежедневно	64	5	10	обеспечивается
53.	«а. Панахес - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	27,3	27,5	150	130	ежедневно	12	10	30	обеспечивается
54.	«а. Ново-Бжегокай – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	21,5	43,1	120	131	ежедневно	24	10	25	обеспечивается
55.	«а. Шенджий – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	30,2	24,2	60	151	ежедневно	8	20	40	обеспечивается
56.	«а. Старобжегокай – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	18,0	55,7	80	154	ежедневно	20	10	20	обеспечивается
57.	«а. Натухай – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	27,6	23,2	-	155	ежедневно	4	-	-	обеспечивается
58.	«пгт. Яблоновский – г. Краснодар (ТЭЦ) – г. Адыгейск»	32,0	25,5	100	177	ежедневно	48	10	20	обеспечивается
59.	«п. Энем –	19,5	77,3	175	184	ежедневно	56	5	10	обеспечивается

	г. Краснодар (Микрохирургия глаза)»									
60.	«а. Шенджий – г. Краснодар (Вешевой рынок)»	28,6	40,9	92	186	ежедневно	8	20	40	обеспечивается
61.	«п. Энем – г. Краснодар (ЦКР)»	18,2	122,6	280	188	ежедневно	80	5	10	обеспечивается
62.	«Майкоп - Краснодар»	141,0	186,2	70	696	ежедневно	26	20	40	обеспечивается

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

Вместе с тем в целях повышения транспортной доступности населения республики по ряду автобусных маршрутов в межмуниципальном сообщении необходимо проведение мероприятий по оптимизации регулярности и периодичности осуществления пассажирских перевозок.

Особую озабоченность вызывала работа пригородных поездов на маршруте «Белореченская - Лесная Долина – Майкоп - Хаджох». Количество пассажиров, перевозимых электропоездами по вышеуказанному маршруту снизилось в 2015 году до крайне низкого уровня, в то время как общий объем пассажирских перевозок по вышеуказанному направлению ежегодно увеличивается. Пассажиры с пригородных электропоездов переходят на автобусы пригородного сообщения, время движения на которых значительно меньше, чем на электропоезде.

Вопрос о работе пригородных электропоездов на маршруте «Белореченская – Майкоп - Хаджох» остро встал в начале 2015 года, когда убытки от перевозки пассажиров железнодорожным транспортом превысили планируемый объем компенсации недополученных доходов от перевозки пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении из бюджета Республики Адыгея. По состоянию на 01.11.2015 года размер субсидии, выплаченный ОАО «Кубань-Экспресс-Пригород», составил 11,3 млн. рублей, что в 10 раз превышает объем субсидирования 2014 года.

По результатам проведенного в мае и июне 2015 года мониторинга пассажиропотоков в поездах пригородного железнодорожного сообщения на участке «Белореченская – Майкоп - Хаджох» средняя наполняемость поездов

составила от 3,5% (18 пассажиров в 4-х вагонном поезде) до 6,2% (30 пассажиров), что свидетельствует о низком спросе среди населения на вышеуказанные перевозки. При таком низком платежеспособном спросе доходы от перевозки пассажиров покрывают не более 30 % эксплуатационных расходов пригородной железнодорожной компании, что не позволяет обеспечить стабильную работу пригородных поездов. Количество пассажиров, перевозимых электропоездами по маршруту «Белореченская – Майкоп - Хаджох», снизилось до крайне низкого уровня.

Субсидирование пригородных железнодорожных перевозок по республике при таком низком спросе на перевозки является крайне неэффективным расходованием средств республиканского бюджета Республики Адыгея на организацию транспортного обслуживания населения. По расчетам перевозчика ОАО «Кубань-Экспресс-Пригород» размер компенсации недополученных доходов от перевозки пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении из республиканского бюджета Республики Адыгея на 2015 год составит 18 млн. рублей.

Учитывая вышеизложенное, руководством перевозчика ОАО «Кубань-Экспресс-Пригород» совместно с руководством Республики Адыгея принято решение об отмене электропоезда по маршруту «Белореченская - Майкоп-Хаджох» с 26.10.2015 года.

Для удобства жителей республики на данном направлении автобусами общего пользования пригородного сообщения ежедневно выполняется 27 регулярных оборотных рейсов, на которых перевозится до 1,0 тыс. пассажиров при средней наполняемости автобусов 60-70 %. В выходные и праздничные дни автобусами перевозится до 3,0 тыс. пассажиров, что стимулирует развитие пассажирских автомобильных перевозок. На маршруте «Белореченск - Майкоп» ежедневно автобусами выполняется 25 рейсов. Интервалы движения автобусов с 06.00 утра до 20.00 вечера составляют 15-20 минут. На всех автовокзалах, автостанциях и автокассах республики по маршруту «Майкоп - Хаджох» в последние два года проведены работы по

ремонту и реконструкции инфраструктуры в соответствии с требованиями транспортной безопасности. Кроме того, в автобусах общего пользования в соответствии с республиканским законодательством предоставляется право льготного проезда обучающимся и воспитанникам общеобразовательных учреждений с 50% скидкой стоимости проезда.

