



ПРАВИТЕЛЬСТВО ЧЕЧЕНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
НОХЧИЙН РЕСПУБЛИКИН ПРАВИТЕЛЬСТВО

ПО С Т А Н О В Л Е Н И Е

14.02.2020

№ 38

г. Грозный

**О внесении изменений в постановление Правительства
Чеченской Республики от 5 апреля 2016 года № 49**

В целях повышения качества и эффективности транспортного обслуживания населения Чеченской Республики в части пригородных перевозок, определения направления развития транспортной системы на долгосрочную перспективу, повышения инвестиционной привлекательности пригородных перевозок за счёт создания долгосрочных прозрачных и предсказуемых условий развития комплекса Правительство Чеченской Республики **п о с т а н о в л я е т**:

1. Комплексный план транспортного обслуживания населения Чеченской Республики на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок, утвержденный постановлением Правительства Чеченской Республики от 5 апреля 2016 года № 49, изложить в новой редакции согласно приложению.

2. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя Председателя Правительства Чеченской Республики Хакимова Х.С.

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

Заместитель Председателя



А.А. Магомадов



Приложение
к постановлению Правительства
№ 64 Чеченской Республики
от 12.02.2020 № 38

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

г. Грозный – 2020 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
1. Условия реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Чеченской Республики на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО).....	5
1.1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Чеченской Республики	5
1.2. Ситуационный анализ условий реализации КПТО	17
1.3. Выводы	19
2. Существующее состояние транспортного обслуживания населения Чеченской Республики в части пригородных пассажирских перевозок.....	20
2.1. Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.....	20
2.2. Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.....	29
2.3. Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.....	30
3. Целевая модель транспортного обслуживания населения Чеченской Республики.....	31
3.1. Ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок...31	
3.2. Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРТЬ.....	32
3.3. Перспективные значения параметров транспортного обслуживания для оптимизированной схемы транспортного обслуживания.....	32
3.4. Основные параметры ВТРБ на средне- и долгосрочную перспективу-34	
4. Дорожная карта реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Чеченской Республики на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО)	37
4.1. Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО	37
4.2. Эффекты от реализации комплексного плана транспортного обслуживания	39
4.3. Риски от реализации комплексного плана транспортного обслуживания	39
4.4. Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок	40
5. Источники	57

Введение

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

КПТО разработан во исполнение поручения исполняющего обязанности Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 01.07.2015 г. № 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 Минтранс России.

После разработки КПТО направляется на согласование в Минтранс России и при согласовании вносится на утверждение высшим органом исполнительной власти Чеченской Республики. Утвержденный КПТО в течение 3 (трёх) дней в установленном порядке размещается на официальном сайте Министерства транспорта и связи Чеченской Республики в сети Интернет для публичного доступа.

Под пригородными перевозками в настоящем документе понимаются перевозки, осуществляемые автобусами в пригородном сообщении по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, включенным в Реестр маршрутов пригородного транспорта.

Целями разработки настоящего плана являются:

- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения Чеченской Республики 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 План:

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

Основаниями для разработки КПТО являются:

- Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 1734-р);
- Письмо и.о. Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 01.07.2015 г. № СА-28/8232;
- Протоколы Правительственной комиссии по транспорту № 1-5 за 2015 год.

1. Условия реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Чеченской Республики на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КППО)

1.1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Чеченской Республики

Численность населения Чеченской Республики составляет 1 358 тыс. чел.
Площадь территории Чеченской Республики составляет – 16,1 тыс. кв. км.
Плотность населения составляет 85 чел. на км².
Республиканский центр - город Грозный (278,84 тыс. человек),
площадь территории – 324,16 кв. км.

Крупнейшие населённые пункты Чеченской Республики:

1. Грозный – 278,84 тыс. жителей.
2. Гудермес – 133,81 тыс. жителей.
3. Урус-Мартан - 130,99 тыс. жителей.
4. Шали – 122,77 тыс. жителей.
5. Знаменское – 60,25 тыс. жителей.
6. Наурская – 57,23 тыс. жителей.
7. Шелковская – 57,6 тыс. жителей.

Регулярные перевозки пассажиров на территории республики осуществляют 9 перевозчиков, 2 индивидуальных предпринимателя и 7 юридических лиц.

По состоянию на 1 января 2020 года списочное количество подвижного состава в предприятиях пассажирского транспорта составляет 285 ед.

Количество автобусных маршрутов регулярного сообщения увеличилось с 145 ед. в 2001 г. до 195 ед. в 2019 г.

Протяженность автобусной маршрутной сети составляет 10185 км, что на 12% больше чем в 2001 г.

На автобусных маршрутах регулярного сообщения ежегодно перевозится 9360,3 тыс. пассажиров с пассажирооборотом 134800,0 тыс. пасс. км. и выполняется 502782 рейсов.

К основным проблемам в отрасли можно отнести ухудшение финансово-экономического состояния предприятия пассажирского транспорта, снижение количества и изношенность автобусов в предприятии, осуществляющего пассажирские перевозки по территории республики. Средний срок службы автобусов на 1 января 2015 г. составляет 5-7 лет.

Такое состояние парка подвижного состава не позволяет в полной мере обеспечивать выполнение сменно-суточных планов.

Для преодоления этих негативных факторов необходима разработка комплекса мероприятий по дальнейшему развитию городского и пригородного пассажирского транспорта, целью которого должно быть улучшение качественных показателей перевозок пассажиров и повышение уровня доступности транспортных услуг.

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

Таблица 1. Прогноз социально-экономических показателей Чеченской Республики на перспективу до 2030 года

№ строк и	Наименование показателя	ед. изм.	Значение показателя			
			2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
1	2	3	4	5	6	7
1	Площадь территории субъекта РФ	тыс. км2	16,1	16,1	16,1	16,1
2	Валовой региональный продукт в ценах соответствующих лет	млрд. руб.	143,429	201,27 9	259,12 9	316,97 9
3	Производство валового регионального продукта на душу населения	тыс. руб.	103,8	76,5	86,01	94,9
4	Индекс физического объема валового регионального продукта	% к предыдущему году	97,74	99,14	100,54	101,94
5	ИПЦ в % к предыдущему году	%	115,7	106,70	102,60	102,00
6	Численность постоянного населения, в т.ч.:	тыс. чел.	1381,7	1536,7	1691,7	1846,7
7	городского	тыс. чел.	479,8	557,3	634,8	712,3
8	сельского	тыс. чел.	901,91	979,4	1056,9	1134,4
9	трудоспособного возраста	тыс. чел.	851, 0	876,0	901,0	926,0
10	Темп роста численности населения	%	101,7	110,1	110,1	110,1
11	Коэффициент естественного прироста населения	на 1000 чел.	18,10	18,0	18,0	18,0
12	Коэффициент миграционного прироста	на 1000 чел.	-14,80	-12,70	-10,60	-8,10
13	Среднедушевые денежные доходы (в месяц) в ценах 2014 г.	руб./мес.	19209,3	23209,3	27209,3	31209,3
14	Темп роста среднедушевых денежных доходов	%	96,2	117,3	114,8	112,9

Методологические пояснения к таблице

Показатели социально-экономического развития региона рассчитываются в соответствии с «Методологическими пояснениями» Росстата.

– Валовой региональный продукт – в среднем за год (для 2015 г.) и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

– Производство валового регионального продукта на душу населения – в среднем за год (для 2015 г.) 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 для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

– Индекс потребительских цен – в % к предыдущему году (в среднем для периодов 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 2015 г.) 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 для периодов 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 объема регионального транспортного заказа.

1.1.1 Экономика Чеченской Республики

Общая экономическая ситуация в регионе благоприятная.

Объем ВРП Чеченской Республики в 2014 году по оценке составил 136,28 млрд. рублей. По этому показателю регион занимает 3 место среди субъектов Северо-Кавказского федерального округа. В структуре ВРП ключевыми являются следующие виды экономической деятельности:

1. Обрабатывающие производства – 30,4%;
2. Оптовая и розничная торговля – 15,1%;
3. Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг – 10,9%;
4. Транспорт и связь – 9,2%.

На перспективу ожидается увеличение ВРП к 2020 году до уровня 201,279 млрд. руб., к 2030 году до уровня 316,979 млрд. руб. Рост ВРП обеспечивается за счет следующих факторов:

1. Создание условий для устойчивого сбалансированного развития всех социально-экономических секторов, активизации инвестиционной деятельности в регионе.

2. Развитие инновационной инфраструктуры и инфраструктуры научной деятельности.

3. Увеличение доходов населения.

4. Развитие инженерной, дорожной, транспортной и туристической инфраструктуры.

На период 2016-2018 гг. наибольшее влияние на ВРП окажут следующие факторы:

1. Сохранение позитивной динамики развития отраслей реального сектора.

2. Умеренный, но устойчивый рост внутреннего спроса, в том числе за счет потребительских расходов населения.

3. Создание условий для повышения инвестиционной активности и улучшения предпринимательского климата в регионе.

1.1.2 Демография

Общая численность населения Чеченской Республики в 2014 году составила 1358,3 тыс. чел., в т.ч. городское население – 300,2 тыс. чел. (39,2%) и сельское население 1009,9 тыс. чел. (60,8%).

Демографическая ситуация прогнозируется увеличением численности населения с 1381,7 тыс. чел. в 2015 году до 1846,7 тыс. чел. в 2030 году или на 25,5% (Рисунок 1).

Рост численности населения в Чеченской Республике

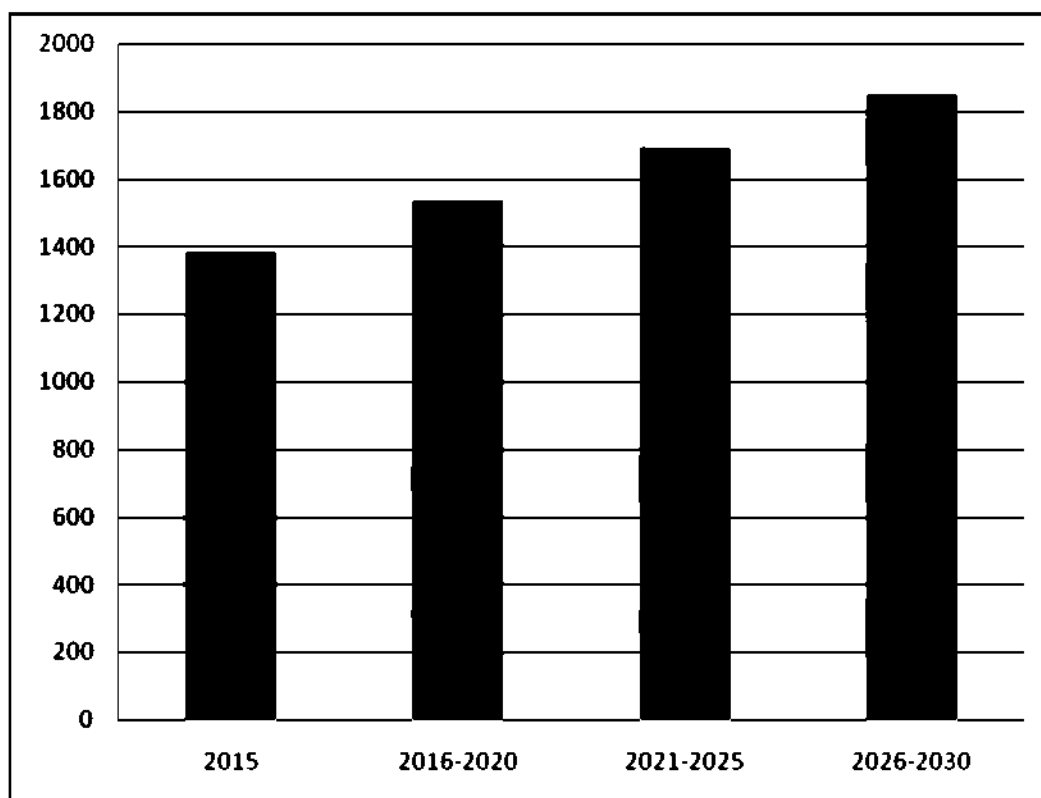


Рисунок 1. Численность населения Чеченской Республики до 2030 года

Структура населения изменится следующим образом:

1. Численность трудоспособного населения к концу 2030 года увеличится до 8,8% от общей численности населения по сравнению с 0,5% в 2016 г.

