

СОГЛАСОВАНО

Заместитель Министра транспорта
Российской Федерации

_____ А.С. Цыденов

« _____ » _____ 2015 г.

УТВЕРЖДАЮ

И.о. заместителя Губернатора
Томской области по промышленной
политике

_____ И.А.Глебович

«30» декабря _____ 2015 г.

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

г.Томск - 2015 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Условия реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на долго- и среднесрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО)	5
1.1 Анализ общих тенденций социально-экономического развития субъекта Российской Федерации	5
1.2 Ситуационный анализ условий реализации КПТО	29
1.3 Выводы	34
2 Существующее состояние транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации в части пригородных пассажирских перевозок.....	36
2.1 Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	36
2.2 Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях	52
2.3 Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	55
2.4 Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	56
3 Целевая модель транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации	59
3.1 Ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	59
3.2 Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРТБ	60
3.3 Перспективные значения параметров транспортного обслуживания для оптимизированной схемы транспортного обслуживания	60
3.4 Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу	62
4 Дорожная карта реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на долго- и среднесрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО)	64
4.1 Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО	64
4.2 Эффекты от реализации комплексного плана транспортного обслуживания	66
4.3 Риски при реализации комплексного плана транспортного обслуживания	67
5 Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок.....	69
Источники	75

Введение

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

КПТО разработан во исполнение поручения исполняющего обязанности Министра Транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 01.07.15 № СА-28/8232 в соответствии с Методическими рекомендациями по формированию комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок, разработанными Минтрансом России.

После разработки КПТО направляется на согласование в Минтранс России. После согласования КПТО утверждается заместителем Губернатора Томской области по промышленной политике и в течение 3 (трёх) дней размещается в сети Интернет для публичного доступа установленным порядком.

Под пригородными перевозками в настоящем документе понимаются перевозки, осуществляемые железнодорожным транспортом в пределах Томской области по сообщениям, включенным в Реестр пригородных железнодорожных сообщений, а также пригородными и межмуниципальными автобусами и внутренним водным транспортом по маршрутам, включенным в Реестр маршрутов пригородного транспорта.

Целями разработки настоящего плана являются:

- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения Томской области 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 Томской области;
- определяет ключевые направления развития пригородного комплекса Томской области;
- определяет требования к параметрам регионального транспортного заказа.

Основаниями для разработки КПТО являются:

- Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 № 1032-р);

- Стратегия социально-экономического развития Томской области до 2030 года (утверждена постановлением Законодательной Думы Томской области от 26.03.2015 № 2580);
- Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года, (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.07.2010 № 1120-р);
- Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р);
- Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.05.2014 № 857-р);
- Концепция создания в Томской области инновационного территориального центра «ИНО Томск» (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации РФ от 14.01.2015 № 22-р);
- письмо и.о. министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 01.07.15 № СА-28/8232;
- Стратегия развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах (одобрена распоряжением Администрации Томской области от 12.12.2008 №730/1-ра);
- иные решения органов исполнительной и законодательной власти Томской области;
- протоколы Правительственной комиссии по транспорту №1-5 за 2015 год.

1 Условия реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на долгосрочную и среднесрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО)

1.1 Анализ общих тенденций социально-экономического развития Томской области

Томская область расположена в юго-восточной части Западной Сибири. Граничит с Тюменской, Новосибирской, Омской, Кемеровской областями, Ханты-Мансийским автономным округом и Красноярским краем. Площадь: 314,4 тыс. кв. километров. Входит в состав Сибирского федерального округа.

Население: 1 074 450 человека (по данным на 01.01.2015 года). 71,9% проживает в городах, 28,1% – в сельской местности. Средняя продолжительность жизни – 68,1 лет. Средний возраст – 37,3 года (на 1,7 года меньше, чем в среднем по России)

Административный центр: город Томск, численность населения – 586,9 тыс. человек. Административно-территориальное деление: 4 городских округа, 16 муниципальных районов, включающих 3 городских и 117 сельских поселений, 570 сельских населенных пунктов. Города (тыс.чел.): Томск, ЗАТО Северск (115,0), Стрежевой (41,8), Колпашево (23,1), Асино (24,6), Кедровый (4,8). Крупные реки: Обь, Чулым, Кеть, Тым, Васюган.

Климат умеренно-континентальный. Средняя температура июля +18°С, января –19,2°С. Часовой пояс: Москва +3 часа, GMT +6 часов. Телефонный код: +7 382 2. Расстояние до Москвы: 3500 километров (4 часа самолетом; 2,5 суток поездом).

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

Таблица 1 - Прогноз социально-экономических показателей Томской области на перспективу до 2030 года

№	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	314,4	314,4	314,4	314,4
2	Валовой региональный продукт в постоянных ценах 2014 г.	млрд. руб.	415,8	427,8	456,6	488,9
3	Производство валового регионального продукта, на душу населения	тыс. руб.	385,9	392,7	411,3	433,8
4	Темп роста валового регионального продукта	%	97,1	102,5	103,4	103,0

№	Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя			
			2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
1	2	3	4	5	6	7
5	ИПЦ в % к предыдущему году	%	114,3	105,8	103,7	102,5
6	Численность постоянного населения, в т.ч.	тыс. чел.	1074,45	1087,03	1108,08	1125,58
7	<i>городского</i>	тыс. чел.	773,05	794,57	830,97	863,72
8	<i>сельского</i>	тыс. чел.	301,40	292,46	277,11	261,86
9	<i>трудоспособного возраста</i>	тыс. чел.	663,80	644,36	608,04	595,10
10	Темп роста численности населения	%	100,40	100,40	100,55	100,60
11	Коэффициент естественного прироста населения	на 1000 чел.	1,64	1,72	0,77	-0,51
12	Коэффициент миграционного прироста	на 1 000 чел.	2,00	2,29	2,79	3,42
13	Среднедушевые денежные доходы (в месяц) в ценах 2014 г.	руб./мес.	20620,60	21531,00	23803,60	26281,10
14	Темп роста среднедушевых денежных доходов	%	109,60	107,60	105,90	104,68

1.1.1 Экономика Томской области

Динамика основных макроэкономических показателей Томской области в 2014 году и январе-июле 2015 года свидетельствует о сохранении стабильной ситуации в ведущих секторах экономики и подтверждает оптимальность выстраиваемой региональной политики, в том числе направленной на привлечение инвестиций в регион, а главное - создание привлекательных условий для бизнеса.

Томская область занимает лидирующие позиции среди субъектов СФО по показателям: темп роста обрабатывающих производств (1 место), производство и распределение электроэнергии, газа и воды (1 место), объем работ, выполненных по виду деятельности «Строительство» (3 место), объем жилищного строительства (2 место), объем инвестиций в основной капитал на душу населения (2 место), среднемесячная заработная плата (2 место), коэффициент миграционного прироста (2 место), коэффициент младенческой смертности (самое низкое значение в СФО, 5 место по РФ).

В 2014 году индекс промышленного производства увеличился на 0,5%, в том числе в обрабатывающих производствах - на 10,6%.

Рост выпуска продукции обрабатывающих производств в январе-июле 2015 года на 5,1% не перекрыл снижения объемов добычи полезных ископаемых (- 1,2%) и производства и распределения электроэнергии, газа и воды (- 13,6%). В целом индекс промышленного производства по итогам первых семи месяцев 2015 года составил 99,7% к уровню соответствующего периода предыдущего года.

Объем работ, выполненных собственными силами по виду деятельности «строительство», в 2014 году составил в сопоставимой оценке

106,5% к уровню 2013 года, по итогам января-июля 2015 года - 85,7% к уровню января-июля 2014 года.

В 2014 году введены жилые дома общей площадью 619,1 тысяч квадратных метров, рост - 116,6%. Это исторический рекорд за последние 25 лет. В январе-июле 2015 года рост продолжился: введены в эксплуатацию жилые дома общей площадью 326,2 тыс. квадратных метров, что в 1,2 раза больше аналогичного периода прошлого года.

Объем инвестиций в основной капитал в 2014 году составил 108,7 млрд. рублей, увеличившись в действующих ценах на 6 млрд. рублей, или 5,8%, в сопоставимых ценах - снижение на 4,8% к уровню 2013 года. Непростые экономические условия и неустойчивая конъюнктура внешних рынков обусловили снижение инвестиционной активности и в 2015 году. По итогам января-июня 2015 года объем инвестиций в основной капитал составил 47,4 млрд. рублей, что на 3% ниже уровня января-июня 2014 года в сопоставимых ценах. Это является основным ограничением экономического роста Томской области на среднесрочный период 2016-2018 годов.

Вместе с тем, на фоне ослабления курса рубля складывается достаточно благоприятная ситуация для ориентированных на экспорт компаний Томской области. Высокая доля валютной выручки в продажах и относительное отсутствие долговых проблем положительно сказываются на прибыли таких предприятий, что является одним из факторов дальнейшего развития Томской области по траектории роста.