После отмены электропоезда введены дополнительные рейсы автобусов по маршруту «Майкоп - Хаджох» по расписанию движения электропоезда с отправлением от железнодорожного вокзала «Майкоп» и железнодорожной станции «Хаджох».

2.3. Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

Значения агрегированных параметров транспортного обслуживания населения Республики Адыгея сведены в сбалансированную систему параметров транспортного обслуживания (далее - ССП ТО).

Данные о параметрах транспортного обслуживания в существующих условиях и для инерционного сценария развития на перспективу до 2030 года представлены в таблице 12.

Таблица 12

Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации в существующих условиях и на перспективу до 2030 года (инерционный сценарий)

Номер строки	Наименование параметра	Единица измерения	2014* год	2015* год	2016-2020 годы	2021-2025 годы	2026-2030 годы
1	2	3	5	6	7	8	9
Обязательные параметры							
1.	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	2,97	2,73	2,830	2,932	3,033
1.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	млн. пасс.	0,219	0,166	0,168	0,174	0,179
1.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	млн. пасс.	2,75	2,56	2,66	2,76	2,85
2.	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс./чел.	6,59	6,05	6,24	6,45	6,64
2.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	пасс./чел.	0,47	0,37	0,37	0,38	0,39
2.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	пасс./чел.	6,12	5,68	5,87	6,07	6,25

3.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	99	99	99	100	100
3.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	%	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5
3.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	%	99	99	99	100	100
4.	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию		250	251	250	248	248
4.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	ед.	248	248	248	248	248
4.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	ед.	2	3	2	0	0
5.	Плотность транспортной сети						
5.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	км/км ²	0,023	0,023	0,023	0,023	0,023
5.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	км/км ²	0,61	0,61	0,62	0,63	0,64
6.	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.	млн. руб.	40,47	64,64	37,68	35,82	32,24
6.1.	<i>Бюджет Республики Адыгея, в т.ч.</i>	млн. руб.	40,47	64,64	37,68	35,82	32,24
6.1.1.	<i>железнодорожный транспорт</i>	млн. руб.	2,07	13,28	17,58	15,82	14,24
6.1.2.	<i>автомобильный транспорт</i>	млн. руб.	38,4	51,356	20,10	20,0	18,0
6.2.	<i>Федеральный бюджет</i>	млн. руб.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	102	106	104	99	98,6
8.	Приведенное число ДТП и иных нарушений нормального функционирования транспортной системы	ед./1 млн. пасс-км	15,06	15,59	15,0	14,0	13,0
9.	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	252,0	253,0	258,0	262,0	266,0

*- данные приведены по итогам работы за 2014 и 2015 годы.

Пояснения к таблице

Как видно из таблицы, существующие параметры обслуживания достаточны для удовлетворения потребностей населения в перевозках.

По ряду показателей наблюдается положительная динамика. Это обусловлено совершенствованием уровня транспортного обслуживания пассажиров.

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

Ключевыми проблемами транспортного развития являются:

1. Рост расходов республиканского бюджета Республики Адыгея на возмещение потерь доходов пригородной пассажирской компании в связи с установлением тарифов на перевозки ниже экономически обоснованного уровня, обусловленный неуклонным ростом затрат перевозчиков на услуги, оказываемые им ОАО «РЖД», при ежегодном сокращении объёмов перевозок.

2. Необходимость обновления подвижного состава, используемого при осуществлении пригородных автомобильных пассажирских перевозок по территории Республики Адыгеи.

3. Отсутствие дополнительной финансовой поддержки из федерального бюджета на возмещение недополученных доходов, возникающих при государственном регулировании тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

4. Большое влияние на пассажиропоток оказывает увеличение количества личного транспорта у населения республики.

В первоочередном порядке необходимо решение следующих проблем:

1. Разработка на уровне Правительства Российской Федерации долгосрочных (до 2030 года) условий финансирования пригородных перевозок, включая установление льготного коэффициента к расходам на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта в размере 0,01, пролонгацию на период после 2017 года ставки НДС для пригородных пассажирских компаний на уровне 0%, а также предоставление субъектам Российской Федерации целевых субсидий на организацию перевозок пассажиров при установлении регулируемых тарифов в размере, не менее 30% от соответствующих расходных обязательств субъектов Российской Федерации.

2. Принятие долгосрочной государственной программы Российской Федерации по субсидированию закупки пассажирского подвижного состава автомобильного и железнодорожного видов транспорта с возможностью участия в ней перевозчиков всех форм собственности.

3. Целевая модель транспортного обслуживания населения Республики Адыгея

3.1. Ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

Ключевыми приоритетами транспортного развития являются:

- 1) сохранение уровня транспортной обеспеченности населения на уровне не ниже существующего;
- 2) минимизация расходов бюджета на организацию пригородных пассажирских перевозок;
- 3) улучшение качества транспортного обслуживания пассажиров.

Сформированная система приоритетов определяет целевые значения параметров в ССП ТО.

Целевые значения параметров определены для всех параметров на уровне существующих значений.

Целевые значения параметров транспортного обслуживания приведены в таблице 13.