2. К концу 2030 года увеличится доля городского населения до 24% от общей численности населения.

3. Произойдет увеличение численности населения старше трудоспособного возраста до 33,2% от общей численности населения, и

снижение численности населения моложе трудоспособного возраста до 15,6% от общей численности населения.

К 2030 году будет наблюдаться увеличение естественного роста населения. Коэффициент естественного роста составит – 18,0 на 1000 человек населения. Увеличение естественного роста обусловлено увеличением числа родившихся и уменьшением числа умерших.

Рождаемость к 2030 году увеличится до 23300 человек в год. Коэффициент рождаемости составит 18,0 на 1000 человек населения

Смертность к 2030 году снизится с 2820 человек в 2015 году до 2500 человек в 2030 году. Коэффициент смертности составит – 4,9 на 1000 человек населения. При этом средняя продолжительность жизни увеличится с 70,0 лет в 2015 году до 73,7 лет в 2030 году.

Спрогнозировать численность прибывших и выбывших с территории региона не представляется возможным в связи с наличием регулируемых переменных факторов.

1.1.3 Рынок труда и доходы населения

Среднегодовая численность занятых в экономике в 2014 году, по предварительной оценке, составила 497,0 тыс. человек, что на 4,8% больше уровня 2013 года.

Численность занятых в экономике (среднегодовая) в 2015 году, по оценке, составит 534,3 тыс. чел. или 107,5% к уровню 2014 года.

По данным органов государственной службы занятости на конец 2014 года было зарегистрировано 99,5 тыс. безработных, уровень регистрируемой безработицы составил 15,7% против 19,9% - в 2013 году.

По оценке, численность безработных, зарегистрированных в органах государственной службы занятости населения республики в 2015 году составит 97,1 тыс. человек или 97,6% к уровню 2014 года.

Положение в сфере занятости в 2015 году во многом зависело от адаптации предприятий в новых условиях, конкурентоспособности выпускаемой продукции, количества создаваемых новых высокопроизводительных рабочих мест, а также возможности переобучения работников новым и смежным профессиям.

При этом переход к инновационной экономике, сокращение неэффективных рабочих мест и перераспределение рабочей силы между секторами экономики может сопровождаться ростом обращений граждан в центры занятости населения.

Прогнозируемая численность занятых в экономике составит по вариантам: в 2016 году – 539,8 тыс. человек и 541,7 тыс. человек, в 2017 году – 545,2 тыс. человек и 549,7 тыс. человек, в 2018 году – 556,8 тыс. человек и 564,4 тыс. человек. Прирост численности занятых в экономике будет обеспечиваться, как за счет увеличения числа работников на предприятиях, восстановленных и введенных в эксплуатацию в рамках госпрограмм, реализации инвестиционных проектов под государственные гарантии,

коммерческих проектов, реализуемых за счет частных инвестиций, так и увеличения количества работающих граждан в частном секторе, в том числе занятых индивидуальным трудом и по найму у отдельных граждан, в домашнем хозяйстве (включая личное подсобное хозяйство).

В 2018 году прогнозировалось сокращение численности официально зарегистрированных безработных относительно базового 2014 года с 99,5 тыс. чел. до 59,9 тыс. человек и 52,5 тыс. человек в условиях вариантности, а уровень зарегистрированной безработицы – с 15,7% до 9,23% и 8,02% соответственно.

Среднемесячная номинальная заработная плата одного работника за 2014 год увеличилась по сравнению с 2013 годом на 2,8% и составила 21,45 тыс. рублей. Значительный рост связан, в основном, с планомерным достижением индикаторов, определенных в рамках реализации Указа Президента РФ от 7 мая 2012 года № 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики», в том числе таких как:

- увеличение к 2018 году размера реальной заработной платы в 1,4 - 1,5 раза;

- доведение средней заработной платы педагогических работников образовательных учреждений общего образования до средней заработной платы в соответствующем регионе;

- доведение средней заработной платы педагогических работников дошкольных образовательных учреждений до средней заработной платы в сфере общего образования в соответствующем регионе;

- доведение к 2018 году средней заработной платы преподавателей и мастеров производственного обучения образовательных учреждений начального и среднего профессионального образования, работников учреждений культуры до средней заработной платы в соответствующем регионе;

- повышение к 2018 году средней заработной платы врачей, преподавателей образовательных учреждений высшего профессионального образования и научных сотрудников до 200% от средней заработной платы в соответствующем регионе.

- повышение к 2018 году средней заработной платы социальных работников, включая социальных работников медицинских организаций, младшего медицинского персонала (персонала, обеспечивающего условия для предоставления медицинских услуг), среднего медицинского (фармацевтического) персонала (персонала, обеспечивающего условия для предоставления медицинских услуг) - до 100% от средней заработной платы в соответствующем регионе, работников медицинских организаций, имеющих высшее медицинское (фармацевтическое) или иное высшее образование, предоставляющих медицинские услуги (обеспечивающих предоставление медицинских услуг) - до 200% от средней заработной платы в соответствующем регионе.

Темп роста среднемесячной номинальной заработной платы в 2015 году, по оценке, составит 106,9%.

Исходя из вышеуказанных мероприятий, прогнозируется дальнейшее увеличение заработной платы на среднесрочную перспективу: в 2016 году – 23,49 тыс. руб. и 23,56 тыс.руб., в 2017 году – 25,11 тыс. руб. и 25,22 тыс.руб., в 2018 году – 26,78 тыс. руб. и 26,97 тыс.руб.

Таблица 2. Среднемесячная заработная плата

	2014 год факт	2015год оценка	2016 год прогноз	2017 год прогноз	2018 год прогноз
Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата по региону, тыс. рублей	21,45	22,30	23,49	25,11	26,78
в том числе по видам экономической деятельности:					
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство				-	-
Рыболовство, рыбоводство				-	-
Добыча полезных ископаемых				-	-
Обрабатывающие производства				-	-
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды				-	-
Строительство				-	-
Оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования				-	-
Гостиницы и рестораны				-	-
Транспорт и связь				-	-
Финансовая деятельность				-	-
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг				-	-
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение				-	-
Образование				-	-
Здравоохранение и предоставление социальных услуг				-	-
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг				-	-

1.1.4 Жилищный комплекс

Состояние жилищного комплекса Чеченской Республики характеризуется следующими параметрами:

- комплексным освоением и развитием территорий;
- кадровым потенциалом в сфере архитектуры и проектирования, имеющимися административными ресурсами, финансовым потенциалом и т.д.

Основными проблемами жилищного комплекса являются:

- неудовлетворительный платежеспособный спрос со стороны ряда категорий граждан;
- отсутствие рынка арендного жилья, а также жилья, вводимого жилищными и жилищно-строительными кооперативами;

- зависимость жилищной сферы от динамики макроэкономических показателей, на процентную ставку и иные параметры ипотечного жилищного кредитования.

На развитие жилищного комплекса оказывает влияние множество факторов. Основные факторы это – кризисные явления, состояние национального образования и науки, научный потенциал, человеческий капитал и т.д.

В 2014 году в рамках программы переселения граждан из аварийного жилищного фонда построено 13 малоэтажных многоквартирных домов в г. Грозном, общей площадью жилых помещений 17467,2 кв.м для переселения 1056 граждан, проживающих в аварийном жилищном фонде. Всего в рамках программы «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда Чеченской Республики на период 2013-2017 годов» предусмотрено переселение 3857 граждан республики *(т.е. полностью будут переселены граждане из аварийного жилья, признанного таковым на 01.01.2012 года - 51,0 тыс.кв.м).*

В настоящее время в соответствии с показателями на 2015 год ведется строительство 3-х МКД (7 – этажных) для переселения 556 граждан из 30 аварийных домов общей площадью 9,742 тыс.кв.м. Ввод в эксплуатацию домов предусмотрен до конца 2015 года.

В республике удается выдерживать запланированные темпы жилищного строительства. По итогам 2014 года при плане 355 тыс.кв.м введено 1140,088 тыс.кв.м, в том числе 136 тыс.кв.м. по стандартам экономического класса. Плановый ввод жилья в 2015 году составляет 430 тыс.кв.м жилья. На 1 сентября 2015 года введено 513,4 тыс. кв.м жилья. До конца 2020 года планируется обеспечить доступным и комфортным жильем более 25 тысяч семей Чеченской Республики, желающих улучшить свои жилищные условия.

1.1.5 Территориальное развитие

Меры, предпринимаемые руководством Чеченской Республики по территориальному развитию региона, дают положительные результаты. Из года в год значительно увеличиваются объемы вкладываемых в экономику республики внебюджетных инвестиций, что является основным показателем стабилизации обстановки в регионе и улучшения его инвестиционной привлекательности.

В 2014 году на развитие экономики и социальной сферы направлено 62065,8 млн. руб., что на 37,5% больше уровня предыдущего года. Увеличение показателя связано, в основном, с ростом объемов капитальных вложений за отчетный период по строительству делового центра «Аргун-Сити», строительством административных зданий, «Упрдор Северный Кавказ», строительством дорог, закупкой оборудования и строительством промышленных объектов, прокладкой коммуникаций, строительством газопровода и добычей нефти.

Объем собственных средств предприятий, направляемых на увеличение основного капитала вырос в 2014 году в 1,8 раза и составил 10797,7 млн. руб. По оценке, в 2015 году предполагается снижение объемов инвестиций за счет собственных средств предприятий до 38,7%.

Главным источником в общем объеме инвестиций в основной капитал в отчетном периоде являлись привлеченные средства. В 2014 году объем инвестиций за счет бюджетных средств составил 15026,7 млн. руб. или 99,2% к уровню 2013 года. В 2015 году этот показатель сократится на 17,0% к уровню 2014 года.

В распределении инвестиций (без субъектов малого предпринимательства и объемов инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами) по видам экономической деятельности в 2014 году наибольшая доля приходится на следующие виды деятельности:

- предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг – 25,7%;
- операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг – 20,7%;
- образование – 11,3%;
- государственное управление и обеспечение военной безопасности, социальное страхование – 9,2%.