1.1.2 Валовый региональный продукт

В 2014 году, по уточненной оценке Департамента экономики Томской области, объем ВРП Томской области составил 427,8 миллиарда рублей в текущих основных ценах. Впервые с 2009 года физический объем ВРП показывает отрицательное значение - 99,3% к уровню 2013 года. Основная причина снижения обусловлена падением объема добычи полезных ископаемых и соответственно вклада валовой добавленной стоимости в ВРП Томской области, удельный вес которого составляет около 30%.

В январе-июле 2015 года существенным позитивным моментом стало ускорение роста обрабатывающих производств и сельского хозяйства.

В то же время снизились добыча полезных ископаемых; производство и распределение электроэнергии, газа и воды; производство строительных работ; потребительский спрос; инвестиционная активность организаций.

Наиболее значимыми отраслями в структуре производства валового регионального продукта Томской области по оценке 2015 года остаются:

добыча полезных ископаемых - 30%;

обрабатывающие производства - 12%;

операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг - 11%;

транспорт и связь - 10%;

оптовая и розничная торговля - 9%.

Прогнозный показатель ВРП на 2015 год на 3,8 п.п. меньше значения соответствующего показателя, закреплённого в Прогнозе социально-экономического развития Томской области на 2015 год и на плановый период 2016-2017 годов, но на 0,8 п.п. выше значения, предусмотренного базовым сценарием Стратегии социально-экономического развития Томской области до 2030 года. Корректировка показателя обусловлена меняющимися условиями развития экономики региона и страны в целом.

В 2016-2018 годы ключевые отрасли будут определять дальнейшую динамику валового регионального продукта и уже в 2016 году предполагается возобновление экономического роста до 100,1-101,7% и в 2017-2018 годы - до 101,4-103,9%.

Росту экономики региона будет способствовать реализация Концепции создания в Томской области инновационного территориального центра «ИНО Томск», в том числе создание передовых производств на основе развития кластеров и промышленных парков.

Увеличение ВРП в 2016-2018 годах произойдет в основном за счет наращивания физических объемов производства в ключевых отраслях экономики, таких как:

обрабатывающие производства - индекс промышленного производства в 2018 году составит 103,2% к уровню 2015 года;

сельское хозяйство - 102,5%;

розничная торговля - 106,2%;

платные услуги населению - 104%.

1.1.3 Промышленность

Последние годы в Томской области наблюдается замедление темпов роста промышленного производства, что характерно как в целом для России, так и для Сибирского Федерального округа. По итогам 2014 года в области наблюдается небольшое увеличение объемов - на 0,5% (по России - на 1,7%, СФО - на 1,8%) к уровню 2013 года. Совокупный объем отгруженной продукции в 2014 году составил 308,3 млрд. рублей.

Наиболее высокие темпы роста в 2014 году в Томской области продемонстрировали отрасли по производству резиновых и пластмассовых изделий (189,1%), по обработке древесины и производству изделий из дерева (148,5%), по химическому производству (105,4%).

За январь-июль 2015 года промышленность Томской области демонстрирует падение производства на 0,3%. Рост объемов обрабатывающих производств на 5,1% не смог перекрыть падение производства и распределения электроэнергии, газа и воды за январь-июль т.г. на 13,6% и падение в объемах добычи полезных ископаемых на 1,2%, т.к. доля объемов добычи полезных ископаемых в структуре объема отгруженных товаров собственного производства выполненных работ и услуг собственными силами по-прежнему еще очень велика (48,1%).

Исходя из сложившейся ситуации по итогам 2015 года ожидается небольшой рост индекса промышленного производства на 0,2%

относительно 2014 года за счет роста в наиболее технологичном и инновационном секторе промышленности - обрабатывающих производствах на 2,4%.

При сложившемся сложном социально-экономическом положении (как в целом по стране, так и в регионе) в Томской области в 2015 году принят ряд планов и программ, направленных на поддержку экспортно-ориентированных производств, развитие импортозамещения и содействие инновациям. Одним из таких планов является План мероприятий по содействию импортозамещению в Томской области на среднесрочную перспективу, утвержденный распоряжением Губернатора Томской области от 10.02.2015 №26-р, в котором предусмотрены меры, направленные на:

- увеличение объемов федеральной государственной поддержки, получаемой предприятиями Томской области, выпускающими импортозамещающую продукцию/технологии;
- увеличение объема продаж продукции предприятий Томской области;
- стабилизацию экономической ситуации на предприятиях Томской области, выпускающих импортозамещающую продукцию/технологии;
- расширение рынков сбыта продукции предприятий Томской области;
- увеличение доли использования оборудования, материалов и технологий произведенных на территории Российской Федерации;
- устранение недостатка квалифицированных кадров на предприятиях, осуществляющих деятельность, направленную на импортозамещение.

В среднесрочном периоде ожидается сохранение положительной динамики промышленного производства на уровне 1,2%-1,4%, за счет роста обрабатывающих производств и добычи полезных ископаемых. При оптимистичном варианте темпы прироста промышленного производства прогнозируются выше - 1,4%-2,6%, за счет реализации крупных инвестиционных проектов в обрабатывающем производстве.

1.1.4 Инновационная деятельность

Томская область по-прежнему остается одним из наиболее развитых образовательных и инновационных центров страны.

Согласно «Рейтингу инновационных регионов России», подготовленного Ассоциацией инновационных регионов России (АИРР), Томская область относится к группе «сильные инноваторы» и занимает 7 место (лидеры г.Москва, г. Санкт-Петербург, Республика Татарстан) по уровню инновационного развития регионов на основе данных за 2013 год.

Общий объем финансирования деятельности организаций высшего образования и академических институтов, расположенных на территории Томской области, за 2014 год вырос на 1,2% и превысил 21 млрд. рублей.

Объем финансирования научной деятельности организаций высшего образования и научных организаций за 2014 год вырос на 16,4% по отношению к показателю 2013 года и составил 9,3 млрд. рублей, при этом внебюджетное финансирование составило 36,6% от общего объема финансирования и превысило 3 млрд. рублей, что выше уровня 2013 года

на 15,2 %. Внебюджетное финансирование по международным контрактам и грантам составило 293,4 млн. рублей.

Общий объем научно-исследовательских работ, выполненных в рамках федеральных целевых программ и грантов Российской Федерации, составил 1,4 млрд. рублей.

Инновационный пояс организаций высшего образования и научных организаций, расположенных на территории Томской области, достиг 400 компаний, только в прошлом году было создано 30 новых компаний в соответствии с постановлением № 217.

По данным обследования Росстата количество предприятий, осуществлявших технологические, организационные, маркетинговые инновации в 2014 году составило 13,7% от общего числа обследованных организаций, что превышает среднее значение данного показателя по России и СФО (Россия - 9,9%, СФО - 8,8%).

1.1.5 Строительство

В строительном комплексе в 2014 году удалось переломить негативную динамику предшествующих лет. По итогам 2014 года объем работ по виду деятельности «строительство» увеличился на 6,5% к уровню 2013 года (по России снижение - на 4,5%). По показателю выполненных строительных работ на душу населения Томская область входит в тройку лидеров Сибирского федерального округа.

В текущем году в строительстве наблюдается снижение объема работ - за 7 месяцев 2015 года на 14,3% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года (по России - на 7,7%) и объем составил 19,4 млрд. рублей.

При этом по показателю выполненных работ на душу населения Томская область вошла в тройку лидеров строительного сектора за январь-июль 2015 года после Красноярского края и Кемеровской области.

К концу 2015 года объем работ и услуг, выполненных по виду деятельности «строительство» ожидается на уровне 37,2 млрд. рублей или 90% к уровню 2014 года, что на 10,2 п.п. ниже по сравнению со значением соответствующего показателя, рассчитанного в Прогнозе социально-экономического развития Томской области на 2015 год и на плановый период 2016-2017 годов. Замедление темпов роста обусловлено снижением инвестиционной активности, а также высокой базой 2014 года.

Ввод жилья. По итогам 2014 года организациями всех форм собственности и индивидуальными застройщиками введено 619,1 тыс. кв. м общей площади жилых домов, рост - 116,6%. Это исторический рекорд за последние 25 лет. По объему ввода жилья на 1 тыс. жителей Томская область стабильно занимает 2 место в СФО после Новосибирской области.

Рост объемов вводимого жилья в регионе обусловлен увеличением ввода индивидуального жилья в 1,7 раза. В 2014 году введено 294,2 тыс. кв. м индивидуального малоэтажного жилья, из них более 50% (151,2 тыс. кв. м)

введено в сельской местности. По многоквартирному жилью объемы ввода снизились по сравнению с аналогичным периодом 2013 года на 14%.