Таблица 13

Целевые значения параметры транспортного обслуживания

Номер строки	Наименование параметра	Единица измерения	Целевое значение
1	2	3	4
Обязательные параметры			
1.	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	3,033
1.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	млн. пасс.	0,179
1.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	млн. пасс.	2,85
2.	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс./чел.	6,64
2.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	пасс./чел.	0,39
2.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	пасс./чел.	6,25
3.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	100
3.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	%	11,5
3.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	%	100
4.	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию		248
4.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	ед.	248

4.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	ед.	0
5.	Плотность транспортной сети		
5.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	км/км ²	0,023
5.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	км/км ²	0,64
6.	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.	млн. руб.	32,24
6.1.	<i>Бюджет Республики Адыгея, в т.ч.</i>	млн. руб.	32,24
6.1.1.	<i>железнодорожный транспорт</i>	млн. руб.	14,24
6.1.2.	<i>автомобильный транспорт</i>	млн. руб.	18,0
6.2.	<i>Федеральный бюджет</i>	млн. руб.	0
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	98,6
8.	Приведенное число ДТП и иных нарушений нормального функционирования транспортной системы	ед./1 млн. пасс.-км	13,0
9.	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	266,0

3.2. Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРТБ

Ключевыми направлениями оптимизации схемы транспортного обслуживания являются:

в части железнодорожного транспорта:

- 1) создание и модернизация транспортной инфраструктуры;
- 2) обновление парка подвижного состава;
- 3) оптимизация маршрутов;

в части автомобильного транспорта:

- 1) обновление парка подвижного состава;
- 2) улучшение качества транспортного обслуживания пассажиров;
- 3) реконструкция и ремонт автомобильных дорог;
- 4) оптимизация маршрутов.

Развитие схемы транспортного обслуживания по указанным направлениям обеспечит достижение целевых параметров обслуживания как по отдельным сообщениям в ВРТБ, так и по субъекту в целом.

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

Ожидаемые значения параметров транспортного обслуживания по оптимизированному сценарию сведены в таблицу 14.

Таблица 14

Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на перспективу до 2030 года (оптимизированный сценарий)

Номер строки	Наименование параметра	Единица измерения	2015 год	2016-2020 год	2021-2025 год	2026-2030 год
1	2	3	6	7	8	9
1.	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	2,73	2,82	2,92	3,033
1.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	млн. пасс.	0,166	0,165	0,170	0,179
1.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	млн. пасс.	2,56	2,65	2,75	2,85
2.	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс./чел.	6,06	6,21	6,42	6,64
2.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	пасс./чел.	0,36	0,36	0,37	0,39
2.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	пасс./чел.	5,70	5,85	6,05	6,25
3.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	99	100	100	100
3.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	%	11,5	6	6	6
3.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	%	99	100	100	100
4.	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию					
4.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	ед.	248	262	262	262
4.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	ед.	3	0	0	0
5.	Плотность транспортной сети					
5.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	км/км ²	0,023	0,23	0,23	0,023
5.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	км/км ²	0,61	0,62	0,63	0,64
6.	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.	млн. руб.	64,64	31,6	32,0	32,4
6.1.	<i>Бюджет Республики Адыгея</i>					
6.1.1.	<i>железнодорожный транспорт</i>	млн. руб.	13,28	11,6	12,4	13,1
6.1.2.	<i>автомобильный транспорт</i>	млн. руб.	51,356	20,0	19,6	19,3
6.2.	<i>Федеральный бюджет</i>	млн. руб.	0,0	0,0	0,0	0,0
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	106	102	99,8	98,6
8.	Приведенное число ДТП и иных нарушений нормального функционирования транспортной системы	ед./1 млн. пасс.-км	15,59	14,7	13,8	13,0
9.	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	253,0	260,0	263,0	266,0

3.4. Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу

Параметры ВРТБ на перспективу до 2030 года сведены в таблицу 15.

Необходимый уровень транспортного обслуживания обеспечивается по всем сообщениям.

Таблица 15

Внутрирегиональный транспортный баланс для оптимизированного сценария до 2030 года

Номер строки	Сообщение	Протяжённость, км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Примечание
			всего, пасс./год	пиковый*, пасс./час				в часы "пик"	в непиковые часы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Железнодорожный транспорт										
1.	«ОП Кубань – Псекупс»	37	55,0	-	6715/6716 6717/6718 6719/6720	ежедневно	3	-	-	
2.	«ОП Кубань – 690 км»	14	85,0	-	6753/6752 6755/6754 6757/6756 6759/6758	ежедневно	4	-	-	
3.	«Гончарка – Кошехабль»	45	20,0	-	6962/6963 6964/6965	ежедневно	2	-	-	
4.	«Белореченская – Майкоп»	26	19,0	-	6058/6048	ежедневно	1	-	-	
Автомобильный транспорт										
5.	«Адыгейск - Мега Адыгея»	37	138,0	135	100	ежедневно	20	15	30	
6.	«Майкоп - Белореченск»	29	155,7	120	101	ежедневно	30	15	30	
7.	«Майкоп – ст. Гиагинская»	35	250,0	190	102	ежедневно	60	10	20	оптимизация расписания, замена подвижного состава
8.	«Майкоп – ст. Кужорская»	19,9	85,0	80	103	ежедневно	25	15	30	оптимизация расписания, замена подвижного состава