За счет привлечения внебюджетных инвестиций в 2014 году реализовано 23 инвестиционных проекта общей стоимостью 12994,21 млн. руб. и создано 1613 рабочих места, в том числе:

- «Строительство торгового оптово-розничного комплекса» (ООО «Лидер – А», стоимость проекта - 341,7 млн. руб., 31 рабочее место);
- «Новый кирпичный завод» (стоимость проекта – 2200,0 млн. руб., 90 рабочих мест);
- «Строительство комплекса «Аргун – Сити 1,2» (стоимость проекта - 4256,39 млн. руб., 140 рабочих мест);
- «Строительство завода по розливу питьевой воды и безалкогольных напитков ООО «Чеченские минеральные воды» (стоимость проекта – 1132,6 млн. руб., число рабочих мест – 80);
- «Строительство спортивно-туристического комплекса «Кезеной-Ам», Веденский район – первый этап (ООО «Бизнес-Сервис», стоимость проекта - 3725,0 млн. руб., 228 рабочих мест, в рамках реализации первого этапа строительства создано 47 рабочих мест, стоимость выполненных работ – 414,0 млн. руб.);
- «Спортивный комплекс «Колизей» на 5000 мест (стоимость проекта - 1700,0 млн. руб., 87 рабочих мест).

В 2015 году осуществляется реализация 28 инвестиционных проектов общей стоимостью 146751,0 млн. руб. и созданием 5573 рабочих мест, в том числе:

1. «Организация производства детского питания и восточных сладостей» (ООО «Лидер – К», стоимость проекта – 957,07 млн. руб., 93 рабочих места).

2. «Строительство спортивно-оздоровительного туристического комплекса «Грозненское море» (стоимость проекта – 30000,0 млн. руб., 610 рабочих мест).

3. «Строительство комплекса «Шали - Сити» (стоимость проекта – 3200,0 млн. руб., 300 рабочих мест).

4. «Строительство всесезонного горнолыжного курорта «Ведучи» (ООО «Ведучи», стоимость проекта – 11901,96 млн. руб., 2020 рабочих мест).

5. «Строительство Грозненской ТЭС» (ООО «Газпром энергохолдинг», стоимость проекта – 24000,0 млн. руб., 300 рабочих мест).

В целях повышения инвестиционной привлекательности региона, создания благоприятных условий для развития бизнеса, утвержден Перечень приоритетных инвестиционных проектов Чеченской Республики (распоряжение Правительства ЧР от 23.12.2016 г. № 341-р «Об утверждении Перечня приоритетных инвестиционных проектов Чеченской Республики»), в который вошло 52 проекта на сумму 198,04 млрд. рублей, в том числе по отраслям:

- промышленность и энергетика - 24 проекта на сумму 106,88 млрд. руб. (7018 рабочих мест);

- агропромышленный комплекс - 23 проекта на сумму 15,39 млрд. руб. (2747 рабочих мест);

- сфера услуг - 5 проектов на сумму 75,77 млрд. руб. (3918 рабочих мест).

Проекты предусматривают реконструкцию существующих и строительство новых современных высокотехнологичных производств с созданием 13683 рабочих мест.

Вместе с тем, данный Перечень приоритетных инвестиционных проектов Чеченской Республики актуализирован распоряжением Правительства ЧР от 09.06.2015 г. № 144-р. В указанный Перечень включены 57 инвестпроектов с общим объемом финансирования на сумму 198509,61 млн. рублей, в том числе по отраслям:

- промышленность и энергетика - 27 проекта стоимостью 124988,3 млн. руб.;

- агропромышленный комплекс - 25 проекта стоимостью 23946,1 млн. руб.;

- сфера услуг - 5 проектов стоимостью 49575,2 млн. руб.

В 2014 году проводилась работа по формированию пакета необходимых документов для включения дополнительных земельных участков в границы созданной в 2013 году особой экономической зоны туристско-рекреационного типа в Итум-Калинском районе, на территории которой планируется реализация инвестиционного проекта «Всесезонный горнолыжный курорт «Ведучи».

Руководством Чеченской Республики проводилась работа по созданию еще трех особых экономических зон (далее - ОЭЗ):

- ОЭЗ промышленно-производственного типа в г. Аргун (межрегиональный автомобильный кластер «Аргун-Черкесск-Ставрополь»);

- портовой ОЭЗ в г. Грозный на территории международного аэропорта Грозный (Северный);

- ОЭЗ туристско-рекреационного типа в Сунженском муниципальном районе Чеченской Республики, предполагающей реализацию инвестиционных проектов «Строительство санаторно-курортного комплекса «Серноводск-Кавказский» и «Строительство завода по розливу питьевой воды и безалкогольных напитков ООО «Чеченские минеральные воды».

В 2014 году некоммерческая организация «Специальный гарантийный фонд Чеченской Республики» выступила поручителем обязательств инвесторов по четырем проектам на общую сумму 2,068 млрд. руб., привлекающих заемные средства на реализацию приоритетных для республики инвестиционных проектов.

Министерство экономического, территориального развития и торговли Чеченской Республики совместно с администрациями муниципальных образований Чеченской Республики в 2014 году проведена работа по формированию Реестра инвестиционных площадок Чеченской Республики, по результатам сформирован Реестр из 136 земельных участков под инвестиционные площадки, который актуализирован в 2015 году и состоит 143 земельных участков под инвестплощадки.

Из общего Реестра сформирован перечень из 13 наиболее перспективных земельных участков под инвестиционные площадки для реализации на них 14 инвестиционных проектов с созданием 492 рабочих мест и объемом инвестиций 3159,04 млн. руб.

В 2014 году подведена инженерная инфраструктура ко всем отобраным инвестиционным площадкам.

В соответствии с Законом Чеченской Республики от 12.05.2014 г. № 20-рз «Об индустриальных парках в Чеченской Республике» начата работа по созданию индустриального парка «Грозненский» в Заводском районе г. Грозного с общим объемом планируемых инвестиций резидентов 771,0 млн. руб. Планируется создание более 200 рабочих мест.

Для участия в отборе инвестиционных проектов на предоставление государственных гарантий Российской Федерации согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 04.05.2011 г. № 338 по кредитам, привлекаемым юридическими лицами, зарегистрированными и осуществляющими свою основную уставную деятельность на территории Северо-Кавказского федерального округа, на реализацию инвестиционных проектов на территории Чеченской Республики в 2015 году в Министерство Российской Федерации по делам Северного Кавказа направлен перечень из 11 инвестиционных проектов общей стоимостью 58,5 млрд. руб.

Также Чеченская Республика в 2014 году завершила внедрение Стандарта деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по обеспечению благоприятного инвестиционного климата в регионе, получив положительную оценку всех 15 положений Стандарта.

В рамках внедрения Национального рейтинга состояния инвестиционного климата субъектов Российской Федерации в Чеченской Республике утвержден План мероприятий («дорожная карта») по улучшению инвестиционного климата в Чеченской Республике (распоряжение Правительства ЧР от 03.10.2014 г. № 271-р).

В соответствии с постановлением Правительства Чеченской Республики от 03.12.2013 г. № 296 «Об утверждении Правил субсидирования процентных ставок по кредитам, привлекаемым юридическими лицами индивидуальными предпринимателями, зарегистрированными и осуществляющими свою основную уставную деятельность на территории Чеченской Республики на реализацию приоритетных инвестиционных проектов, утвержденных Правительством Чеченской Республики» 2014 году предоставлены субсидии по трем приоритетным инвестиционным проектам Чеченской Республики на сумму 67,9 млн. руб.

Наряду с этим, в экономику республики ежегодно привлекаются значительные средства частных инвесторов. Внебюджетные инвестиции в основном складываются из средств, вкладываемых населением в строительство собственного жилья, а также из средств, вкладываемых предпринимателями в строительство коммерческих объектов.

Основным источником инвестиций в республику до сих пор оставались средства федерального бюджета, поступающие по линии федеральных целевых программ. Завершение этих программ потребует привлечения средств с инвестиционных рынков, конкурируя на равных с другими участниками рынка. В этой ситуации важно заблаговременно создать необходимую инвестиционную и институциональную инфраструктуру в республике и подготовить кадры, способные работать в конкурентной среде, в условиях состязательности.

В связи с этим, руководством республики принимаются меры по преодолению недоверия инвесторов и увеличению объема инвестиций для развития экономической базы республики, включая:

- организацию сопровождения инвестиционных проектов и создание простых и прозрачных процедур получения разрешений и согласований;
- обновление портфеля инвестиционных проектов, в части включения в него инвестиционных проектов, отвечающих современным стандартам, способствующих созданию новых производств на базе новейших технологий.

В 2015 году объем инвестиций составил 42495,74 млн. руб. или 86,5% к уровню 2014 года.

Реализация задач развития экономики и социальной сферы на территории республики в прогнозируемом периоде в основном будет осуществляться в рамках федеральных и республиканских государственных программ, реализации инвестиционных проектов, в том числе в рамках программы госгарантий Российской Федерации, а также инвестиционных программ развития субъектов естественных монополий.

В 2016 году объем инвестиций по базовому варианту составил 47570,66 млн. руб., что составляет 64,9% к уровню 2014 года, а по умеренно-

оптимистичному сценарию – 56266,45 млн. руб. или 76,7% к уровню 2013 года.

В 2016-2018 годах планируется начало реализации крупных инвестиционных проектов в различных отраслях экономики:

- «Развитие производства автомобилей в Чеченской Республике» (Стоимость проекта – 6180,9 млн. руб. Инициатор проекта – ОАО «Чеченавто»). Проект предполагается реализовать с привлечением внебюджетных инвестиций и за счет собственных средств инициатора;

- «Строительство завода по производству литий-ионных аккумуляторов мощностью 125 МВт*ч в год в г. Грозный Чеченской Республики (Стоимость проекта – 7545,0 млн. руб. Инициатор проекта – ОАО «Чеченнефтехимпром»). Проект предполагается реализовать с привлечением внебюджетных инвестиций и за счет собственных средств инициатора;

- «Строительство нефтеперерабатывающего завода на территории Чеченской Республики (г.Грозный) мощностью 1 млн. тонн нефти в год». (Стоимость проекта – 17089,0 млн. руб.). Проект предполагается реализовать за счет средств ОАО НК «Роснефть».

В 2017 году объем инвестиций по базовому варианту составит 75317,84 млн. руб. или 96,5% к уровню 2014 года, а по умеренно-оптимистичному сценарию – 81051,98 млн. руб. или 103,6% к уровню 2014 года.

В 2018 году объем инвестиций по базовому сценарию прогнозируется на уровне 100849,1 млн. руб., что составит 121,6% к уровню 2014 года, а по умеренно-оптимистичному варианту объем инвестиций составит 110580,2 млн. руб. или 132,8% к уровню 2014 года.

В 2016-2018 годах ожидается завершение ряда крупных проектов, начатых строительством в 2014-2015 годах.

Среднегодовой темп роста инвестиций в прогнозируемом периоде в условиях вариантности составит 126,4% и 128,9% по вариантам.

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.

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 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 3.

Таблица 3. Негативные факторы развития пригородного транспорта Чеченской Республики

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
Внешняя макросреда	- сложная экономическая ситуация в стране, обуславливающая незапланированный рост эксплуатационных затрат перевозчиков;
Среда влияния	- повышение уровня автомобилизации с сохранением отрицательной динамики спроса на пригородные пассажирские перевозки общественным транспортом; - бюджетные ограничения финансирования пригородных пассажирских перевозок;
Внутренняя среда	- низкая инвестиционная привлекательность пригородных перевозок; - существующая система статистического учета, затрудняющая проведение объективной оценки принимаемых решений в области управления пригородными перевозками; - наличие нелегальных и «серых» пригородных автобусных перевозок.

Пояснения к таблице

Существенные риски связаны с невозможностью своевременного обновления парка подвижного состава в условиях нестабильной экономической ситуации и бюджетных ограничений.