В январе-июле 2015 года введено 326,2 тыс. кв. м общей площади жилых домов, что в 1,2 раза больше аналогичного уровня прошлого года (в России - рост на 11,9%), также за счет роста ввода индивидуального жилья - в 1,6 раза.

По оценке, в текущем году будет введено 569,3 тыс. кв. м, это на 20 тыс. кв. м больше, чем рассчитано в Прогнозе социально-экономического развития Томской области на 2015 год и на плановый период 2016-2017 годов, чему способствует проводимая государством политика поддержки жилищного строительства.

Дорожная деятельность. В 2014 году по данным Томскстата протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (федерального, регионального или межмуниципального и местного значения) составила 7 440,3 км и увеличилась к уровню 2013 года на 4,7%. Рост показателя обеспечили реализация мероприятий по строительству и реконструкции дорожных объектов, а также включение протяженности улиц в отдельных муниципальных образованиях в общий показатель протяженности дорог.

В 2014 году было построено, реконструировано и введено в эксплуатацию 23,5 км автомобильных дорог и 2 моста протяженностью 71,4 погонных метра.

Итогами развития дорожной инфраструктуры в 2014 году являются:

- завершена реконструкция участка Северного широтного коридора - автомобильной дороги «Могильный Мыс-Парабель-Каргасок» на участке с 80 по 103 километр в Парабельском районе;
- построены два мостовых перехода: через реку Сильга на автомобильной дороге Каргасок-Средний Васюган в Каргасокском районе и через реку Латат в Асиновском районе;
- строительство и ввод в эксплуатацию моста через реку Вах на автомобильной дороге «Нижневартовск-Стрежевой»;
- проводилось строительство мостового перехода через реку Чачамга на автомобильной дороге Белый Яр-Степановка в Верхнекетском районе;
- проводилась реконструкция автомобильной дороги Могильный Мыс-Парабель-Каргасок на участке с 15 по 30 километр.

В 2015 году прирост протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием не ожидается в связи с тем, что все мероприятия, проводимые в части реконструкции автомобильных дорог имеют твердое покрытие.

До конца года протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием сохранится на уровне 7 440,3 км, что на 309,7 км выше показателя запланированного в прогнозе социально-экономического развития Томской области на 2015 год и плановый период 2016-2017 годов, и на 327,3 км выше значения, предусмотренного базовым сценарием Стратегии социально-экономического развития Томской области до 2030 года.

Данная корректировка связана с оформлением в собственность дорог местного значения в отдельных муниципальных образованиях и включением их в протяженность автомобильных дорог общего пользования.

В 2016-2018 годах сохранится положительная динамика развития строительного комплекса по базовому сценарию развития на уровне 100%-102%.

Учитывая прогноз развития экономики области, в среднесрочном периоде роста промышленного строительства не ожидается. Основным драйвером развития строительной отрасли остается жилищное строительство.

Ввод жилья. В 2016 году в Томской области ожидается увеличение показателя по вводу жилья до 573,1 тыс. кв. м и 638,2 тыс. кв. м к концу 2018 года, как за счет роста многоквартирного жилья, так и индивидуального жилищного строительства. Реализация программ «Жилье для российской семьи» и «Социальная ипотека» и других будет стимулировать развитие жилищного строительства в Томской области. В результате динамичного развития жилищного строительства в прогнозном периоде ожидается рост обеспеченности жителей региона жильем с 22,8 кв. м в 2014 году до 24,6 кв.м в 2018 году.

Дорожная деятельность. В связи с ограниченным объемом Дорожного фонда Томской области на 2016-2018 годы и высокой степенью износа дорожного полотна в регионе, приоритетным направлением финансирования в основном определен ремонт автомобильных дорог (сохранение уже существующей дорожной сети).

Основными перспективными инвестиционными проектами до 2030 года для Томской области являются реконструкция автомобильной дороги Камаевка - Асино - Первомайское на участке км 0 - км 53 в Томской области, продолжение строительства и реконструкции участков Северной широтной дороги с привлечением в перспективе федерального финансирования, строительство автомобильных дорог по маршрутам Томск - Тайга и Игол - Орловка с использованием механизмов государственно-частного партнерства и проекты по развитию сети автомобильных дорог с твердым покрытием, ведущих от сети автомобильных дорог общего пользования к общественно значимым объектам сельских населенных пунктов, объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции.

На пространственное развитие Томской области к 2030 году наиболее значимое воздействие окажет реализация крупных инфраструктурных проектов, способствующих более сбалансированному территориальному развитию региона:

строительство Северной широтной автомобильной дороги (участок Томск - Каргасок - Стрежевой);

строительство субширотной Северо-Сибирской железной дороги (Лесосибирск - Колпашево - Нижневартовск);

строительство автодороги межрегионального значения "Омск - Стрежевой";

строительство автодороги межрегионального значения "Томск - Тайга"; развитие железнодорожной инфраструктуры Томской области (модернизация железнодорожной станции "Копылово", строительство вторых путей "Тайга - Томск", строительство вторых путей "Томск - Белый Яр", строительство железнодорожного обхода г. Томска, строительство железной дороги "Томск - Бакчар");

развитие внутреннего водного транспорта.

Реализация указанных инфраструктурных проектов позволит улучшить экономико-географическое положение Томской области на перекрестке транспортных и энергетических потоков между регионами, расположенными севернее и южнее и в сочетании с развитием железнодорожной, автомобильной и портовой инфраструктуры в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах, также реализацией проекта создания скоростных железных и автомобильных дорог между городом Томском, городом Новосибирском, г. Кемерово и г. Барнаулом будет иметь значительный социально-экономический эффект.

1.1.6 Демография

Томская область - регион с положительной демографической динамикой, где в 2014 году продолжился стабильный рост численности населения.

Численность населения Томской области на 01.01.2015 года увеличилась на 4,3 тыс. человек и составила 1074,4 тыс. человек.

Общий коэффициент рождаемости в области снизился по отношению к 2013 году с 13,8 до 13,7 случаев рождений на 1 000 человек населения или на 0,4%. На основании проведенного анализа многолетней динамики коэффициента рождаемости в регионе и в соответствии с полученными трендами прогнозируется дальнейшее падение уровня рождаемости.

Томская область продолжает удерживать одно из лидирующих мест в СФО среди регионов с наименьшими показателями смертности (4 место). В 2014 году коэффициент смертности остался неизменным по сравнению с прошлым годом и составил 11,7 человек на 1 000 населения.

В результате в 2014 году коэффициент естественного прироста составил 1,9 человек на 1 000 человек населения (в 2013 году 2,0). По уровню естественного прироста Томская область занимает 6 место среди регионов СФО.

По итогам 2014 года коэффициент миграционного прироста сохранил положительное значение и составил 2,1 человек на 1 000 человек населения, что меньше показателя 2013 года (3,5). Прирост за счет международной миграции составит 1,8 тысяч человек. 96% прибывших в Томскую область - приезжие из стран СНГ, в том числе на территорию региона за указанный период прибыло 236 граждан Украины. В 2014 году в результате смены места жительства в страны дальнего зарубежья из области выехало 192 человека.

В 2015 году в Томской области ожидается сохранение положительной динамики демографических показателей. Естественный прирост составит 1,6 человек на 1 000 человек населения, миграционный прирост составит 2,0 человека на 1 000 человек населения.

В 2016-2018 годах демографическая ситуация останется стабильной - прирост среднегодовой численности населения прогнозируется на уровне 4,1–4,5 тыс. человек в год. Однако следует отметить некоторое снижение темпов развития демографических процессов в регионе.

Снижение темпов роста численности населения будет происходить за счёт сокращения рождаемости в регионе. Падение уровня рождаемости до 13,4 на тысячу населения в 2016 году прогнозируется в соответствии с трендами проведенного анализа многолетней динамики коэффициента рождаемости в области. Так, одним из факторов, негативно влияющих на сегодняшние показатели рождаемости - это вступление в детородный возраст малочисленного числа женщин, рожденных в 80-90-х годах. Так же на уровень рождаемости оказывают негативное влияние социальное положение семей, трудности с решением жилищных вопросов молодых семей, а также ситуация с трудоустройством молодых специалистов. Таким образом, в среднесрочной перспективе необходимо принимать меры по дополнительной социальной поддержке молодых семей и семей с детьми. Доведение уровня рождаемости в 2018 году до 13,7 на тысячу населения будет достигнут благодаря реализации Плана мероприятий по повышению рождаемости в Томской области до 2018 года.

В период с 2015 по 2018 годы прогнозируется сокращение численности населения в трудоспособном возрасте до 630,6 тыс. человек (655,9 тыс. человек на начало 2014 года).