9.	«Майкоп - Хаджох»	41,3	150,0	150	104	ежедневно	25	10	20	оптимизация расписания, замена подвижного состава
10.	«Майкоп – ст. Дагестанская»	33,4	28,5	50	105	ежедневно	5	-	-	
11.	«Майкоп - Ткачев»	24,5	30,0	32	106	ежедневно	5	-	-	
12.	«Майкоп – с. Сергиевское»	48,8	11,0	18	107	ежедневно	3	-	-	
13.	«Майкоп - п. Краснооктябрьски»	7,3	160,0	180	108	ежедневно	30	10	20	оптимизация расписания, замена подвижного состава
14.	«Майкоп – п. Тульский – п. ВИР»	23,5	37,0	50	111	ежедневно	6	40	100	
15.	«Шевченко – Первомайский - Майкоп»	34,7	43,0	45	112	ежедневно	7	35	70	
16.	«Майкоп – х. Пролетарский»	6,5	35,0	25	113	ежедневно	8	60	60	
17.	«Майкоп – х. Грозный»	16,3	30,0	25	114	ежедневно	8	60	60	
18.	«Майкоп - х. Трехречный»	27	15,0	18	117	ежедневно	8	40	80	
19.	«Майкоп – х. Приречный»	16,9	55,0	45	120	ежедневно	30	5	20	оптимизация расписания, замена подвижного состава
20.	«Майкоп – п. Цветочный – п. Тульский»	19,4	28,0	30	123	ежедневно	6	60	60	
21.	«Майкоп – ст. Абадзехская»	25	27,0	30	125	ежедневно	6	100	100	
22.	«Майкоп – п. Тульский»	14,8	200,0	225	127	ежедневно	72	5	15	оптимизация расписания, замена подвижного состава
23.	«Майкоп – ст. Курджипская»	23,8	16,0	-	130	ежедневно	3	-	-	
24.	«Майкоп – ст. Безводная»	39,9	4,0	-	131	ежедневно	2	-	-	
25.	«Майкоп – ст. Даховская»	49,6	8,0	-	133	ежедневно	3	-	-	
26.	«Майкоп – п. Гузерипль»	134	10,0	-	134	ежедневно	5	-	-	
27.	«Майкоп – п. Хамышки»	76	6,0	-	135	ежедневно	3	-	-	
28.	«Майкоп – ст. Новосвободная»	48,8	4,5	-	136	ежедневно	2	-	-	
29.	«Майкоп – п. Сахрай»	54	6,0	-	138	ежедневно	2	-	-	

30.	«Майкоп – а. Ходзь»	69	7,5	-	141	ежедневно	3	-	-	
31.	«Майкоп – ст. Дондуковская »	64	22,0	15	144	ежедневно	6	80	80	
32.	«Майкоп – х. Причитовский – п. Шаумян»	17	13,0	20	145	ежедневно	6	60	60	
33.	«Майкоп – Киров»	82	5,0	-	146	ежедневно	2	-	-	
34.	«Майкоп – Тамбовский»	35	10,5	13	147	ежедневно	4	120	120	
35.	«Майкоп – п. Краснооктябрьский	9	75,0	90	148	ежедневно	24	10	20	
36.	«п. Учебное лесничество – Западный жилой район»	23	15,0	40	4 «А»	ежедневно	35	5	10	оптимизация расписания, замена подвижного состава
37.	«Майкоп - Тульский (ПМК)»	8	30,0	75	28	ежедневно	50	5	10	оптимизация расписания, замена подвижного состава
38.	«Майкоп (центральный рынок) - Северо-Восточные Сады»	23,4	38,0	80	41	ежедневно	60	10	20	
39.	«Майкоп – а. Понежукай»	83	7,0	-	423	ежедневно	2	-	-	
40.	«Майкоп – п. Яблоновский»	147	14,0	-	424	ежедневно	5	-	-	
41.	«Майкоп – а. Егерухай»	107	5,4	-	425	ежедневно	1	-	-	
42.	«Майкоп – с. Натырбово»	124	6,3	-	428	ежедневно	1	-	-	
43.	«Майкоп – а. Пшизов»	80	4,6	-	429	ежедневно	4	-	-	
44.	«Майкоп – а. Кошехабль»	70	6,4	-	430	ежедневно	2	-	-	
45.	«п. Яблоновский – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	8,0	140,0	280	7 «а»	ежедневно	90	5	10	оптимизация расписания, замена подвижного состава
46.	«а. Афиписп - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	21,0	70,0	220	104	ежедневно	40	5	10	оптимизация расписания, замена подвижного состава
47.	«п. Энем - г. Краснодар (городской парк)»	15,0	107,6	300	107	ежедневно	78	5	10	
48.	«п. Прикубанский – а. Козет - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	17,0	30,6	-	117	ежедневно	4	-	120	
49.	«а. Тахтамукай - г. Краснодар	21,5	78,0	250	124	ежедневно	60	5	10	оптимизация расписания, замена