1.2.3. Возможности для развития пригородного транспорта

Анализ возможностей, которые могут оказать позитивное влияние на транспортное развитие, сведён в таблицу 4.

Таблица 4. Возможности для развития пригородного транспорта

Направление анализа	Ключевые возможности
Внешняя макросреда	- общее повышение благосостояния населения за счёт общего эволюционного роста экономики России. - унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Российской Федерации; - развитие производств подвижного состава для осуществления пригородных пассажирских перевозок в Чеченской Республике.
Среда влияния	- эффективная нормативная правовая база Чеченской Республики, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания. - развитая дорожная сеть региона;

	- реализация проектов по развитию транспортной инфраструктуры - развитие въездного туризма.
--	--

Пояснения к таблице

Как видно из таблицы пригородные пассажирские перевозки имеют широкий спектр возможностей для развития на средне- и долгосрочную перспективу.

Наиболее существенное влияние на транспортную отрасль окажет реализация проектов по развитию транспортной инфраструктуры и туризма.

1.3.Выводы

Общие условия для развития рынка пригородных перевозок в ЧР – позитивные.

Наиболее существенное влияние на развитие рынка пригородных перевозок окажут унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Чеченской Республике, реализация проектов по развитию транспортной инфраструктуры и туризма.

Ключевые внешние риски создают снижение численности потенциальных пользователей транспортных услуг, низкая инвестиционная привлекательность пригородных перевозок.

Основными факторами роста будут являться совершенствование нормативной правовой базы в сфере пригородных пассажирских перевозок, повышение достоверности информации о структуре пассажиропотоков для принятия решений по формированию объема транспортной работы перевозчиков.

Сведения настоящего раздела учитываются при формировании целевой модели, дорожной карты и при выполнении прогнозирования перспективных показателей развития транспортного комплекса.

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

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

1. Для существующего состояния (2014 г.);
2. Для инерционного сценария (2030 г.), который предполагает сохранение существующих тенденций развития транспортной системы и отсутствие активных действий по её модернизации в части социально-значимых перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

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

Пригородные перевозки на территории Чеченской Республики осуществляются автомобильным транспортом. В рамках полномочий по транспортному обслуживанию населения Министерством транспорта и связи Чеченской Республики организованы перевозки пассажиров автомобильным транспортом в пригородном и междугородном сообщениях.

Общий объем работы пригородного транспорта в 2014 году – 96416,422 тыс. пасс-км. Всего перевезено 3 997,650 тыс. пасс.

Перевозки пассажиров осуществляются по 59 пригородным сообщениям автобусных маршрутов.

Реестр пригородных пассажирских сообщений Чеченской Республики автомобильным транспортом представлен в таблице 5.

Таблица 5. Реестр пригородных пассажирских сообщений Чеченской Республики автомобильным транспортом

№ п/п	Идентификатор (наименование) сообщения	Транспортные центры, включенные в сообщение	Протяженность сообщения, км		Социальная значимость
			воздушная	тарифная	
1	2	3	4	5	6
1	«Грозный – Самашки»	г. Грозный, Ачхой-Мартановский р-н		54	Соц. значимый
2	«Грозный – Ачхой-Мартан»	г. Грозный, Ачхой-Мартановский р-н		53	Соц. значимый
3	«Грозный – Катыр-юрт»	г. Грозный, Ачхой-Мартановский р-н		45	Соц. значимый
4	«Грозный – Чечен-аул»	г. Грозный, Грозненский р-н		15	Соц. значимый
5	«Грозный – Старые Атаги»	г. Грозный, Грозненский р-н		24	Соц. значимый
6	«Грозный – Новые Атаги»	г. Грозный, Шалинский р-н		31	Соц. значимый
7	«Грозный – Гудермес» ст.	г. Грозный, Гудермесский р-н		37	Соц. значимый
8	«Грозный – Шали»	г. Грозный, Шалинский р-н		30	Соц. значимый
9	«Грозный – Гойты»	г. Грозный, Урус-Мартановский р-н		30	Соц. значимый
10	«Грозный – Урус-Мартан»	г. Грозный, Урус-Мартановский р-н		33	Соц. значимый
11	«Грозный – Гехи-чу»	г. Грозный, Урус-Мартановский р-н		55	Соц. значимый
12	«Курчалой – Грозный»	Курчалоевский р-он, г. Грозный		40	Соц. значимый
13	«Грозный – Кень-юрт – Терское»	г. Грозный, Грозненский р-н		48	Соц. значимый
14	«Грозный – Автуры»	г. Грозный, Шалинский р-н		39	Соц. значимый
15	«Грозный – Алхазурово»	г. Грозный, Урус-Мартановский р-н		46	Соц. значимый
16	«Грозный – Мартан-чу»	г. Грозный, Урус-Мартановский р-н		43	Соц. значимый
17	«Грозный – Рошни-чу»	г. Грозный, Урус-Мартановский р-н		43	Соц. значимый
18	«Грозный – Танги-чу»	г. Грозный, Урус-Мартановский р-н		43	Соц. значимый
19	«Грозный – Надтеречное, ч/з Первомайское»	г. Грозный, Надтеречный р-н		64	Соц. значимый
20	«Курчалой – Шали»	Курчалоевский р-он, Шалинский р-н		20	Соц. значимый
21	«Грозный – Ильинская»	г. Грозный, Грозненский р-н		25	Соц. значимый
22	«Знаменское – Наур»	Надтеречный р-он, Наурский р-он		43	Соц. значимый

23	Агишты – Грозный	Веденский р-он, г. Грозный		57	Соц. значимый
24	«Гудермес – Ялхой-Мохк»	Гудермеский р-он, Курчалоевский р-он		41	Соц. значимый
25	«Грозный – Правобережное»	г. Грозный, Грозненский р-н		41	Соц. значимый
26	«Грозный – Толстой-юрт»	г. Грозный, Грозненский р-н		24	Соц. значимый
27	«Грозный – Толстой-юрт, студ.»	г. Грозный, Грозненский р-н		24	Соц. значимый
28	«Червленная – Грозный»	Шелковской р-он, г. Грозный		35	Соц. значимый
29	«Грозный – Мекен-юрт»	г. Грозный, Надтеречный р-н		51	Соц. значимый
30	«Червленная – Шали»	Шелковской р-он, г. Шали		49	Соц. значимый
31	«Грозный – Левобережное»	г. Грозный, Наурский р-он		54	Соц. значимый
32	«Грозный – Ассиновская»	г. Грозный, Сунженский р-н		61	Соц. значимый
33	«Грозный – Серноводск»	г. Грозный, Сунженский р-н		65	Соц. значимый
34	«Грозный – Шалажи»	г. Грозный, Урус-Мартановский р-н		55	Соц. значимый
35	«Новосолкушино – Грозный»	Наурский р-он, г. Грозный		41	Соц. значимый
36	«Новотерское – Грозный»	Наурский р-он, г. Грозный		50	Соц. значимый
37	«Сержень-юрт – Грозный»	Шалинский р-он, г. Грозный		42	Соц. значимый
38	«Шали – Герменчук»	Шалинский р-он,		7,5	Соц. значимый
39	«Шали – Чири-юрт»	Шалинский р-он,		20	Соц. значимый
40	«Шали – Мескер-юрт»	Шалинский р-он,		14	Соц. значимый
41	«Гудермес – Азамат-юрт»	Гудермеский р-он,		26	Соц. значимый
42	«Гудермес – Брагуны»	Гудермеский р-он,		15	Соц. значимый
43	«Братское – Надтеречное»	Надтеречный р-он,		44	Соц. значимый
44	«Знаменское – Зебир-юрт»	Надтеречный р-он,		48	Соц. значимый
45	«Шелковская – Сары-су»	Шелковской р-он,		47	Соц. значимый
46	«Шелковская – Червленная»	Шелковской р-он,		37	Соц. значимый
47	Гудермес – Дарбанхи»	Гудермеский р-он,		9	Соц. значимый
48	«Наур – Мекенская»	Наурский р-н		7,2	Соц. значимый
49	«Наур – Николаевская»	Наурский р-н		42	Соц. значимый

50	«Урус-Мартан – Гойты»	Урус-Мартановский р-н		9	Соц. значимый
51	«Урус-Мартан – Алхан-юрт»	Урус-Мартановский р-н		15	Соц. значимый
52	«Урус-Мартан – Алхан-кала»	Урус-Мартановский р-н, Грозненский р-н		15	Соц. значимый
53	«Грозный – Алхан-юрт»	г. Грозный, Урус-Мартановский р-н		24	Соц. значимый
54	«Грозный – Бердыкель»	г. Грозный, Грозненский р-н		14	Соц. значимый
55	«Грозный – Дачу-Борзой»	г. Грозный, Грозненский р-н		37	Соц. значимый
56	«Грозный – Закан-юрт»	г. Грозный, Ачхой-Мартановский р-н		40	Соц. значимый
57	«Грозный – Кулары»	г. Грозный, Грозненский р-н		31	Соц. значимый
58	«Грозный – Комарово»	г. Грозный, Надтеречный р-он,		61	Соц. значимый
59	«Горагорск – Грозный»	Надтеречный р-он, г. Грозный		58	Соц. значимый

Автомобильный транспорт

В Чеченской Республике протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения составляет 121 км, регионального 511 км и межмуниципального значения 2524 км.

Основной транспортной автомагистралью, проходящей через Чеченскую Республику, является автомобильная дорога общего пользования федерального значения М-29 «Ростов-Баку», обеспечивающая транспортные связи с Ростовской областью, Краснодарским краем, Ставропольским краем, Республиками Кабардино-Балкария, Северная Осетия – Алания, Ингушетия, Дагестан. Участок автодороги от границы с Республикой Ингушетия до границы с Республикой Дагестан (150 км) представляет собой участок с 4-х полосным движением. Интенсивность движения по данной автомобильной дороге порядка 10 тыс. авт/сут.

Развитая сеть автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения обеспечивает транспортные связи со всеми соседними регионами. Из общей протяженности дорог регионального и межмуниципального значения 2807 км имеют твердое покрытие, остальные 228 км - дороги с грунтовым покрытием. Состояние автодорог регионального и межмуниципального значения можно охарактеризовать как удовлетворительное.

Таблица 6. Общие сведения об автомобильных дорогах Чеченской Республики

№ стро-ки	Наименование дорог, индекс и значение (Федеральная, республиканская, областная, местная, ведомственная)	Протяжен-ность в границах субъекта	Техни-ческая категори-я	Основны-е виды покрытия	Состояни-е
1	2	3	4	5	6
1.	Автомобильные дороги общего пользования, в т.ч.:	12286	I, II, III, IV, V	ест, грав, а/б	удовлетво- рительное
1.1	Федерального значения	121	II	а/б	удовлетво- рительное
1.2	Регионального и межмуниципального значения	3035	II, III	а/б	удовлетво- рительное
1.3	Местного значения	9130	III, IV, V	а/б, грав.	удовлетво- рительное

Сеть межмуниципальных автобусных маршрутов регулярных перевозок Чеченской Республики в настоящее время насчитывает 59 пригородных маршрутов. В соответствии с заключёнными с Министерством транспорта и связи Чеченской Республики договорами и контрактами, перевозки на маршрутах осуществляют 9 перевозчиков, в том числе 2 индивидуальных предпринимателя и 7 юридических лиц.

Перевозка пассажиров осуществляется 481 автобусами особо малого, малого, среднего и большого класса, в зависимости от интенсивности пассажиропотока.