Увеличение доли старших возрастных групп населения предопределяет увеличение смертности населения. Сохранение коэффициента смертности на уровне 11,7 человек на 1 000 человек населения к 2018 году будет достигнуто за счёт реализации мероприятий, направленных на снижение смертности населения от сердечно-сосудистых заболеваний, новообразований, в результате дорожно-транспортных происшествий.

Снижение численности населения в трудоспособном возрасте может вызвать дефицит предложения на рынке труда. Проблема заключается не только в абсолютном сокращении численности людей в рабочих возрастах (её решением может стать развитие трудозамещающих технологий), но и в старении рабочей силы, что может сказаться на способности к восприятию инноваций. Увеличение числа населения в престарелом возрасте влечет за собой рост нагрузки на здравоохранение, социальную защиту населения, повышение расходов областного бюджета.

Реализация мер в сфере демографического развития позволит увеличить ожидаемую продолжительность жизни в регионе до 72,5 лет к 2018 году (70,7 лет в 2014 году).

С учетом перечисленных факторов демографическая политика Томской области будет направлена на улучшение здоровья и рост продолжительности

жизни населения, повышение рождаемости и создание благоприятных условий для жизнедеятельности семьи, оптимизацию миграционных процессов, адаптацию экономики и социальной инфраструктуры к процессу старения населения.

1.1.7 Условия и уровень жизни населения Томской области

По итогам 2014 года номинальные среднедушевые денежные доходы населения Томской области увеличились на 5,3% и составили 21 510,5 рублей в месяц, что выше, чем в среднем по Сибирскому федеральному округу (21 473 рублей). В РФ - 27 714 рублей. Учитывая более высокий темп роста инфляции (107,7% за 2014 год), реальные располагаемые денежные доходы населения Томской области снизились и составили 97,1%, что соответствует динамике в среднем по Российской Федерации - снижение до 99%. По показателю реальных располагаемых денежных доходов населения по итогам 2014 года Томская область занимает седьмое место в Сибирском федеральном округе. Свыше 100,0% обеспеченность реальными располагаемыми доходами населения наблюдается в Омской области (105,8%), Алтайском крае (106,9%) и республике Алтай (108,2%).

Фонд начисленной заработной платы в 2014 году составил 125 млрд. рублей. Темп роста 106,5%.

По итогам 2014 года доля населения с доходами ниже прожиточного минимума составила 16,9%. Это выше, чем в 2013 году, когда уровень бедности составлял 16,1%.

Причиной стало то, что в 2014 году прожиточный минимум в Томской области увеличился на 10,9% и составил 8 607 рублей, в результате темп роста ПМ превысил темп роста денежных доходов населения. В целом по Российской Федерации уровень бедности также увеличился с 10,8% в 2013 году до 11,2% в 2014 году.

За 7 месяцев 2015 года реальные располагаемые денежные доходы населения составили 105,4% (за 7 месяцев 2014 года - 100%), что обусловлено ростом номинальных денежных доходов населения на 116,2%. Они составили 23 170 рублей.

Причиной высокого роста денежных доходов населения стало то, что в соответствии с Методикой Росстата по учёту денежных доходов населения, на их величину влияет изменение объёма взятых населением кредитов. По данным Центрального Банка Российской Федерации за первое полугодие 2015 года объём предоставленных населению кредитов сократился почти в 2 раза, или на 13,9 млрд. рублей, что увеличило общий объём доходов населения на эту же сумму. Также на рост доходов повлияло значительное увеличение доходов населения от продажи иностранной валюты, рост накопления сбережений во вкладах и ценных бумагах, инвестирования в недвижимость.

Темп роста фонда заработной платы за 6 месяцев 2015 года составил 105,9%.

Высокий уровень инфляции predetermined значительное увеличение прожиточного минимума населения. За 2 квартал 2015 года его значение составило 10 938 рублей, рост по отношению к ПМ за 2 квартал 2014 года - 124,1%.

По предварительной оценке в 2015 году ожидаемое значение реальных располагаемых денежных доходов увеличится и составит 100,5% (Россия - 92,2%).

Темп роста фонда заработной платы составит по предварительной оценке 105%.

Среднегодовая величина прожиточного минимума составит 10 656 рублей, темп роста к предыдущему году 123,8%, что predetermined незначительное увеличение уровня бедности до 17% в 2015 году.

В среднесрочном периоде продолжится рост показателей уровня жизни населения. По прогнозу в 2018 году денежные доходы в расчёте на душу населения в номинальном выражении составят 29 808,4 рублей (по оптимистичному варианту - 32 780,3 рублей) и возрастут по отношению к 2014 году в 1,39 раз (оптимистичный вариант - в 1,52 раза) за счёт увеличения фонда заработной платы работников бюджетной сферы в связи с реализацией указов Президента Российской Федерации, а также за счёт ежегодной индексации пенсий.

Принимая во внимание ожидаемое снижение индекса потребительских цен в период 2016-2018 годов, в среднесрочном периоде прогнозируется постепенное увеличение реальных располагаемых денежных доходов населения Томской области со 100,5% в 2015 году до 102,8% в 2018 году. Рост реальных располагаемых денежных доходов будет сдерживаться умеренными темпами роста заработной платы и доходов от предпринимательской деятельности.

В прогнозный период по мере ускорения экономического роста ускорится и динамика фонда заработной платы и в бюджетном и в реальном секторах экономики. Темп роста ожидается в 2016 году на уровне 107,2% к предыдущему году, в 2018 году - увеличится в 1,3 раза по отношению к 2014 году.

В среднесрочном периоде вместе с повышением потребительских цен продолжится рост величины прожиточного минимума. В 2018 году ожидается рост величины прожиточного минимума в среднем на душу населения Томской области до 13 403,0 рублей, что в 1,6 раза выше, чем в 2014 году. Такая динамика обусловлена, в первую очередь, значительным увеличением данного показателя в 2015 году (123,8% по отношению к 2014 году). Кроме того, в прогнозе учтено увеличение в 2018 году величины прожиточного минимума на 5% (оценка Минтруда России) в связи с введением в 2018 году новой потребительской корзины, которая в соответствии с Федеральным законом от 24 октября 1997 г. № 134-ФЗ «О прожиточном минимуме в Российской Федерации» должна уточняться не реже одного раза в пять лет.

Увеличение размера прожиточного минимума и сдержанные темпы роста реальных доходов населения в прогнозном периоде окажут сдерживающее влияние на темпы снижения уровня бедности населения в Томской области, который по прогнозу составит к 2018 году 15% - 14,8%.

1.1.8 Занятость населения, рынок труда

Особенностью 2010-2013 годов являлось увеличение занятости в экономике, несмотря на устойчивую тенденцию к замедлению темпов экономического роста. В 2014 году отмечено сокращение численности занятых в экономике Томской области на 4,2 тыс. человек, которая по итогу года составила 491,6 тыс. человек. Это является отражением экономического спада, низкой инвестиционной активностью хозяйствующих субъектов, вследствие чего новые рабочие места создавались в незначительном объеме, спрос на рабочую силу уменьшился.

Ситуация на рынке труда Томской области традиционно дополняется структурными дисбалансами и, в отдельных случаях, неудовлетворенным спросом на высококвалифицированные кадры.

В 2014 году на реализацию региональной политики занятости в Томской области израсходовано 503,9 млн. рублей, в том числе из федерального бюджета - 400,5 млн. рублей. 98,6% средств федеральной субвенции направлены на социальные выплаты безработным гражданам. Реализация мероприятий на рынке труда Томской области в 2014 году была ориентирована на выполнение инаугурационных указов Президента РФ, повышение уровня занятости населения Томской области и осуществлялась программно-целевым методом.

Численность безработных граждан, состоявших на учете в центрах занятости населения, на 1 января 2015 года составила 8,3 тыс. человек (на 1 января 2014 года - 8,8 тыс. человек). По уровню зарегистрированной безработицы (1,6% на 01.01.2015) Томская область занимает 6 место среди регионов СФО (1,5 %), в РФ - 1,2%.

По состоянию на 01.01.2015 коэффициент напряженности на рынке труда, т.е. численность незанятого населения, состоящего на учёте в органах службы занятости, на одну заявленную вакансию составил 0,6. В рейтинге регионов СФО по этому показателю область занимает 2 место.

Основная задача исполнительных органов государственной власти Томской области в политике на рынке труда - сохранение и модернизация действующих рабочих мест, содействие созданию новых рабочих мест в приоритетных секторах экономики.

По оценке, к концу 2015 года численность занятых в экономике составит 494 тыс. человек.

Численность безработных, зарегистрированных в службах занятости, к концу 2015 года, по оценке, увеличится до 9,1 тыс. человек.

Оценка показателей общей безработицы (по методологии МОТ) за 2015 год: незначительное увеличение уровня общей безработицы до 7,8%

(в 2014 году - 7,6%), увеличение численности безработных до 42,1 тыс. человек (в 2014 году - 41,8 тыс. человек).