	(Кооперативный рынок)»										подвижного состава
50.	«а. Псейтук - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	33,8	40,0	135	128	ежедневно	16	10	20		
51.	«пгт. Яблоновский – г. Краснодар (ЦКР)»	8,5	160,0	280	129	ежедневно	60	5	10	оптимизация расписания, замена подвижного состава	
52.	«а. Панахес – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	27,3	29,5	160	130	ежедневно	12	10	30		
53.	«а. Ново-Бжегокай – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	21,5	45,0	140	131	ежедневно	24	10	25		
54.	«а. Шенджий - г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	30,2	25,0	60	151	ежедневно	8	20	40		
55.	«а. Старобжегокай – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	18,0	56,0	85	154	ежедневно	20	10	20		
56.	«а. Натухай – г. Краснодар (Кооперативный рынок)»	27,6	25,0	-	155	ежедневно	4	-	-		
57.	«пгт. Яблоновский – г. Краснодар (ТЭЦ) – Адыгейск»	32,0	27,0	100	177	ежедневно	48	10	20	оптимизация расписания, замена подвижного состава	
58.	«п. Энем - г. Краснодар (Микрохирургия глаза)»	19,5	80,0	185	184	ежедневно	56	5	10	оптимизация расписания, замена подвижного состава	
59.	«а. Шенджий - г. Краснодар (Вешевой рынок)»	28,6	42,0	92	186	ежедневно	8	20	40		
60.	«п. Энем - г. Краснодар (ЦКР)»	18,2	122,6	280	188	ежедневно	80	5	10	оптимизация расписания, замена подвижного состава	
61.	«Майкоп-Краснодар»	141,0	186,2	70	696	ежедневно	26	20	40	оптимизация расписания, замена подвижного состава	

4. Дорожная карта реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Республики Адыгея на долго- и среднесрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО)

4.1. Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

Для обеспечения необходимого уровня организации качественного транспортного обслуживания населения железнодорожным и автомобильным транспортом в пригородном сообщении на территории Республики Адыгея необходимо реализовать следующие основные мероприятия:

- ежегодное заключение договоров между Республикой Адыгеей и ОАО «Кубань-Экспресс-Пригород» на организацию транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Республики Адыгея;

- отмена пригородных поездов на маршруте «Белореченская - Лесная Долина – Майкоп - Хаджох»;

- обновление подвижного состава;

- внедрение спутниковых навигационных технологий с использованием системы ГЛОНАСС и других результатов космической деятельности;

- строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- оптимизация маршрутной сети автомобильного транспорта по маршрутам пригородного сообщения.

Перечень необходимых мероприятий по реализации КПТО представлен в таблице 16.

Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

Номер п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Стоимость (млн. руб.)			Результат мероприятия	Примечания
			всего	за счёт бюджета Республики Адыгея	за счёт бюджета Российской Федерации		
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Заключение договоров с ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» на организацию транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Республики Адыгея	ежегодно	сумма определяется ежегодно законом об утверждении республиканского бюджета РА	сумма определяется ежегодно законом об утверждении республиканского бюджета РА	-	организация качественного транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Республики Адыгея	
2.	Отмена пригородных поездов на маршруте «Белореченская - Лесная Долина - Майкоп - Хаджох»	4 кв.2015 года	-	-	-	сокращение расходов республиканского бюджета Республики Адыгея на компенсацию межтарифной разницы ОАО «Кубань Экспресс-Пригород»	
3.	Обновление подвижного состава пассажирского автомобильного транспорта	ежегодно	25,0	-	-	улучшение качества транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом	замена подвижного состава на более современный, вместительный и работающий на экологически чистом топливе из внебюджетных источников
4.	Оптимизация маршрутной сети автомобильного транспорта по маршрутам пригородного сообщения	ежегодно	-	-	-	улучшение качества транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом	
5.	Строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования регионального или	ежегодно	сумма определяется ежегодно законом об утверждении республи-	сумма определяется ежегодно законом об утверждении республи-		улучшение качества транспортного обслуживания населения автомобильным	

	межмуниципального значения		канского бюджета РА	канского бюджета РА		транспортом	
6.	Внедрение спутниковых навигационных технологий с использованием системы ГЛОНАСС и других результатов космической деятельности	2017-2018	2,7	2,3	-	улучшение качества транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом	оснащения транспорта происходит за счет внебюджетных источников
7.	Проработка вопроса по внесению изменений в приказ Минтранса РФ от 18.07.2007 № 99 по п.1 п/п б (об увеличении расстояния для пригородных поездов до 300 км)	2016–2020 годы	-	-	-	расширение зоны обслуживания пригородным железнодорожным транспортом	
8.	Инициирование перед ОАО «РЖД» вопроса передачи пригородной компании ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» маршрута «Майкоп-Адлер»	2015–2016 годы	-	-	-	повышение экономических показателей работы пригородной компании ОАО «Кубань Экспресс-Пригород»	
9.	Мониторинг практической реализации КПТО	2016 – 2030 годы	-	-	-		
10.	Актуализация КПТО	по мере необходимости	-	-	-		

4.2. Эффекты от реализации комплексного плана транспортного обслуживания

Реализация плана оказывает позитивное воздействие на развитие социально-экономической системы Республики Адыгея. Получателями позитивных эффектов от его реализации являются жители, транспортный бизнес, Республика Адыгея, Российская Федерация.