Общий пассажиропоток автобусного транспорта по всем сообщениям за 2014 год составил 16,58 млн. пассажиров в год (по данным отчётности перевозчиков).

В Чеченской Республике реализуется комплекс мер по оказанию государственной поддержки перевозчикам в целях обеспечения социально-значимых пассажирских перевозок, а также льготного проезда отдельных категорий граждан. В 2014 году на указанные мероприятия из республиканского бюджета организациям автомобильного транспорта было выделено 118,25 млн. руб.

Таблица 7. Внутрорегиональный транспортный баланс в существующих (2014 г.) условиях

№ стр оки	Сообщение	Протя жённос ть, км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество о оборотны х рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Примеч ания
			Всего, тыс. пасс./гол	Пиковый* пасс./чис				в часы "пик"	в непииковые часы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Автомобильный транспорт										
1	«Грозный – Самашки»	54	97,344		№227 (пригородное сообщение)	ежедневно	18		2	
2	«Грозный – Ачхой-Мартан»	53	324,48		№226 (пригородное сообщение)	ежедневно	60		0,5	
3	«Грозный – Катыр-юрт»	45	32,448		№228 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		2	
4	«Грозный – Чечен-аул»	15	103,76		№112(пригородное сообщение)	ежедневно	20		1	
5	«Грозный – Старые Атаги»	24	31,128		№110 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		4	
6	«Грозный – Новые Атаги»	31	31,012		№156 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
7	«Грозный – Гудермес» ст.	37	3,738		№179 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
8	«Грозный – Шали»	30	260,34		№154 (пригородное сообщение)	ежедневно	58		0,5	
9	«Грозный – Гойты»	30	62,256		№104 (пригородное сообщение)	ежедневно	12		2	
10	«Грозный – Урус-Мартан»	33	311,38		№206 (пригородное сообщение)	ежедневно	78		0,2	
11	«Грозный – Гехи-чу»	55	15,97		№211 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
12	«Курчалой – Грозный»	40	698,58		№127 (пригородное сообщение)	ежедневно	60		0,5	
13	«Грозный – Кень-юрт – Терское»	48	70,752		№ 109 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		5	
14	«Грозный – Автуры»	39	53,856		№ 151 (пригородное сообщение)	ежедневно	12		1	
15	«Грозный – Алхазурово»	46	23,952		№201 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		4	
16	«Грозный – Мартан-чу»	43	15,968		№203 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
17	«Грозный – Рошни-чу»	43	15,968		№ 204 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
18	«Грозный – Танги-чу»	43	15,968		№205 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
19	«Грозный – Надтеречное, ч/з	64	34,34		№282 (пригородное сообщение)		4		4	

	Первомайское»					ежедневно				
20	«Курчалой – Шали»	20	46,57	№128 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4		
21	«Грозный – Ильинская»	25	62,256	№106 (пригородное сообщение)	ежедневно	12		2		
22	«Знаменское – Наур»	43	55,232	№331 (пригородное сообщение)	ежедневно	16		1		
23	Агишты – Грозный	57	8,976	№155 (пригородное сообщение)	ежедневно	2				
24	«Гудермес – Ялхой-Мохк»	41	93,144	№126 (пригородное сообщение)	ежедневно	8		2		
25	«Грозный – Правобережное»	41	41,504	№118 (пригородное сообщение)	ежедневно	8		2		
26	«Грозный – Толстой-юрт»	24	93,384	№117 (пригородное сообщение)	ежедневно	18		1		
27	«Грозный – Толстой-юрт, студ.»	24	10,376		ежедневно, кроме воскрес.	2				
28	«Червленая – Грозный»	35	72,632	№119 (пригородное сообщение)	ежедневно	14		1		
29	«Грозный – Мекен-юрт»	51	10,376	№114 (пригородное сообщение)	ежедневно	2				
30	«Червленая – Шали»	49	8,976	№159 (пригородное сообщение)	ежедневно	2				
31	«Грозный – Левобережное»	54	10,376	№116 (пригородное сообщение)	ежедневно	2				
32	«Грозный – Ассиновская»	61	176,37	№251 (пригородное сообщение)	ежедневно	16		1		
33	«Грозный – Серноводск»	65	396,83	№252 (пригородное сообщение)	ежедневно	36		0,5		
34	«Грозный – Шалажи»	55	15,968	№207 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4		
35	«Новосолкушино – Грозный»	41	6,904	№330 (пригородное сообщение)	ежедневно	2				
36	«Новотерское – Грозный»	50	13,808	№329 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4		
37	«Сержень-юрт – Грозный»	42	8,976	№153 (пригородное сообщение)	ежедневно	2				
38	«Шали – Герменчук»	7,5	89,760	№158 (пригородное сообщение)	ежедневно	20		0,5		
39	«Шали – Чири-юрт»	20	17,952	№152 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4		
40	«Шали – Мескер-юрт»	14	44,880	№157 (пригородное сообщение)	ежедневно	10		1		
41	«Гудермес – Азамат-юрт»	26	14,952	№176 (пригородное сообщение)	ежедневно	8		2		
42	«Гудермес – Брагуны»	15	11,214	№177 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		3		
43	«Братское – Надтеречное»	44	34,340	№280 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4		
44	«Знаменское – Зебир-юрт»	48	17,17	№279 (пригородное сообщение)	ежедневно	2				
45	«Шелковская – Сары-су»	47	11,92	№302 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4		

46	«Шелковская – Червленная»	37	17,88		№301 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		6	
47	Гудермес – Дарбанхи»	9	14,952		№178 (пригородное сообщение)	ежедневно	8		2	
48	«Наур – Мекенская»	7,2	62,136		№328 (пригородное сообщение)	ежедневно	18		0,5	
49	«Наур – Николаевская»	42	6,904		№327 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
50	«Урус-Мартан – Гойты»	9	7,984		№202 (пригородное сообщение)	ежедневно	10		2	
51	«Урус-Мартан – Алхан-юрт»	15	7,984		№208 (пригородное сообщение)	ежедневно	10		2	
52	«Урус-Мартан – Алхан-кала»	15	7,984		№208 (пригородное сообщение)	ежедневно	10		2	
53	«Грозный – Алхан-юрт»	24	83,008		№101 (пригородное сообщение)	ежедневно	16		1	
54	«Грозный – Бердыкель»	14	31,128		№103 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		4	
55	«Грозный – Дачу-Борзой»	37	20,752		№115 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
56	«Грозный – Закан-юрт»	40	62,256		№105 (пригородное сообщение)	ежедневно	12		2	
57	«Грозный – Кулары»	31	62,256		№108 (пригородное сообщение)	ежедневно	12		2	
58	«Грозный – Комарово»	61	17,17		№276 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
59	«Горагорск – Грозный»	58	17,17		№277 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			

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

2.2. Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

Данные о параметрах транспортного обслуживания в существующих условиях и для инерционного сценария развития на перспективу до 2030 г. представлены в таблице 8.

Таблица 8. Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации в существующих условиях и на перспективу до 2030 года (инерционный сценарий)

№ стр оки	Наименование параметра	Ед. изм.	2014	2015	2016- 2020	2021- 2025	2030
Обязательные параметры							
1	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	3,99	3,87	3,75	3,63	3,51
1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. пасс.	-	-	-	-	-
1.2.	Автомобильный транспорт	млн. пасс.	3,99	3,87	3,75	3,63	3,51
2	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	тыс. пасс-км/чел.	96416,4	95316,4	94216,4	93516,4	93201,1
2.1.	Железнодорожный транспорт	пасс-км/чел	-	-	-	-	-
2.2.	Автомобильный транспорт	тыс. пасс-км/чел	96416,4	95316,4	94216,4	93516,4	93201,1
3	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	81,9	81,9	81,9	81,9	81,9
3.1.	Железнодорожный транспорт	%	-	-	-	-	-
3.2.	Автомобильный транспорт	%	81,9	81,9	81,9	81,9	81,9
4	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию		38	38	38	38	38
4.1.	Железнодорожный транспорт	ед.	-	-	-	-	-
4.2.	Автомобильный транспорт	ед.	38	38	38	38	38
5	Плотность транспортной сети						
5.1.	Железнодорожный транспорт	км/км ²	-	-	-	-	-
5.2.	Автомобильный транспорт	км/км ²	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13
6	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.:	млн. руб.	118,25	118,25	118,25	118,25	118,25
	Бюджет субъекта Российской Федерации	млн. руб.	118,25	118,25	118,25	118,25	118,25
	Федеральный бюджет	млн. руб.					
7	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	-	-	-	-	-
8	Уровень автомобилизации	ед./1000	268,00	269,00	274,00	279,00	284,00

№ стр оки	Наименование параметра	Ед. изм.	2014	2015	2016- 2020	2021- 2025	2030
		чел.					

Пояснения к таблице

Как видно из таблицы, в Чеченской Республике сформированная сеть маршрутов общественного транспорта недостаточно обеспечивает потребности населения в перевозках.

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

Ключевыми проблемами транспортного развития являются:

1. Необходимость обновления подвижного состава, используемого при осуществлении пригородных автомобильных пассажирских перевозок по территории Чеченской Республики;

2. Наличие потерь в доходах организаций автомобильного транспорта на рынке регулярных перевозок пассажиров вследствие несанкционированных перевозок пассажиров, под видом перевозок по заказу.

В первоочередном порядке необходимо решение проблемы принятия долгосрочной государственной программы Российской Федерации по субсидированию закупки пассажирского подвижного состава автомобильного транспорта с возможностью участия в ней перевозчиков всех форм собственности.

3. Целевая модель транспортного обслуживания населения Чеченской Республики

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

Ключевыми приоритетами транспортного развития являются:

1. Увеличение уровня транспортной обеспеченности населения на уровне выше 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.

Таблица 9. Целевые значения параметров транспортного обслуживания

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	Целевое значение
Обязательные параметры			
1	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	3,99
1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. пасс.	-
1.2.	Автомобильный транспорт	млн. пасс.	3,99
2	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км/чел.	-
2.1.	Железнодорожный транспорт	пасс-км/чел	-
2.2.	Автомобильный транспорт	пасс-км/чел	-
3	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	81,9
3.1.	Железнодорожный транспорт	%	-
3.2.	Автомобильный транспорт	%	81,9
4	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию		
4.1.	Железнодорожный транспорт	ед.	-
4.2.	Автомобильный транспорт	ед.	38
5	Плотность транспортной сети		
5.1.	Железнодорожный транспорт	км/км ²	
5.2.	Автомобильный транспорт	км/км ²	0,13
6	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.	млн. руб.	
6.1	Бюджет субъекта Российской Федерации	млн. руб.	118,25
6.2	Федеральный бюджет	млн. руб.	-
7	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	-
8	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	268,0

3.2. Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРТБ

Ключевыми направлениями оптимизации схемы транспортного обслуживания являются:

1. Обновление парка подвижного состава;
2. Улучшение качества транспортного обслуживания пассажиров;

Для решения вопросов по обновлению подвижного состава и улучшения качества предоставляемых услуг по перевозке пассажиров и багажа автобусными маршрутами регулярного сообщения в республике применяется критерий оценки перевозчиков, допущенных к участию в открытом конкурсе на право выполнения регулярных перевозок пассажиров и багажа;

3. Оптимизация маршрутной сети.

Проведение анализа сети автобусных маршрутов регулярного сообщения в республике и внесение в нее изменений с учетом осуществления мероприятий по обследованию пассажиропотоков, обследованию дорожных условий, нормированию скоростей движения автотранспортных средств, используемых для перевозки пассажиров на территории республики, позволит оптимизировать сеть автобусных маршрутов регулярного сообщения в республике в соответствии с потребностями экономики и населения республики в транспортных услугах.