Состояние рынка труда Томской области и уровень занятости населения в средне и долгосрочной перспективе будут определяться:

- степенью активности спроса на рабочую силу со стороны реального сектора экономики в зависимости от внутрироссийской и внешнеэкономической конъюнктуры, масштабов реализации инвестиционных и инновационных проектов, создающих новые рабочие места;
- сокращением численности трудовых ресурсов Томской области в связи с уменьшением численности населения трудоспособного возраста;
- реализацией государственных программ на рынке труда;
- сохранением межмуниципальных диспропорций на рынке труда Томской области, недостаточной мобильностью трудовых ресурсов и ростом спроса на высококвалифицированных специалистов.

Прогноз численности занятых в экономике Томской области на 2016–2018 годах выполнен с учетом экономической конъюнктуры, находящейся под давлением санкционной и антисанкционной политики, сложившейся в 2014–2015 годах динамики определённого сжатия рынка труда, а также реализацией комплекса мер по сохранению экономической активности лиц, вышедших на пенсию. Численность занятых в экономике в 2016 г. уменьшится до 493,5 тыс. человек, а к 2018 году - до 491 тыс. человек.

В Томской области ежегодно реализуются региональные и федеральные программы, направленные на сокращение безработицы и снижение напряжённости рынка труда. В результате реализации программных мероприятий и эффективной работы служб занятости населения зарегистрированная безработица снижается ежегодно примерно на 0,1 п.п. В 2016 г. она практически не изменится по сравнению с 2015 г. и составит 1,7%, а к 2018 году, по прогнозу, снизится до 1,6%. Число лиц, зарегистрированных в службе занятости в качестве безработных, сократится к 2018 г. на 0,6 тыс. чел. до 8,5 тыс. чел. (по второму варианту - до 7,6 тыс.).

Прогноз уровня общей безработицы выполнен с учетом сценарных условий и целевых ориентиров, доведённых Минэкономразвития России. К 2018 году она по прогнозу составит 7,4%.

1.1.9 Территориальное развитие

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 октября 2011 года №1756-р была одобрена концепция создания в Томской области Центра образования, исследований и разработок, целью которой являлось создание в Томской области инновационного центра на имеющейся образовательной, научно-исследовательской и производственной базе организаций области. К настоящему времени эта концепция реализована в части консолидации научного потенциала.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 14 января 2015 года № 22-р одобрена новая концепция, предусматривающая создание

в Томской области инновационного территориального центра «ИНО Томск» (далее – Концепция), и утверждён план мероприятий («дорожная карта») по её реализации в 2015–2020 годах (Таблица 2). Ее цель - установление прочных связей между научными организациями и промышленными предприятиями региона.

Концепцией предусматривается создание на базе научного и промышленного потенциала Томской области новой технологической базы, развитие транспортной и информационно-коммуникационной инфраструктуры, обеспечение скоординированного развития территорий Томской агломерации, включающей город Томск, особую экономическую зону технико-внедренческого типа, закрытое административно-территориальное образование город Северск и Томский район.

Концепция включает:

Направление «Передовое производство», которое предусматривает создание и развитие импортозамещающих производств, создание кластеров (ядерных технологий, нефтехимический, лесопромышленный, фармацевтики и медицинской техники, информационных технологий, возобновляемых ресурсов, трудноизвлекаемых ресурсов и др.) и мощных производственных цепочек с учетом имеющегося в регионе ресурсного, человеческого и научного потенциала.

Направление «Наука и образование», которое предполагает реализацию мероприятий по созданию комфортного университетского кампуса, повышение конкурентоспособности томских университетов и научных организаций, обеспечение взаимодействия и востребованность результатов исследований и разработок научно-образовательного парка со стороны промышленности, а также на участие университетов в развитии технологических кластеров.

Направление «Технологические инновации, новый бизнес», которое предусматривает развитие внедренческого парка - особой экономической зоны технико-внедренческого типа и инновационного окружения томских университетов и научных организаций. Это направление должно обеспечить развитие экосистемы инноваций и увеличить количество инновационных предприятий.

Направление «Умный и удобный город», которое объединило мероприятия и проекты по развитию томской агломерации, изменению облика городского центра и развитию городской среды. Это направление предполагает создать необходимые условия для привлечения и удержания трудовых ресурсов, создание комфортных условий для работы и проживания, повышение качества жизни.

Основа этого направления – развитие городских районов, таких как медицинский парк, индустриальный парк, научно-образовательный парк, внедренческий парк, спортивный парк, перспективные жилые районы, историко-культурный парк на территории Томских набережных.

Направление «Деловая среда» выделено для проведения работы по организации взаимодействия участников проекта, скоординированного

развития городских территорий и повышения эффективности управления проектом. Предполагает развитие государственно-частного партнерства, внедрение регионального инвестиционного стандарта, стандарта развития конкуренции в субъектах Российской Федерации, повышение позиций в национальном рейтинге состояния инвестиционного климата субъектов Российской Федерации, улучшение условий ведения бизнеса, развитие социального предпринимательства и т.д.

Реализация мероприятий Концепции расширит масштабы использования и применения технологических инноваций во всех отраслях промышленности Томской области, вносящих существенный вклад в экономику региона, а также повысит привлекательность Томской области для высококвалифицированных специалистов и инвесторов.

Таблица 2 - Перечень приоритетных мероприятий концепции создания в томской области инновационного территориального центра "ИНО Томск»

	Наименование мероприятия	Сроки реализации
I. Мероприятия, осуществляемые в рамках направления "Передовое производство"		
Кластер ядерных технологий		
1.	Строительство опытно-демонстрационного энергоблока с реактором на быстрых нейтронах со свинцовым теплоносителем на площадке закрытого административно-территориального образования г. Северск Томской области	2015 - 2020 годы
2.	Строительство модуля переработки отработавшего ядерного топлива реакторов на быстрых нейтронах (открытое акционерное общество "Сибирский химический комбинат", закрытое административно-территориальное образование г. Северск Томской области)	2015 - 2020 годы
3.	Строительство модуля фабрикации и пускового комплекса рефабрикации плотного смешанного уранплутониевого топлива для реакторов на быстрых нейтронах (открытое акционерное общество "Сибирский химический комбинат", закрытое административно-территориальное образование г. Северск Томской области)	2015 - 2020 годы
4.	Производство полимерных композиционных материалов для строительства	2015 - 2020 годы
5.	Производство импортозамещающих сорбентов (ионообменных смол)	2015 - 2020 годы
6.	Создание производства многоканального сканера для динамического контроля качества дорожного покрытия "Кондор"	2015 - 2017 годы
Нефтехимический кластер		
7.	Развитие производства полимеров (общество с ограниченной ответственностью "Томскнефтехим", публичное акционерное общество "СИБУР Холдинг")	2015 - 2017 годы
8.	Реконструкция и техническое перевооружение производства формалина и карбамидоформальдегидных смол (общество с ограниченной ответственностью "Сибирская метанольная химическая компания", открытое акционерное общество "Востокгазпром")	2015 - 2017 годы

9.	Строительство завода по производству глиоксала (общество с ограниченной ответственностью "Новохим")	2015 - 2017 годы
10.	Строительство завода по производству реагентов для буровых установок (общество с ограниченной ответственностью "Научно-производственное объединение "Реагенты Сибири")	2015 - 2020 годы
11.	Строительство новой установки по переработке нефти (общество с ограниченной ответственностью "Томскнефтепереработка")	2015 - 2017 годы
12.	Высокотехнологичные производства продукции, в том числе импортозамещающей, из местного сырья на базе фторидных технологий (Государственная корпорация по атомной энергии "Росатом")	2015 - 2020 годы
13.	Создание производства пигментного диоксида титана на основе фторидной технологии производительностью 20000 тонн в год по ильменитовому концентрату на территории открытого акционерного общества "Сибирский химический комбинат" (Государственная корпорация по атомной энергии "Росатом", открытое акционерное общество "Туганский горно-обогатительный комбинат "Ильменит")	2015 - 2020 годы
14.	Строительство комплекса по сжижению природного газа "Каргала" и необходимой инфраструктуры для приема, хранения и транспортировки газа (открытое акционерное общество "Газпром")	2015 - 2017 годы
15.	Строительство завода по производству сжиженного природного газа мощностью 300 тыс. тонн в год	2018 - 2020 годы
16.	Реконструкция автомобильной дороги Томск - Самусь на участке 12 - 18,5 км в Томской области	2015 - 2017 годы
17.	Модернизация промышленного железнодорожного узла (станции) Копылово	2015 - 2017 годы
Инновационный территориальный кластер фармацевтики, медицинской техники и информационных технологий Томской области		
18.	Реализация программы развития инновационного территориального кластера фармацевтики, медицинской техники и информационных технологий Томской области	2015 - 2017 годы
19.	Развитие российского производства препаратов крови федерального государственного унитарного предприятия "Научно-производственное объединение по медицинским иммунобиологическим препаратам "Микроген" Министерства здравоохранения Российской Федерации на производственной базе филиала в г. Томске	2015 - 2017 годы
20.	Строительство микрорайона комплексной малоэтажной жилой застройки (включая социальную, инженерную и транспортную инфраструктуру) для участников инновационного территориального кластера фармацевтики, медицинской техники и информационных технологий Томской области, специалистов университетов и научных организаций Томской области и резидентов особой экономической зоны технико-внедренческого типа "Томск"	2015 - 2020 годы
Индустриальный парк		
21.	Развитие объектов транспортной и инженерной инфраструктуры для площадки N 1 (Северная) промышленного парка в г. Томске	2015 - 2020 годы
22.	Развитие объектов транспортной и инженерной инфраструктуры для площадки N 1 (Северная) промышленного парка в г. Томске (2-я очередь на территории закрытого административно-территориального образования "Северск" Томской области)	2015 - 2020 годы
23.	Развитие объектов транспортной и инженерной инфраструктуры для площадки N 2 (Березовая) промышленного парка в г. Томске	2015 - 2020 годы