Основными положительными эффектами для населения являются:

- 1) обеспечение повышения уровня транспортного обслуживания и транспортной доступности для населения республики;
- 2) обеспечение доступности социально значимых услуг (медицинских, образовательных и др.) для населения Адыгеи.

Реализация комплексного плана позитивно скажется на развитии пригородного пассажирского транспорта Республики Адыгея, обеспечит условия для дальнейшего развития конкуренции на рынке пассажирских перевозок и транспортного бизнеса в целом.

Основными положительными эффектами для региона являются:

1) дальнейшее развитие кластерной структуры экономики Республики Адыгея, предусмотренное Стратегией социально-экономического развития Республики Адыгея;

2) благоприятное воздействие на экологическую ситуацию в Республике Адыгея.

Основным положительным эффектом от реализации КПТО для Российской Федерации в целом является устойчивое развитие сегмента пригородных перевозок отрасли железнодорожного транспорта.

4.3. Риски при реализации комплексного плана транспортного обслуживания

Основными рисками при реализации комплексного плана транспортного обслуживания являются:

1) риск ухудшения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновения бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования мероприятий по развитию транспортного комплекса;

2) изменение по отношению к существующим ключевых условий финансирования пригородных железнодорожных перевозок на уровне Правительства Российской Федерации (затраты на инфраструктуру, налоговые преференции);

3) риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренного роста цен;

4) снижение численности потенциальных пользователей транспортных услуг;

5) риск неисполнения организациями своих обязательств.

Матрица рисков реализации КПТО Республики Адыгея представлена на рисунке 4.

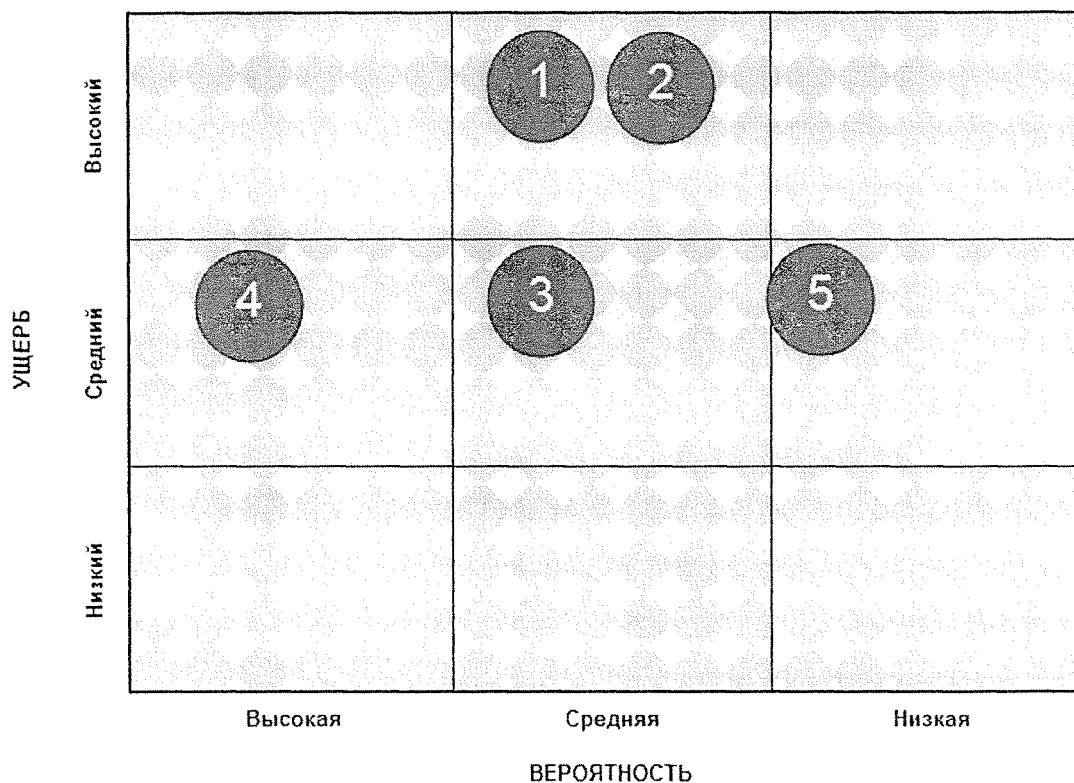


Рисунок 4 – Матрица рисков реализации Плана в Республике Адыгея

Наиболее существенное влияние оказывают риски ухудшения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновения бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования мероприятий по развитию транспортного комплекса, а также изменения по отношению к существующим ключевым условиям финансирования пригородных железнодорожных перевозок на уровне Правительства Российской Федерации.

Данные риски относятся к факторам, степень влияния на которые у Республики Адыгея относительно мала, в связи с чем, при их возникновении, вероятность реализации КПТО в полном объеме существенно снижается.