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 10.

Таблица 10. Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения Чеченской Республики на перспективу до 2030 года (оптимизированный сценарий)

№ строк и	Наименование параметра	Ед. изм.	2015	2016-2020	2021-2025	2030
1	2	3	4	5	6	7
1	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	3,87	3,75	3,63	3,51
1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. пасс.	-	-	-	-
1.2.	Автомобильный транспорт	млн. пасс.	3,87	3,75	3,63	3,51
2	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км/чел.	95316,4	94216,4	93516,4	93201,1
2.1.	Железнодорожный транспорт	пасс-км/чел	-	-	-	-
2.2.	Автомобильный транспорт	пасс-км/чел	95316,4	94216,4	93516,4	93201,1

№ строк и	Наименование параметра	Ед. изм.	2015	2016-2020	2021-2025	2030
3	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	81,9	81,9	81,9	81,9
3.1.	Железнодорожный транспорт	%	--	-	-	-
3.2.	Автомобильный транспорт	%	81,9	81,9	81,9	81,9
4	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию		38	38	38	38
4.1.	Железнодорожный транспорт	ед.	-	-	-	-
4.2.	Автомобильный транспорт	ед.	38	38	38	38
5	Плотность транспортной сети		0,13	0,13	0,13	0,13
5.1.	Железнодорожный транспорт	км/км ²	-	-	-	-
5.2.	Автомобильный транспорт	км/км ²	0,13	0,13	0,13	0,13
6	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.	млн. руб.	118,25	118,25	118,25	118,25
6.1	Бюджет субъекта Российской Федерации	млн. руб.	118,25	118,25	118,25	118,25
6.2	Федеральный бюджет	млн. руб.	-	-	-	-
7	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%				
8	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	269,00	274,00	279,00	284,00
9	Убыток от осуществления пригородных пассажирских перевозок	млн. руб.	118,25	118,25	118,25	118,25
10	Величина непокрытых убытков от осуществления пригородных пассажирских перевозок за счёт выпадающих доходов от тарифного регулирования и выполнения целевых параметров качества и регулярности	млн. руб.	0	0	0	0

3.4. Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу

Параметры ВРТБ на перспективу до 2030 года сведены в таблицу 11.

Необходимый уровень транспортного обслуживания обеспечивается по всем сообщениям.

Таблица 11 – Внутрорегиональный транспортный баланс для оптимизированного сценария до 2030 года

№ строки	Сообщение	Протяжённость, км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Примечания
			Всего, тыс. пасс./год	Пиковый*, пасс./час				в часы "пик"	в непииковые часы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Автомобильный транспорт										
1	«Грозный – Самашки»	54	95,344		№227 (пригородное сообщение)	ежедневно	18		2	
2	«Грозный – Ачхой-Мартан»	53	318,480		№226 (пригородное сообщение)	ежедневно	60		0.5	
3	«Грозный – Катыр-юрт»	45	31,448		№228 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		2	
4	«Грозный – Чечен-аул»	15	101,760		№112(пригородное сообщение)	ежедневно	20		1	
5	«Грозный – Старые Атаги»	24	30,128		№110 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		4	
6	«Грозный – Новые Атаги»	31	30,012		№156 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
7	«Грозный – Гудермес» ст.	37	3,338		№179 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
8	«Грозный – Шали»	30	256,340		№154 (пригородное сообщение)	ежедневно	58		0.5	
9	«Грозный – Гойты»	30	60,256		№104 (пригородное сообщение)	ежедневно	12		2	
10	«Грозный – Урус-Мартан»	33	305,380		№206 (пригородное сообщение)	ежедневно	78		0.2	
11	«Грозный – Гехи-чу»	55	14,970		№211 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
12	«Курчалой – Грозный»	40	686,580		№127 (пригородное сообщение)	ежедневно	60		0.5	
13	«Грозный – Кень-юрт – Терское»	48	68,752		№ 109 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		5	
14	«Грозный – Автуры»	39	51,856		№ 151 (пригородное сообщение)	ежедневно	12		1	

15	«Грозный – Алхазурово»	46	22,952		№201 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		4	
16	«Грозный – Мартан-чу»	43	14,968		№203 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
17	«Грозный – Рошни-чу»	43	14,968		№ 204 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
18	«Грозный – Танги-чу»	43	14,968		№205 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
19	«Грозный – Надтеречное, ч/з Первомайское»	64	33,340		№282 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
20	«Курчалой – Шали»	20	4,557		№128 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
21	«Грозный – Ильинская»	25	60,256		№106 (пригородное сообщение)	ежедневно	12		2	
22	«Знаменское – Наур»	43	53,232		№331 (пригородное сообщение)	ежедневно	16		1	
23	Агишты – Грозный	57	7,976		№155 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
24	«Гудермес – Ялхой-Моху»	41	91,144		№126 (пригородное сообщение)	ежедневно	8		2	
25	«Грозный – Правобережное»	41	39,504		№118 (пригородное сообщение)	ежедневно	8		2	
26	«Грозный – Толстой-юрт»	24	91,384		№117 (пригородное сообщение)	ежедневно	18		1	
27	«Грозный – Толстой-юрт, студ.»	24	9,376			ежедневно, кроме воскрес.	2			
28	«Червленая – Грозный»	35	70,632		№119 (пригородное сообщение)	ежедневно	14		1	
29	«Грозный – Мекен-юрт»	51	9,376		№114 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
30	«Червленая – Шали»	49	7,976		№159 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
31	«Грозный – Левобережное»	54	9,376		№116 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
32	«Грозный – Ассиновская»	61	172,370		№251 (пригородное сообщение)	ежедневно	16		1	
33	«Грозный – Серноводск»	65	388,830		№252 (пригородное сообщение)	ежедневно	36		0,5	
34	«Грозный – Шалажи»	55	14,968		№207 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
35	«Новосолкушино – Грозный»	41	6,504		№330 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
36	«Новотерское – Грозный»	50	12,808		№329 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
37	«Сержень-юрт – Грозный»	42	7,976		№153 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
38	«Шали – Герменчук»	7,5	87,760		№158 (пригородное сообщение)	ежедневно	20		0,5	

39	«Шали – Чири-юрт»	20	16,952		№152 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
40	«Шали – Мескер-юрт»	14	42,880		№157 (пригородное сообщение)	ежедневно	10		1	
41	«Гудермес – Азамат-юрт»	26	13,952		№176 (пригородное сообщение)	ежедневно	8		2	
42	«Гудермес – Брагуны»	15	10,214		№177 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		3	
43	«Братское – Надтеречное»	44	30,340		№280 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
44	«Знаменское – Зебир-юрт»	48	16,170		№279 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
45	«Шелковская – Сары-су»	47	10,920		№302 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
46	«Шелковская – Червленная»	37	16,880		№301 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		6	
47	Гудермес – Дарбанхи»	9	13,952		№178 (пригородное сообщение)	ежедневно	8		2	
48	«Наур – Мекенская»	7,2	60,136		№328 (пригородное сообщение)	ежедневно	18		0,5	
49	«Наур – Николаевская»	42	6,404		№327 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
50	«Урус-Мартан – Гойты»	9	6,784		№202 (пригородное сообщение)	ежедневно	10		2	
51	«Урус-Мартан – Алхан-юрт»	15	6,784		№208 (пригородное сообщение)	ежедневно	10		2	
52	«Урус-Мартан – Алхан-кала»	15	6,784		№208 (пригородное сообщение)	ежедневно	10		2	
53	«Грозный – Алхан-юрт»	24	80,008		№101 (пригородное сообщение)	ежедневно	16		1	
54	«Грозный – Бердыкель»	14	28,128		№103 (пригородное сообщение)	ежедневно	6		4	
55	«Грозный – Дачу-Борзой»	37	19,252		№115 (пригородное сообщение)	ежедневно	4		4	
56	«Грозный – Закан-юрт»	40	60,256		№105 (пригородное сообщение)	ежедневно	12		2	
57	«Грозный – Кулары»	31	60,256		№108 (пригородное сообщение)	ежедневно	12		2	
58	«Грозный – Комарово»	61	16,170		№276 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			
59	«Горагорск – Грозный»	58	15,780		№277 (пригородное сообщение)	ежедневно	2			

4. Дорожная карта реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Чеченской Республики на средне- и долгосрочную 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 автомобильным транспортом в пригородном сообщении на территории Чеченской Республики необходимо реализовать следующие основные мероприятия:

1. Ежегодное согласование с пассажирскими предприятиями основных параметров заказа на перевозки пассажиров с заключением договоров на организацию транспортного обслуживания населения.

2. Организация проведения натуральных обследований пассажиропотоков в автобусах межмуниципальных маршрутов в 2016-2018 годах с общим объёмом финансирования работ 1,5 млн. руб.

3. Открытие пригородных автобусных маршрутов в населенные пункты республики где отсутствует обслуживание населения пассажирским транспортом с дальнейшим размещением республиканского заказа на выполнение работ по перевозке пассажиров, с возмещением затрат перевозчикам.

4. Размещение государственного заказа на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров по регулируемым тарифам на пригородных автобусных маршрутах на сайте Минтрансвязи ЧР.

Перечень необходимых мероприятий по реализации КПТО представлен в таблице 12.

Таблица 12. Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

№ строки	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Стоимость, млн. руб.			Результат мероприятия	Примечания
			всего	за счёт средств бюджета субъекта РФ	за счёт средств федерального бюджета		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Согласование с пассажирскими предприятиями основных параметров заказа на перевозки пассажиров с заключением договоров на организацию транспортного обслуживания населения	Ежегодно	-	-	-	Обеспечение снижения расходов перевозчиков на предоставление услуг инфраструктуры при осуществлении перевозок пассажиров пригородным автомобильным транспортом	
2	Организация проведения натурных обследований пассажиропотоков в автобусах межмуниципальных маршрутов в 2016-2018 годах	2016-2018гг	1,5	1,5	-	Получение достоверных данных о наполняемости автобусов в целях осуществления тарифного регулирования и формирования объёмов перевозок	
3	Рассмотрение вопроса открытия пригородных автобусных маршрутов в населенные пункты республики где отсутствует обслуживание населения пассажирским транспортом	2016-2018гг	4,5	4,5	-	Обеспечение транспортным обслуживанием населения в пригородном автобусном сообщении	
4	Размещение государственного заказа на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров по регулируемым тарифам на пригородных автобусных маршрутах на сайте Минтрансвязи ЧР	Ежегодно, после утверждения размеров предельных тарифов на перевозки пассажиров пригородным автобусным маршрутам и доведения лимитов бюджетных обязательств на очередной финансовый год	Сумма определяется ежегодно при утверждении республиканского бюджета	Сумма определяется ежегодно утверждением республиканского бюджета	-	Обеспечение доступности транспортных услуг на социально-значимых автобусных маршрутах	

4.2. Эффекты от реализации комплексного плана транспортного обслуживания

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

Основным положительным эффектом для населения является получение качественного транспортного обслуживания автомобильным транспортом в пригородном сообщении на территории Чеченской Республики.

Положительным эффектом для транспортного бизнеса является возможность планирования своей деятельности на долгосрочную перспективу в соответствии с настоящим КПТО.

Реализация КПТО позволит региону достичь положительного результата в виде повышения эффективности транспортного обслуживания населения в части пригородных перевозок.