Лесопромышленный кластер		
24.	Создание лесопромышленного парка, закрытое акционерное общество "Русско-китайская инвестиционная компания по развитию торгово-промышленного сотрудничества в Томской области" (общество с ограниченной ответственностью "Хенда - Сибирь", г. Асино, пгт. Белый Яр)	2015 - 2020 годы
25.	Строительство завода по производству древесно-стружечных плит в г. Томске (общество с ограниченной ответственностью "Томлесдрев")	2015 - 2017 годы
26.	Строительство завода по производству плит с ориентированной плоской стружкой в г. Томске (закрытое акционерное общество "Лесоперерабатывающий комбинат "Партнер-Томск")	2015 - 2017 годы
27.	Реконструкция автомобильной дороги Камаевка - Асино - Первомайское на участке км 0 - км 53 в Томской области	2015 - 2017 годы
Кластер возобновляемых природных ресурсов		
28.	Строительство рыбоводного экспериментально-производственного комплекса "Аквабиоцентр Томской области"	2018 - 2020 годы
29.	Разработка и внедрение инновационной геоинформационной технологии учета и оценки природных ресурсов (лесное хозяйство, рыбохозяйственный комплекс, охотничье хозяйство, дикоросы), объемов их допустимого извлечения, воспроизводства и охраны (для улучшения статистического учета) с участием Минприроды России, Минсельхоза России, Администрации Томской области, университетов, научных организаций, инновационного бизнеса	2015 - 2017 годы
Кластер трудноизвлекаемых природных ресурсов		
30.	Геологическое изучение объектов, содержащих трудноизвлекаемые запасы нефти на территории Томской области	2015 - 2020 годы
31.	Разработка Арчинского месторождения	2015 - 2020 годы
Проекты		
32.	Разработка Туганского титан-цирконового месторождения и строительство горнообогатительного комбината мощностью 4 млн. тонн минеральных песков в год (открытое акционерное общество "Туганский горно-обогатительный комбинат "Ильменит" с поясом сервисных технологических компаний)	2015 - 2020 годы
33.	Модернизация производства кабельно-проводниковой продукции в резиновой изоляции, закрытое акционерное общество "Сибкабель" (строительство производственного корпуса, приобретение современного резиноделательного оборудования, удовлетворяющего европейским требованиям по экологии)	2015 - 2017 годы
34.	Мероприятия по поддержке продвижения продукции малых и средних предприятий несырьевой направленности	2015 - 2020 годы
35.	Реконструкция железнодорожной станции Туган (дер. Малиновка)	2015 - 2017 годы
II. Мероприятия, осуществляемые в рамках направления "Наука и образование"		
36.	Реконструкция учебного корпуса N 3 федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Томский государственный архитектурно-строительный университет" (г. Томск, пл. Соляная, д. 2)	2015 - 2017 годы
37.	Реконструкция памятника истории и культуры регионального значения (учебный корпус N 2 федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего	2015 - 2017 годы

	профессионального образования "Томский государственный архитектурно-строительный университет", г. Томск, пл. Соляная, д. 2, строение 1)	
38.	Строительство бассейна, ул. Савиных, д. 5, г. Томск (федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Национальный исследовательский Томский политехнический университет")	2015 - 2017 годы
39.	Строительство комплекса учебно-лабораторных зданий федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования "Национальный исследовательский Томский политехнический университет" в г. Томске, 1-я очередь - бизнес-инкубатор	2015 - 2017 годы
40.	Создание научно-образовательного центра "Технопарк ресурсоэффективных технологий" федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования "Национальный исследовательский Томский политехнический университет"	2015 - 2020 годы
41.	Строительство общежития для иностранных студентов федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования "Национальный исследовательский Томский политехнический университет" (ул. Карпова, д. 3)	2015 - 2020 годы
42.	Санация объектов (студенческих общежитий) (федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Национальный исследовательский Томский политехнический университет")	2015 - 2020 годы
43.	Строительство комплекса студенческих общежитий. Общежитие на 350 мест по ул. К. Ильмера, д. 15/1 (строительный адрес ул. К. Ильмера, д. 21) в г. Томске (федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Томский государственный педагогический университет")	2015 - 2017 годы
44.	Строительство общежития государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Сибирский государственный медицинский университет" Министерства здравоохранения Российской Федерации (г. Томск, ул. Тверская, д. 27)	2015 - 2017 годы
45.	Реконструкция спорткомплекса и строительство бассейна на 6 дорожек (федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Томский государственный архитектурно-строительный университет") (г. Томск, ул. Партизанская, д. 16)	2015 - 2017 годы
46.	Строительство инженерно-технологического корпуса (федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Национальный исследовательский Томский государственный университет")	2015 - 2020 годы
47.	Строительство корпуса научно-исследовательского института биологии и биофизики (федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Национальный исследовательский Томский государственный университет")	2015 - 2017 годы
48.	Строительство сетевого кампуса для обеспечения онлайн-образования (федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Национальный исследовательский Томский государственный университет")	2015 - 2017 годы
49.	Строительство учебно-лабораторного корпуса (федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Томский государственный университет систем управления и радиоэлектроники")	2015 - 2020 годы
50.	Строительство инжинирингового центра (федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Томский государственный университет систем управления и радиоэлектроники")	2015 - 2020 годы
51.	Строительство учебно-лабораторного корпуса (федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Национальный	2015 - 2020 годы

	исследовательский Томский государственный университет")	
52.	Строительство учебного корпуса 1 (федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Национальный исследовательский Томский государственный университет")	2015 - 2020 годы
53.	Строительство учебного корпуса 2 (федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Национальный исследовательский Томский государственный университет")	2015 - 2020 годы
54.	Строительство комплекса общежитий (федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Национальный исследовательский Томский государственный университет")	2015 - 2020 годы
55.	Строительство жилого дома гостиничного типа для магистрантов и аспирантов с размещением предприятий бытового обслуживания и общественного питания	2015 - 2020 годы
56.	Строительство жилого дома гостиничного типа для профессоров и докторантов с размещением предприятий бытового обслуживания и общественного питания	2015 - 2020 годы
57.	Строительство крытого легкоатлетического манежа (федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Национальный исследовательский Томский государственный университет")	2015 - 2020 годы
58.	Строительство крытого ледового стадиона (федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Национальный исследовательский Томский государственный университет")	2015 - 2020 годы
59.	Строительство общеобразовательной школы для размещения инновационного образовательного учреждения - победителя международного конкурса проектов "Школа "Сколково" в жилом районе "Солнечная долина" (ул. П. Федоровского, д. 4)	2015 - 2020 годы
60.	Создание центров превосходства (5 центров) "профессиональная образовательная организация - компания" для подготовки кадров с использованием новейшего оборудования в сфере строительства и жилищно-коммунального хозяйства, здравоохранения, нефтегазового и аграрного комплексов, водного транспорта и судоходства	2015 - 2020 годы
61.	Создание на базе областного государственного бюджетного образовательного учреждения среднего профессионального образования "Томский техникум информационных технологий" совместно с федеральным государственным автономным образовательным учреждением высшего образования "Национальный исследовательский Томский политехнический университет" и открытым акционерным обществом "Газпром" образовательно-отраслевого центра по подготовке кадров для газовой индустрии и топливно-энергетического комплекса регионов Сибири и Дальнего Востока	2015 - 2017 годы
62.	Создание культурно-досугового студенческого центра	2015 - 2020 годы
63.	Реализация региональной программы модернизации педагогического образования на 2015 - 2017 годы "Подготовка кадров по прикладному бакалавриату на основе сетевых интегрированных программ, профессиональная образовательная организация - образовательная организация высшего образования"	2015 - 2020 годы
64.	Организация многоуровневой подготовки кадров для обеспечения потребностей сотрудничества Российской Федерации со странами Центральной Азии в рамках деятельности консорциума научно-образовательных и научных организаций Томской области и на базе системы федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Томский государственный педагогический университет" - профессиональная образовательная организация	2015 - 2020 годы