В целях минимизации влияния рисков используются следующие меры управления рисками:

- 1) концентрация ресурсов на решении приоритетных задач КПТО и

развитии транспортной инфраструктуры, которая будет способствовать созданию благоприятных условий для социально-экономического развития Республики Адыгея и решению важнейших задач государственной транспортной политики;

2) анализ и распределение по приоритетам мероприятий КПТО и их корректировка в соответствии с результатами оценки рисков.

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

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 период до 2016 года представлены в таблице 17.

Таблица 17

Требования к параметрам регионального транспортного заказа до 2016 года

Номер строки	Сообщение	Объём заказа		Уровень тарифа за зону		Расчет стоимости регионального заказа			
		общий объём, место-км	размеры движения, пар поездов или рейсов в сутки (туда-обратно)	экономически обоснованный, руб./10 км	установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 км	средний экономически обоснованный уровень тарифа, руб./10 пасс-км	средний установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 пасс-км	пасс.-км	общая стоимость регионального транспортного заказа, млн. руб.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	«Белореченская – Майкоп»	44000	1	41,54	16,5	41,54	16,50	528000	1,322
2.	«ОП Кубань – Псекупс»	244200	3	41,54	16,5	41,54	16,50	1648350	4,127
3.	«ОП Кубань –690 км»	123200	4	41,54	16,5	41,54	16,50	1016400	2,545
4.	«Гончарка – Кошехабль»	198000	2	41,54	16,5	41,54	16,50	965250	2,416
	Итого по железнодорожному транспорту	609400	10	-	-	-	-	4158000	10,41

Таблица 18

Требования к параметрам регионального транспортного заказа на 2016-2020 годы

Номер строки	Сообщение	Объём заказа		Уровень тарифа за зону		Расчет стоимости регионального заказа			
		общий объём, место-км	размеры движения, пар поездов или рейсов в сутки (туда-обратно)	экономически обоснованный, руб./10 км	установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 км	средний экономически обоснованный уровень тарифа, руб./10 пасс-км	средний установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 пасс-км	пасс.-км	общая стоимость регионального транспортного заказа, млн. руб.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	«Белореченская – Майкоп»	44000	1	44,24	17,6	44,24	17,6	537600	1,432
2.	«ОП Кубань – Псекупс»	244200	3	44,24	17,6	44,24	17,6	1678320	4,471
3.	«ОП Кубань –690 км»	123200	4	44,24	17,6	44,24	17,6	1034880	2,757
4.	«Гончарка – Кошехабль»	198000	2	44,24	17,6	44,24	17,6	982800	2,618
	Итого по железнодорожному транспорту	609400	10	-	-	-	-	4233600	11,28

Таблица 19

Требования к параметрам регионального транспортного заказа на 2021-2025 годы

Номер строки	Сообщение	Объем заказа		Уровень тарифа за зону		Расчет стоимости регионального заказа			
		общий объем, место-км	размеры движения, пар поездов или рейсов в сутки (туда-обратно)	экономически обоснованный, руб./10 км	установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 км	средний экономически обоснованный уровень тарифа, руб./10 пасс-км	средний установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 пасс-км	пасс.-км	общая стоимость регионального транспортного заказа, млн. руб.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	«Белореченская – Майкоп»	44000	1	45,83	18,2	45,83	18,2	556800	1,538
2.	«ОП Кубань – Псекупс»	244200	3	45,83	18,2	45,83	18,2	1738260	4,8
3.	«ОП Кубань –690 км»	123200	4	45,83	18,2	45,83	18,2	1071840	2,961
4.	«Гончарка – Кошехабль»	198000	2	45,83	18,2	45,83	18,2	1017900	2,812
	Итого по железнодорожному транспорту	609400	10	-	-	-	-	4384800	12,11

Таблица 20

Требования к параметрам регионального транспортного заказа на 2026-2030 годы

Номер строки	Сообщение	Объем заказа		Уровень тарифа за зону		Расчет стоимости регионального заказа			
		общий объем, место-км	размеры движения, пар поездов или рейсов в сутки (туда-обратно)	экономически обоснованный, руб./10 км	установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 км	средний экономически обоснованный уровень тарифа, руб./10 пасс-км	средний установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 пасс-км	пасс.-км	общая стоимость регионального транспортного заказа, млн. руб.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Белореченская - Майкоп	44000	1	47,25	18,8	47,25	18,8	572800	1,629
2	ОП Кубань - Псекупс	244200	3	47,25	18,8	47,25	18,8	1788210	5,087
3	ОП Кубань –690 км	123200	4	47,25	18,8	47,25	18,8	1102640	3,137
4	Гончарка - Кошехабль	198000	2	47,25	18,8	47,25	18,8	1047150	2,979
	Итого по железнодорожному транспорту	609400	10	-	-	-	-	4510800	12,83

Данные требования с учетом реализации всех необходимых мероприятий обеспечат безубыточность функционирования компании-перевозчика.