4.3. Риски от 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) риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренного роста цен;
- 3) риск неисполнения организациями своих обязательств;
- 4) снижение численности потенциальных пользователей транспортных услуг.

Наиболее существенное влияние оказывают риски ухудшения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновения бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования мероприятий по развитию транспортного комплекса.

Данные риски относятся к факторам, степень влияния на которые у Правительства Чеченской Республики 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 Чеченской Республики и решению важнейших задач государственной транспортной политики;
- 2) анализ и распределение по приоритетам мероприятий КПТО и их корректировка в соответствии с результатами оценки рисков.

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

В настоящее время экспертиза экономически обоснованных затрат на 2016 год не завершена.

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

Данные требования с учетом реализации всех необходимых мероприятий обеспечат безубыточность функционирования перевозчиков.

Региональный заказ на 2030 год сформирован в условиях оптимизации транспортной работы автобусов на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок, за исключением выделенных социально-значимых сообщений, расписание движения на которых планируется сохранить на уровне 2015 года.

Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям представлен в таблице 13.

В таблицах 14 и 15 представлены данные об объемах и стоимости транспортного заказа.

Таблица 13 – Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиропопоток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиропопоток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	№227 «Грозный – Самашки»	Автомобильный транспорт	54	+	1,46	0,85	97,344	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	97,344
2	№ 226 «Грозный – Ачхой-Мартан»	Автомобильный транспорт	53	+	1,46	0,85	324,48	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	324,48
3	№228 «Грозный – Катыр-юрт»	Автомобильный транспорт	45	+	1,46	0,85	32,448	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	32,448
4	№112 «Грозный – Чечен-аул»	Автомобильный транспорт	15	+	1,46	0,85	103,76	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	103,76
5	№110 «Грозный – Старые Атаги»	Автомобильный транспорт	24	+	1,46	0,85	31,128	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	31,128
6	№156 «Грозный – Новые Атаги»	Автомобильный транспорт	31	+	1,46	0,85	31,012	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	31,012
7	№179 «Грозный – Гудермес» ст.	Автомобильный транспорт	37	+	1,46	0,85	3,738	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	3,738
8	№ 154 «Грозный – Шали»	Автомобильный транспорт	30	+	1,46	0,85	260,34	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	260,34
9	№ 104 «Грозный – Гойты»	Автомобильный транспорт	30	+	1,46	0,85	62,256	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	62,256

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиропоток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	№ 206 «Грозный – Урус-Марган»	Автомобильный транспорт	33	+	1,46	0,85	311,38	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	311,38
11	№211 «Грозный – Гехи-чу»	Автомобильный транспорт	55	+	1,46	0,85	15,97	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	15,97
12	№ 127 «Курчалой – Грозный»	Автомобильный транспорт	40	+	1,46	0,85	698,58	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	698,58
13	№ 109 «Грозный – Кень-юрт – Терское»	Автомобильный транспорт	48	+	1,46	0,85	70,752	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	70,752

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиропоток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14	№151«Грозный – Автуры»	Автомобильный транспорт	39	+	1,46	0,85	53,856	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	53,856
15	№ 201 «Грозный – Алхазурово»	Автомобильный транспорт	46	+	1,46	0,85	23,952	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	23,952

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф. руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиропоток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16	№203 «Грозный – Мартан-чу»	Автомобильный транспорт	43	+	1,46	0,85	15,968	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	15,968
17	№204 «Грозный – Рошни-чу»	Автомобильный транспорт	43	+	1,46	0,85	15,968	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	15,968
18	№205 «Грозный – Танги-чу»	Автомобильный транспорт	43	+	1,46	0,85	15,968	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	15,968
19	№282 «Грозный – Надтеречное. ч/з Первомайское»	Автомобильный транспорт	64	+	1,46	0,85	34,34	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	34,34
20	№ 128«Курчалой – Шали»	Автомобильный транспорт	20	+	1,46	0,85	46,57	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	46,57
21	№ 106 «Грозный – Ильинская»	Автомобильный транспорт	25	+	1,46	0,85	62,256	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	62,256
22	№331 «Знаменское – Наур»	Автомобильный транспорт	43	+	1,46	0,85	55,232	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	55,232
23	№155 Агишты – Грозный	Автомобильный транспорт	57	+	1,46	0,85	8,976	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	8,976
24	№126 «Гудермес – Ялхой-Мохк»	Автомобильный транспорт	41	+	1,46	0,85	93,144	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	93,144
25	№ 118«Грозный – Правобережное»	Автомобильный транспорт	41	+	1,46	0,85	41,504	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	41,504

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиры поток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
26	№117 «Грозный – Толстой-юрт»	Автомобильный транспорт	24	+	1,46	0,85	93,384	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	93,384

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиры поток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
27	«Грозный – Толстой-юрт, студ.»	Автомобильный транспорт	24	+	1,46	0,85	10,376	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	10,376
28	№119 «Червленая – Грозный»	Автомобильный транспорт	35	+	1,46	0,85	72,632	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	72,632
29	№114 «Грозный – Мекен-юрт»	Автомобильный транспорт	51	+	1,46	0,85	10,376	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	10,376
30	№ 159 «Червленая – Шали»	Автомобильный транспорт	49	+	1,46	0,85	8,976	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	8,976
31	№116 «Грозный – Левобережное»	Автомобильный транспорт	54	+	1,46	0,85	10,376	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	10,376

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиры поток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
32	№251 «Грозный – Ассиновская»	Автомобильный транспорт	61	+	1,46	0,85	176,37	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	176,37

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиры поток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
33	№252 «Грозный – Серноводск»	Автомобильный транспорт	65	+	1,46	0,85	396,83	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	396,83
34	№207 «Грозный – Шалажи»	Автомобильный транспорт	55	+	1,46	0,85	15,968	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	15,968
35	№330 «Новосолкушино – Грозный»	Автомобильный транспорт	41	+	1,46	0,85	6,904	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	6,904
36	№329 «Новотерское – Грозный»	Автомобильный транспорт	50	+	1,46	0,85	13,808	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	13,808
37	№153 «Серженъюрт – Грозный»	Автомобильный транспорт	42	+	1,46	0,85	8,976	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	8,976

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиры поток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
38	№158 «Шали – Герменчук»	Автомобильный транспорт	7,5	+	1,46	0,85	89,760	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	89,760
39	№152 «Шали -- Чирчюрт»	Автомобильный транспорт	20	+	1,46	0,85	17,952	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	17,952
№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиры поток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
1	2	3	4	5	6	7			
40	№157 «Шали -- Мескерчюрт»	Автомобильный транспорт	14	+	1,46	0,85	44,880	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	44,880
41	№176 «Гудермес – Азаматчюрт»	Автомобильный транспорт	26	+	1,46	0,85	14,952	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	14,952
42	№177 «Гудермес – Брагунь»	Автомобильный транспорт	15	+	1,46	0,85	11,214	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	11,214
43	№280 «Братское – Надтеречное»	Автомобильный транспорт	44	+	1,46	0,85	34,340	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	34,340
44	№ 279 «Знаменское – Зебирчюрт»	Автомобильный транспорт	48	+	1,46	0,85	17,17	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	17,17

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиры поток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
45	№ 302 «Шелковская – Сары-су»	Автомобильный транспорт	47	+	1,46	0,85	11,92	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	11,92
46	№301 «Шелковская – Червленая»	Автомобильный транспорт	37	+	1,46	0,85	17,88	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	17,88
№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиры поток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
1	2	3	4	5	6	7			
47	№178 «Гудермес – Дарбанхи»	Автомобильный транспорт	9	+	1,46	0,85	14,952	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	14,952
48	№328 «Наур – Мекенская»	Автомобильный транспорт	7,2	+	1,46	0,85	62,136	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	62,136
49	№327 «Наур – Николаевская»	Автомобильный транспорт	42	+	1,46	0,85	6,904	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	6,904
50	№202 «Урус-Мартан – Гойты»	Автомобильный транспорт	9	+	1,46	0,85	7,984	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	7,984
51	№208 «Урус-Мартан – Алхан-юрт»	Автомобильный транспорт	15	+	1,46	0,85	7,984	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	7,984

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиры поток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
52	№209 «Урус-Мартан – Алхан-кала»	Автомобильный транспорт	15	+	1,46	0,85	7,984	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	7,984
53	№ 101 «Грозный – Алхан-юрт»	Автомобильный транспорт	24	+	1,46	0,85	83,008	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	83,008
№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиры поток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиры поток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
1	2	3	4	5	6	7			
54	№103 «Грозный – Бердыкель»	Автомобильный транспорт	14	+	1,46	0,85	31,128	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	31,128
55	№115 «Грозный – Дачу-Борзой»	Автомобильный транспорт	37	+	1,46	0,85	20,752	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	20,752
56	№105 «Грозный – Закан-юрт»	Автомобильный транспорт	40	+	1,46	0,85	62,256	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	62,256
57	№ 108 «Грозный – Кулары»	Автомобильный транспорт	31	+	1,46	0,85	62,256	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	62,256
58	№276 «Грозный – Комарово»	Автомобильный транспорт	61	+	1,46	0,85	17,17	Более низкая себестоимость и стоимость проезда, развитая инфраструктура	17,17
59	№277 «Горагорск	Автомобильный	58	+	1,46	0,85	17,17	Более низкая себестоимость и	17,17

№ строк и	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016)		Пассажиропоток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиропоток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	– Грозный»	й транспорт						стоимость проезда, развитая инфраструктура	

Таблица 14 – Требования к параметрам регионального транспортного заказа на 2016 год

№ 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
Автомобильный транспорт									
1	№227 «Грозный – Самашки»	2920320,0	18			1,46	0,85	2920320,0	2,920
2	№ 226 «Грозный – Ачхой-Мартан»	9734400,0	60			1,46	0,85	9734400,0	9,734
3	№228 «Грозный – Катыр-юрт»	84200,0	6			1,46	0,85	84200,0	0,811

4	№112 «Грозный Чечен-аул»	-	933840,0	20			1,46	0,85	933840,0	0,933
5	№110 «Грозный Старые Атаги»	-	466920,0	6			1,46	0,85	466920,0	0,466
6	№156 «Грозный Новые Атаги»	-	620240,0	4			1,46	0,85	620240,0	0,620
7	№179 «Грозный Гудермес» ст.	-	85974,0	2			1,46	0,85	85974,0	0,085
8	№ 154 «Грозный – Шали»		5206800,0	58			1,46	0,85	5206800,0	5,206
9	№ 104 «Грозный – Гойты»		1245120,0	12			1,46	0,85	1245120,0	1,245
10	№ 206 «Грозный – Урус-Мартан»		6227600,0	78			1,46	0,85	6227600,0	6,227
11	№211 «Грозный – Гехи-чу»		4791000,0	4			1,46	0,85	4791000,0	0,479
12	№ 127 «Курчалой – Грозный»		17464500,0	60			1,46	0,85	17464500,0	17,464
13	№ 109 «Грозный – Кень-юрт – Терское»		1768800,0	4			1,46	0,85	1768800,0	1,768
14	№151«Грозный – Автуры»		1346400,0	12			1,46	0,85	1346400,0	1,346
15	№ 201 «Грозный – Алхазурово»		670656,0	6			1,46	0,85	670656,0	0,670
16	№203 «Грозный – Мартан-чу»		399200,0	4			1,46	0,85	399200,0	0,399
17	№204 «Грозный – Рошни-чу»		399200,0	4			1,46	0,85	399200,0	0,399
18	№205 «Грозный – Танги-чу»		399200,0	4			1,46	0,85	399200,0	0,399
19	№282 «Грозный – Надтеречное, ч/з Первомайское»		1373600,0	4			1,46	0,85	1373600,0	1,373
20	№ 128«Курчалой – Шали»		605410,0	4			1,46	0,85	605410,0	0,605
21	№ 106 «Грозный – Ильинская»		996096	12			1,46	0,85	996096	0,996
22	№331 «Знаменское – Наур»		1546496	16			1,46	0,85	1546496	1,546