65.	Реализация мероприятий технологической платформы "Медицина будущего" на территории Томской области с участием университетов, научных организаций, малых и инновационных предприятий и резидентов особой экономической зоны технико-внедренческого типа "Томск"	2015 - 2020 годы
66.	Создание на базе университетов г. Томска Центра космических услуг Томской области	2015 - 2017 годы
III. Мероприятия, осуществляемые в рамках направления "Технологические инновации, новый бизнес"		
67.	Создание объектов особой экономической зоны технико-внедренческого типа "Томск" (административно-деловой центр, Центр инноваций и технологий (2-я очередь), строительство научно-внедренческого центра (Экспоцентр) (1-й и 2-й пусковые комплексы), Технопарк "Идея центр" (IT-приборостроение), строительство научно-внедренческого центра (центр биотехнологий), инфраструктурные объекты)	2015 - 2020 годы
IV. Мероприятия, осуществляемые в рамках направления "Умный и удобный город"		
68.	Обеспечение городских территорий и населенных пунктов в границах агломерации, а также прилегающих к ней дорог услугами доступа в информационно-телекоммуникационную сеть Интернет и сотовой связью, в том числе в целях использования современных информационно-коммуникационных технологий (системы ГЛОНАСС) для мониторинга транспортных средств (в рамках проекта Минкомсвязи России по обеспечению доступом в информационно-телекоммуникационную сеть Интернет населенных пунктов с численностью жителей свыше 250 человек)	2015 - 2017 годы
69.	Обеспечение инженерной, транспортной и социальной инфраструктурой территории строящегося жилого комплекса "Южный" с выходом 537 тыс. кв. м жилья эконом-класса (Томская область, Томский район, пос. Зональная станция)	2015 - 2020 годы
Медицинский парк		
70.	Строительство хирургического корпуса на 120 коек с поликлиническим отделением на 200 посещений в смену (областное государственное автономное учреждение здравоохранения "Томский областной онкологический диспансер") в г. Томске	2015 - 2017 годы
71.	Строительство пристройки хирургического корпуса на 250 коек к областному государственному автономному учреждению здравоохранения "Детская больница N 1"	2015 - 2020 годы
72.	Строительство объекта "Детская инфекционная больница по ул. И. Черных в г. Томске"	2015 - 2020 годы
73.	Строительство Центра позитронно-эмиссионной томографии	2015 - 2017 годы
Проект "Томские набережные"		
74.	Строительство объектов проекта "Томские набережные" (торгово-развлекательный центр, Экспоцентр с гостиничным комплексом на 200 номеров, сетевой отель на 200 номеров с бизнес-центром, офисный центр класса А или В+ (район устья р. Ушайки), офисный центр класса А или В+ (район коммунального моста), академпарк - центр спорта и семейного отдыха в г. Томске)	2015 - 2020 годы
75.	Защита территорий г. Томска на правом берегу р. Томи от коммунального моста до устья р. Ушайки от негативного воздействия вод	2015 - 2020 годы
76.	Создание обеспечивающих объектов, относящихся к объекту "Защита территорий г. Томска на правом берегу р. Томи от коммунального моста до устья р. Ушайки от негативного воздействия вод", в том числе "Предпроектная разработка вариантов внешнего энергоснабжения (водо-, тепло-, газо-, электроснабжения и водоотведения) проектируемой территории "Томские набережные" до 2030 года с учетом развития южной и центральной частей города Томска", "Строительство водопроводных сетей и	2015 - 2020 годы

	водопроводной насосной станции 1 и насосной станции 2 на левом и правом берегу р. Томи", "Строительство водовода", "Строительство малой теплоэлектростанции", "Проектирование и реконструкция канализационной насосной станции в г. Томске, 2 участков канализационных линий в г. Томске"	
Историко-культурный парк		
77.	Благоустройство набережной р. Ушайки	2015 - 2017 годы
78.	Регенерация исторической зоны "Татарская Слобода" - историко-культурный центр	2015 - 2020 годы
79.	Создание музейного комплекса "Музей науки и техники в г. Томске"	2015 - 2017 годы
80.	Строительство туристско-рекреационной зоны на территории закрытого административно-территориального образования г. Северск Томской области - строительство объектов инженерной и транспортной инфраструктуры	2015 - 2017 годы
Спортивный парк		
81.	Создание академпарка - центра спорта и семейного отдыха в г. Томске	2015 - 2020 годы
82.	Строительство дворца ледовых видов спорта "Арена Томск" в г. Томске	2015 - 2020 годы
83.	Строительство регионального центра спортивной и художественной гимнастики в г. Томске	2015 - 2020 годы
84.	Строительство центра спортивных единоборств в г. Томске	2015 - 2017 годы
85.	Строительство футбольного манежа в г. Томске	2018 - 2020 годы
86.	Строительство канала для гребного слалома и рафтинга на устье р. Ушайки (Губернаторский квартал г. Томска)	2015 - 2017 годы
Транспортная доступность агломерации		
87.	Строительство скоростной автомобильной дороги "Томск - Тайга" с использованием механизмов государственно-частного партнерства	2015 - 2020 годы
88.	Реконструкция автомобильной дороги Томск - Аэропорт на участке 10 - 20 км в Томском районе Томской области	2015 - 2017 годы
89.	Строительство транспортной развязки под железной дорогой "Тайга - Томск" на 76 км (тоннельное пересечение в районе пл. Южная - ул. Мокрушина)	2015 - 2017 годы
90.	Реконструкция автодороги Северск - Томск со строительством двухуровневой развязки на железнодорожном переезде по ул. Смирнова г. Томска	2015 - 2020 годы
91.	Строительство ул. Победы (закрытое административно-территориальное образование г. Северск Томской области) с выходом к Левобережной дороге г. Томска	2015 - 2020 годы
92.	Строительство и реконструкция участков Северной широтной автомобильной дороги на территории Томской области	2015 - 2020 годы
93.	Реконструкция аэропортового комплекса "Богашево" (г. Томск) (реконструкция искусственной взлетно-посадочной полосы)	2015 - 2017 годы

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.

Политические	Экономические
Законодательные инициативы государства по финансовой поддержке пригородного железнодорожного транспорта; Законодательство в сфере тарифной политики и тарифообразования; Законодательство в сфере налоговой политики; Антимонопольное и трудовое законодательства	Объём финансирования из областного бюджета ; Платежеспособный спрос населения; Экономическая ситуация в Томской области; Основные внешние издержки (энергоносители, транспорт); Инвестиционный климат в отрасли; Сезонность потребления транспортных услуг; Уровень инфляции
Социально - культурные	Технологические
Реклама и связи с общественностью через СМИ Структура доходов и расходов пользователей услугами Общества Демография и темпы роста населения Изменения законодательства, затрагивающие социальные факторы Потребительские предпочтения пассажиров Отношение к работе и отдыху Поло – возрастная структура населения области Отношение к образованию	Информация и коммуникации, развитие и влияние интернета Необходимость дополнительных инвестиций в подвижной состав и инфраструктуру железных дорог вследствие ужесточения требований к уровню развития и качеству транспортных услуг Доступ к внешним технологиям, лицензирование, патенты Уровень использования инноваций и технологий Развитие технологий, сети автодорог

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

Таблица

Таблица 3 – Негативные факторы развития пригородного транспорта Томской области

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
Внешняя макросреда	- низкая плотность населения; - сложные природно-климатические условия; - общее понижение благосостояния населения в условиях кризисных процессов в результате внешнего давления на экономику Российской Федерации; - низкая плотность транспортной инфраструктуры; - низкая плотность населения в районах, удалённых от железной дороги; - большая площадь региона.

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
Среда влияния	<ul style="list-style-type: none"> - повышение уровня автомобилизации с сохранением отрицательной динамики спроса на пригородные пассажирские перевозки общественным транспортом; - дефицит денежных средств в бюджете Томской области на финансирование развития пригородных пассажирских перевозок; - невысокая транспортная подвижность населения за пределами Томской агломерации; - неравномерность распределения дорожной и железнодорожной сети региона; - неравномерность распределения населения по площади региона. - снижение пассажиропотока в связи с миграцией населения из муниципальных районов и городских округов в областной центр. .
Внутренняя среда	<ul style="list-style-type: none"> - низкая инвестиционная привлекательность пригородных пассажирских перевозок; - высокий объём нелегальных и «серых» пригородных и межмуниципальных автобусных перевозок; - неравномерность транспортного спроса в течение года.