В 2015 году в целях создания устойчивого механизма финансирования услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении Кабинетом Министров Республики Адыгея приняты постановления от 16 февраля 2015 года № 22 «О Порядке предоставления в 2015 году субсидий на возмещение организациям железнодорожного транспорта убытков, возникающих вследствие регулирования тарифов на перевозку пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении» и от 16 февраля 2015 года № 23 «О некоторых мерах по предоставлению субсидий организациям железнодорожного транспорта, осуществляющим перевозку пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении, на возмещение недополученных доходов, связанных с предоставлением на территории Республики Адыгея льгот по тарифам на проезд учащимся и воспитанникам общеобразовательных организаций и образовательных организаций высшего образования, обучающимся на очной форме обучения, железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, в 2015 году».

Приказом Управления государственного регулирования цен и тарифов Республики Адыгея от 11.06.2015 № 97-п «Об установлении тарифов на пригородные железнодорожные перевозки на территории Республики Адыгея для ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» на 2015 год установлен экономически обоснованный тариф на перевозки пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении поездами 6000 нумерации, осуществляемые ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» на территории Республики Адыгея, в размере 46,79 рублей за 10 пассажиро-километров (копия прилагается).

С 1 июля 2015 года предельный максимальный тариф для расчетов с пассажирами, при осуществлении перевозок в пригородном железнодорожном сообщении поездами 6000 нумерации, осуществляемые

ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» на территории Республики Адыгея, установлен в размере 15,00 рублей за 10 пассажиро-километров.

Согласно анализу показателей работы пригородных поездов по территории Республики Адыгея ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» в 2013 году сократило скоростное сообщение «Майкоп-Адлер» и перевело его в пригородный «Майкоп-Туапсе» с изменением времени отправления, неудобного для пассажиров Республики Адыгея, что в свою очередь повлияло на доходы ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» от перевозок пассажиров и привело к их сокращению с 20,75 млн. руб. в 2012 году до 6,33 млн. руб. в 2013 году и 5,78 млн. руб. в 2014 году.

Населенность поездов сократилась с 22,86 пасс/ваг в 2012 году до 10,79 пасс/ваг в 2014 году. Процент использования вместимости при 4-х вагонном составе электропоезда составляет от 3,7% до 6,2% в зависимости от дня недели, а ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» не принимались меры по изменению расписания перевозок. Одновременно увеличилась фактическая себестоимость 10 пасс-км соответственно с 20,47 руб. в 2012 году до 50,41 руб. в 2014 году.

На основании вышеизложенного Управлением государственного регулирования цен и тарифов Республики Адыгея подготовлено и направлено 15 июня 2015 года в Арбитражный суд г. Москвы заявление об оспаривании приказа Федеральной службы по тарифам от 24 марта 2015 года № 478-д «Об удовлетворении требований, указанных в заявлении ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» о досудебном рассмотрении спора с Управлением государственного регулирования цен и тарифов Республики Адыгея». Данным приказом ФСТ России на Управление возложена обязанность произвести перерасчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на услуги ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в Республике Адыгея на 2014

год и учесть дополнительно эти затраты при формировании тарифа на 2015 год.

Министерством строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Республики Адыгея подписан договор с ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» об организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на 2015 год и соглашения о предоставлении субсидии из республиканского бюджета Республики Адыгея на возмещение недополученных доходов, возникающих при государственном регулировании тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Республики Адыгея в 2015 году и о предоставлении субсидий на возмещение недополученных доходов, связанных с предоставлением на территории Республики Адыгея льгот по тарифам на проезд учащимся и воспитанникам общеобразовательных организаций и образовательных организаций высшего образования, обучающимся на очной форме обучения, железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в 2015 году.

Для ОАО «Кубань-Экспресс Пригород» с 01.07.2015 г. открыты лимиты на субсидирование убытков, возникающих вследствие регулирования тарифов на перевозку пассажиров и на возмещение недополученных доходов, связанных с предоставлением на территории Республики Адыгея льгот по тарифам на проезд учащимся. За 2015 год пригородной компании из республиканского бюджета Республики Адыгея перечислено 13,28 млн. руб. Обязательства перед ОАО «Кубань-Экспресс Пригород» в 2015 году Республикой Адыгея выполнены полностью. В случае возникновения разногласий с пригородной компанией они будут урегулированы в соответствии с рекомендациями Протокола.

Заключение долгосрочного договора между Республикой Адыгеей и ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» является невозможным по причине того, что регион перешел на однолетнее формирование бюджета и планирование государственных субсидий на долгосрочную перспективу организациям железнодорожного транспорта за счет средств бюджета Республики Адыгея не представляется возможным в соответствии с Законом Республики Адыгея «О бюджетном процессе в Республике Адыгея».

Источники

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 года № 857-р «Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом».
2. Федеральный закон 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».
3. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года № 1662-р.
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.
5. Методические рекомендации по формированию комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектами Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу, направленные письмом и.о. Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 01.07.2015 № СА-28/82327.
6. Стратегия социально-экономического развития Республики Адыгея до 2025 года, утвержденная Законом Республики Адыгея от 23 ноября 2009 года № 300.
7. Приказ Министерства строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства РА от 20.01.2015 N 9-п "Об утверждении Порядка ведения реестра маршрутов межмуниципального и пригородного сообщения на территории Республики Адыгея".

8. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 года № 319.
9. Данные Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Иркутской области.
10. Отчётность перевозчиков.
11. Отчетность ОАО «Кубань Экспресс-Пригород».