23	№155 Агишты – Грозный	269280	2			1,46	0,85	269280	0,269
24	№126 «Гудермес – Ялхой-Мокк»	2514888	8			1,46	0,85	2514888	2,514
25	№ 118«Грозный – Правобережное»	1120608	8			1,46	0,85	1120608	1,120
26	№117«Грозный – Толстой-юрт»	1400760	18			1,46	0,85	1400760	1,400
27	«Грозный – Толстой-юрт, студ.»	155640	2			1,46	0,85	155640	0,155
28	№119 «Червленная – Грозный»	1597904	14			1,46	0,85	1597904	0,159
29	№114 «Грозный – Мекен-юрт»	311280	2			1,46	0,85	311280	0,311
30	№ 159 «Червленная – Шали»	260304	2			1,46	0,85	260304	0,260
31	№116 «Грозный – Левобережное»	321656	2			1,46	0,85	321656	0,321
32	№251 «Грозный – Ассиновская»	6172950	16			1,46	0,85	6172950	6,172
33	№252 «Грозный – Серноводск»	15079540	36			1,46	0,85	15079540	15,079
34	№207 «Грозный – Шалажи»	510976	4			1,46	0,85	510976	0,510
35	№330 «Новосолкушино – Грозный»	186408	2			1,46	0,85	186408	0,186
36	№329 «Новотерское – Грозный»	414240	4			1,46	0,85	414240	0,414
37	№153 «Сержень-юрт – Грозный»	251328	2			1,46	0,85	251328	0,251
38	№158 «Шали – Герменчук»	359040	20			1,46	0,85	359040	0,359
39	№152 «Шали – Чири-юрт»	233376	4			1,46	0,85	233376	0,233
40	№157 «Шали – Мескер-юрт»	359040	10			1,46	0,85	359040	0,359
41	№176 «Гудермес – Азамат-юрт»	239232	8			1,46	0,85	239232	0,239

42	№177 «Гудермес – Брагуны»	100926	6			1,46	0,85	100926	0,100
43	№280 «Братское – Надтеречное»	961520	4			1,46	0,85	961520	0,961
44	№ 279 «Знаменское – Зебир-юрт»	497930	2			1,46	0,85	497930	0,497
45	№ 302 «Шелковская – Сары-су»	333760	4			1,46	0,85	333760	0,333
46	№301 «Шелковская – Червленная»	429120	6			1,46	0,85	429120	0,429
47	№178 «Гудермес – Дарбанхи»	74760	8			1,46	0,85	74760	0,074
48	№328 «Наур – Мекенская»	248544	18			1,46	0,85	248544	0,248
49	№327 «Наур – Николаевская»	172600	2			1,46	0,85	172600	0,172
50	№202 «Урус-Мартан – Гойты»	39920	10			1,46	0,85	39920	0,039
51	№208 «Урус-Мартан – Алхан-юрт»	71856	10			1,46	0,85	71856	0,071
52	№209 «Урус-Мартан – Алхан-кала»	71856	10			1,46	0,85	71856	0,071
53	№ 101 «Грозный – Алхан-юрт»	1162112	16			1,46	0,85	1162112	1,162
54	№103 «Грозный – Бердыкель»	249024	6			1,46	0,85	249024	0,249
55	№115 «Грозный – Дачу-Борзой»	477296	4			1,46	0,85	477296	0,477
56	№105 «Грозный – Закан-юрт»	1556400	12			1,46	0,85	1556400	1,556
57	№ 108 «Грозный – Кулары»	1307376	12			1,46	0,85	1307376	1,307
58	№276 «Грозный – Комарово»	652460	2			1,46	0,85	652460	0,652
59	№277 «Горагорск – Грозный»	549440	2			1,46	0,85	549440	0,549

Таблица 15 – Требования к параметрам регионального транспортного заказа до 2030 года

№ стр оки	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)	Экономи чески обоснова нный, 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
Автомобильный транспорт									
1	№227 «Грозный – Самашки»	2860320,0	18			1,76	1,15	2860320,0	1.744
2	№ 226 «Грозный – Ачхой-Мартан»	9554400,0	60			1,76	1,15	9554400,0	5.828
3	№228 «Грозный – Катыр-юрт»	787200,0	6			1,76	1,15	787200,0	0.48
4	№112 «Грозный – Чечен-аул»	915840,0	20			1,76	1,15	915840,0	0.558
5	№110 «Грозный – Старые Атаги»	451920,0	6			1,76	1,15	451920,0	0.0275
6	№156 «Грозный – Новые Атаги»	600240,0	4			1,76	1,15	600240,0	0.366
7	№179 «Грозный – Гудермес» ст.	76774,0	2			1,76	1,15	76774,0	0.046
8	№ 154 «Грозный – Шали»	5126800,0	58			1,76	1,15	5126800,0	0.312
9	№ 104 «Грозный – Гойты»	1205120,0	12			1,76	1,15	1205120,0	0.735
10	№ 206 «Грозный – Урус-Мартан»	6107600,0	78			1,76	1,15	6107600,0	3.725
11	№211 «Грозный – Гехи-чу»	449100,0	4			1,76	1,15	449100,0	0,273

12	№ 127 «Курчалой – Грозный»	17164500,0	60			1,76	1,15	17164500,0	10,470
13	№ 109 «Грозный – Кень-юрт – Терское»	1718800,0	4			1,76	1,15	1718800,0	1,048
14	№151 «Грозный – Автуры»	1296400,0	12			1,76	1,15	1296400,0	0,790
15	№ 201 «Грозный – Алхазурово»	642656,0	6			1,76	1,15	642656,0	0,392
16	№203 «Грозный – Марган-чу»	374200,0	4			1,76	1,15	374200,0	0,228
17	№204 «Грозный – Рошни-чу»	374200,0	4			1,76	1,15	374200,0	0,228
18	№205 «Грозный – Танги-чу»	374200,0	4			1,76	1,15	374200,0	0,228
19	№282 «Грозный – Надтеречное, ч/з Первомайское»	1333600,0	4			1,76	1,15	1333600,0	0,813
20	№ 128 «Курчалой – Шали»	59241,0	4			1,76	1,15	59241,0	0,0361
21	№ 106 «Грозный – Ильинская»	964096,0	12			1,76	1,15	964096,0	0,588
22	№331 «Знаменское – Наур»	1490496,0	16			1,76	1,15	1490496,0	0,909
23	№155 Агишты – Грозный	239280,0	2			1,76	1,15	239280,0	0,145
24	№126 «Гудермес – Ялхой-Мохю»	2460888,0	8			1,76	1,15	2460888,0	1,501
25	№ 118 «Грозный – Правобережное»	1066608,0	8			1,76	1,15	1066608,0	0,650
26	№117 «Грозный – Толстой-юрт»	1370760,0	18			1,76	1,15	1370760,0	0,836
27	«Грозный – Толстой-юрт, студ.»	140640,0	2			1,76	1,15	140640,0	0,085
28	№119 «Червленная – Грозный»	1553904,0	14			1,76	1,15	1553904,0	0,947
29	№114 «Грозный – Мекен-юрт»	281280,0	2			1,76	1,15	281280,0	0,171
30	№ 159 «Червленная – Шали»	231304,0	2			1,76	1,15	231304,0	0,141

31	№116 «Грозный – Левобережное»	290656,0	2			1,76	1,15	290656,0	0,177
32	№251 «Грозный – Ассиновская»	6032950,0	16			1,76	1,15	6032950,0	3,680
33	№252 «Грозный – Серноводск»	14775540,0	36			1,76	1,15	14775540,0	9,013
34	№207 «Грозный – Шалажи»	478976,0	4			1,76	1,15	478976,0	0,292
35	№330 «Новосолкушино – Грозный»	175608,0	2			1,76	1,15	175608,0	0,107
36	№329 «Новотерское – Грозный»	384240,0	4			1,76	1,15	384240,0	0,234
37	№153 «Сержень-юрт – Грозный»	223328,0	2			1,76	1,15	223328,0	0,136
38	№158 «Шали – Герменчук»	351040,0	20			1,76	1,15	351040,0	0,214
39	№152 «Шали – Чир-юрт»	220376,0	4			1,76	1,15	220376,0	0,134
40	№157 «Шали – Мескер-юрт»	343040,0	10			1,76	1,15	343040,0	0,209
41	№176 «Гудермес – Азамат-юрт»	223232,0	8			1,76	1,15	223232,0	0,136
42	№177 «Гудермес – Брагуны»	91926,0	6			1,76	1,15	91926,0	0,056
43	№280 «Братское – Надтеречное»	849520,0	4			1,76	1,15	849520,0	0,518
44	№ 279 «Знаменское – Зебир-юрт»	468930,0	2			1,76	1,15	468930,0	0,286
45	№ 302 «Шелковская – Сары-су»	305760,0	4			1,76	1,15	305760,0	0,186
46	№301 «Шелковская – Червленная»	405120,0	6			1,76	1,15	405120,0	0,247
47	№178 «Гудермес – Дарбанхи»	69760,0	8			1,76	1,15	69760,0	0,042

48	№328 «Наур – Мекенская»	240544,0	18			1,76	1,15	240544,0	0,146
49	№327 «Наур – Николаевская»	160100,0	2			1,76	1,15	160100,0	0,097
50	№202 «Урус-Мартан – Гойты»	33920,0	10			1,76	1,15	33920,0	0,020
51	№208 «Урус-Мартан – Алхан-юрт»	61056,0	10			1,76	1,15	61056,0	0,037
52	№209 «Урус-Мартан – Алхан-кала»	61056,0	10			1,76	1,15	61056,0	0,037
53	№ 101 «Грозный – Алхан-юрт»	1120112,0	16			1,76	1,15	1120112,0	0,683
54	№103 «Грозный – Бердыкель»	225024,0	6			1,76	1,15	225024,0	0,137
55	№115 «Грозный – Дачу-Борзой»	442796,0	4			1,76	1,15	442796,0	0,270
56	№105 «Грозный – Закан-юрт»	1506400,0	12			1,76	1,15	1506400,0	0,918
57	№ 108 «Грозный – Кулары»	1265376,0	12			1,76	1,15	1265376,0	0,771
58	№276 «Грозный – Комарово»	614460,0	2			1,76	1,15	614460,0	0,374
59	№277 «Горагорск – Грозный»	507840,0	2			1,76	1,15	507840,0	0,309

Информация о неурегулированных спорах между Правительством Чеченской Республики и пассажирскими организациями по вопросу обоснованности задолженности за услуги по пригородным автомобильным перевозкам, оказанные в 2011-2013 годах

Задолженности по возмещению убытков от перевозок пассажиров между Правительством Чеченской Республики и пассажирскими организациями в 2011-2013 годах не имеется.

Источники информации

1. Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 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».

2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р.

3. 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 г. № СА-28/82327.

4. Статистическая отчетность перевозчиков в Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Чеченской Республике за 2014 год.