Пояснения к таблице

Можно выделить ряд ограничений и проблем транспортного сообщения, существующие на территории Томской области.

Одной из главных проблем является повсеместное доминирование личного автомобильного транспорта, при том, что пропорции использования транспорта следующие: 25-30% жителей пользуются личным автомобильным транспортом и 70-75% соответственно пользуются общественным транспортом. При этом, развитию общественного транспорта уделяется значительно меньше внимания.

Межмуниципальная маршрутная сеть на территории Томской области включает 44 автобусных маршрута, которые обеспечивают транспортную связь населения административных центров 15 муниципальных районов (городских округов Томской области) и более 50 сельских населенных пунктов Томского района с областным центром.

Автобусное сообщение, в сравнении с иными видами транспорта, в настоящее время имеет гораздо большее развитие с точки зрения охвата маршрутной сетью, а сообщение по пригородным и межмуниципальным направлениями осуществляется почти исключительно посредством автобусов.

Стоит отметить, что автобусные маршруты в рамках агломерации Томск – Северск –Томский район имеют высокую степень дублирования на определенных участках, что приводит к заторам и снижению безопасности на дорогах.

На междугородних маршрутах стоит отметить недостаточную интенсивность маршрутов и, также, дублирование на некоторых направлениях.

На протяжении 2014 года и в нынешнем (2015) году проходят исследования пассажиропотоков, которые призваны упорядочить существующую организацию перевозок и маршрутную сеть.

Далее выделены основные проблемы и ограничения по видам транспортного сообщения.

Наземный электрический и автомобильный транспорт:

- доминирование автобусного транспорта, находящегося в общем потоке с автомобилями – отсутствие выделенных полос для общественного транспорта;
- дублирование автобусных маршрутов;
- отсутствие четкой схемы работы с перевозчиками, неисполнение перевозчиками обязанностей (окончание обслуживания маршрута ранее указанного времени, смена маршрута);
- низкая частота движения общественного транспорта, в особенности маршрутных автобусов в вечернее время, наблюдается также несоответствие работы графику (поздний выход на маршрут и ранний уход с маршрута);
- отсутствие единой системы управления транспортом;
- снижение пассажиропотока в связи с миграцией населения из муниципальных районов и городских округов в областной центр;
- отсутствие дорожной инфраструктуры: около 84,6% протяженности автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения не соответствуют нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию; более половины автомобильных дорог местного значения не имеют твердого покрытия.

Железнодорожный транспорт:

- низкая доля пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте;
- недостаточное обустройства станции Томск-2 (отсутствие парковок, низкое качество пешеходной инфраструктуры);
- низкая плотность железнодорожной сети региона.

Водный пассажирский транспорт:

- отсутствие государственных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, на территории Томской области;
- высокая степень изношенности флота, флот морально устаревший и не экономичный.
- полное отсутствие государственной поддержки.

Ключевыми факторами, определяющими специфику развития транспорта и создающими условия для сохранения низкой эффективности пригородных перевозок, являются недостаточная привлекательность пригородного пассажирского транспорта, в связи с высоким уровнем автомобилизации, низким уровнем комфортности подвижного состава пригородного железнодорожного транспорта, неравномерностью распределения пригородной дорожной сети региона.

Существенные риски связаны со старением парка подвижного состава и отсутствием возможности выделения государственной поддержки на его обновление, невозможностью развития пригородных перевозок без повышения тарифа на перевозку пассажиров.

1.2.3 Возможности для развития пригородного транспорта

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

Таблица 4 - Возможности для развития пригородного транспорта

Направление анализа	Ключевые возможности
Внешняя макросреда	<ul style="list-style-type: none">- общее повышение благосостояния населения за счёт общего эволюционного роста экономики России.- унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Российской Федерации;- развитие собственного производства подвижного состава для осуществления пригородных пассажирских перевозок;- развитие железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД».
Среда влияния	<ul style="list-style-type: none">- модернизация законодательной базы РФ в сфере пригородных пассажирских перевозок;- реализация проектов по созданию территориальных кластеров, приводящая к повышению занятости, благосостояния населения, потребности в поездках, развитию территорий Томской области- эффективная нормативно-правовая база, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания;- высокие темпы развития транспортной сети Томской области;- развитие логистики пассажирских перевозок;- организация мультимодальных пригородных пассажирских перевозок;- оптимизация маршрутной сети пассажирского транспорта для повышения уровня охвата населенных пунктов регулярным транспортным сообщением;

В ходе анализа существующей ситуации функционирования транспортного сообщения был сформирован ряд возможностей развития для Томской области:

- создание на территории Томской области инновационного территориального центра федерального уровня;
- улучшение условий ведения бизнеса, за счёт создания долгосрочных прозрачных и предсказуемых условий развития пассажирского транспортного комплекса;
- реализация на территории Томской области крупнейших инфраструктурных проектов федерального значения (Северная широтная дорога, Северо-Сибирской железной дороги и др.), автодорога Томск – Тайга;
- исследование пассажиропотоков, корректировка маршрутов, ввод новых маршрутов в населенных пунктах, в данный момент не обслуживаемых общественным транспортом;
- вывод транзитных грузовых и пассажирских потоков из города и ближней части Томской агломерации (строительство железнодорожного обхода, логистические узлы);
- задействование железнодорожного транспорта в пригородных пассажирских перевозках (за счет строительства второго пути на линии Тайга – Томск и Томск – Белый Яр);
- запуск скоростного пассажирского сообщения Томск – Новосибирск;

1.3 Выводы

Общие условия для развития рынка пригородных перевозок в Томской области - позитивные.

Наиболее существенное влияние на развитие рынка пригородных перевозок окажут внешние условия, такие как, рост российской экономики, изменение законодательства в сфере пригородных перевозок. Существенное влияние окажут темпы развития дорожной сети региона, оптимизация маршрутной сети пассажирского транспорта, реализация проектов по созданию территориальных кластеров, приводящая к повышению занятости, благосостояния населения, потребности в поездках, развитию территорий Томской области.

Ключевые внешние риски создают невысокая транспортная подвижность населения Томской области, низкая инвестиционная привлекательность пригородных пассажирских перевозок, повышение уровня автомобилизации, низкий уровень комфортности подвижного состава, неравномерность распределения пригородной маршрутной сети региона. Существенные риски связаны со старением парка подвижного состава и отсутствием государственной поддержки.

Основными драйверами роста будут являться модернизация Федерального законодательства РФ и законодательства Томской области в сфере пригородных пассажирских перевозок, направленное в том числе на ужесточение требований к осуществлению пригородных пассажирских перевозок, и развитие партнёрских отношений с ОАО «РЖД».

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 субъектом Российской Федерации 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.

2.1 Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

Пригородные перевозки на территории Томской области осуществляются преимущественно железнодорожным и автомобильным транспортом, а также в незначительном объеме – внутренним водным транспортом.

Общий объем работы пригородного транспорта за 2014 год – 51,9 млн. пасс-км. Всего перевезено 10,15 млн. пасс.

Основной объем пригородных перевозок выполняет автомобильный транспорт, на долю которого приходится 93 % пассажиропотока.

Пригородные пассажирские перевозки осуществляются по 2 сообщениям железнодорожным транспортом и по 39 сообщениям автомобильным транспортом. Реестр сообщений представлен в Таблице 5.

Таблица 5 – Реестр пригородных пассажирских сообщений

№	Идентификатор (наименование) сообщения	Транспортные центры, включенные в сообщение	Протяженность сообщения, км		Социальная значимость
			воздушная	тарифная	
1	2	3	4	5	6
Железнодорожный транспорт					
1	Томск - Асино	Томск, Томский район, г.Асино, Асиновский район	92,62	94	социально-значимый
2	Томск - Тайга (Кемеровская обл.)	Томск, Томский район, г.Тайга (Кемеровской обл.)	59,01	87	социально-значимый
Автомобильный транспорт					
1	Томск - Борики	Томск, Томский район	16,89	61,5	социально-значимый
2	Томск - Межениновка	Томск, Томский район	25,76	51,8	социально-значимый
3	Томск - Аэропорт	Томск, Томский район	15,68	38,5	социально-значимый
4	Томск - Копылово	Томск, Томский район	15,60	32,3	социально-значимый
5	Томск – Курлек	Томск, Томский район	29,50	46,9	социально-значимый
6	Томск - Моряковский затон	Томск, Томский район	33,35	48,1	социально-значимый
7	Томск - Ярское	Томск, Томский район	34,15	43,2	социально-значимый

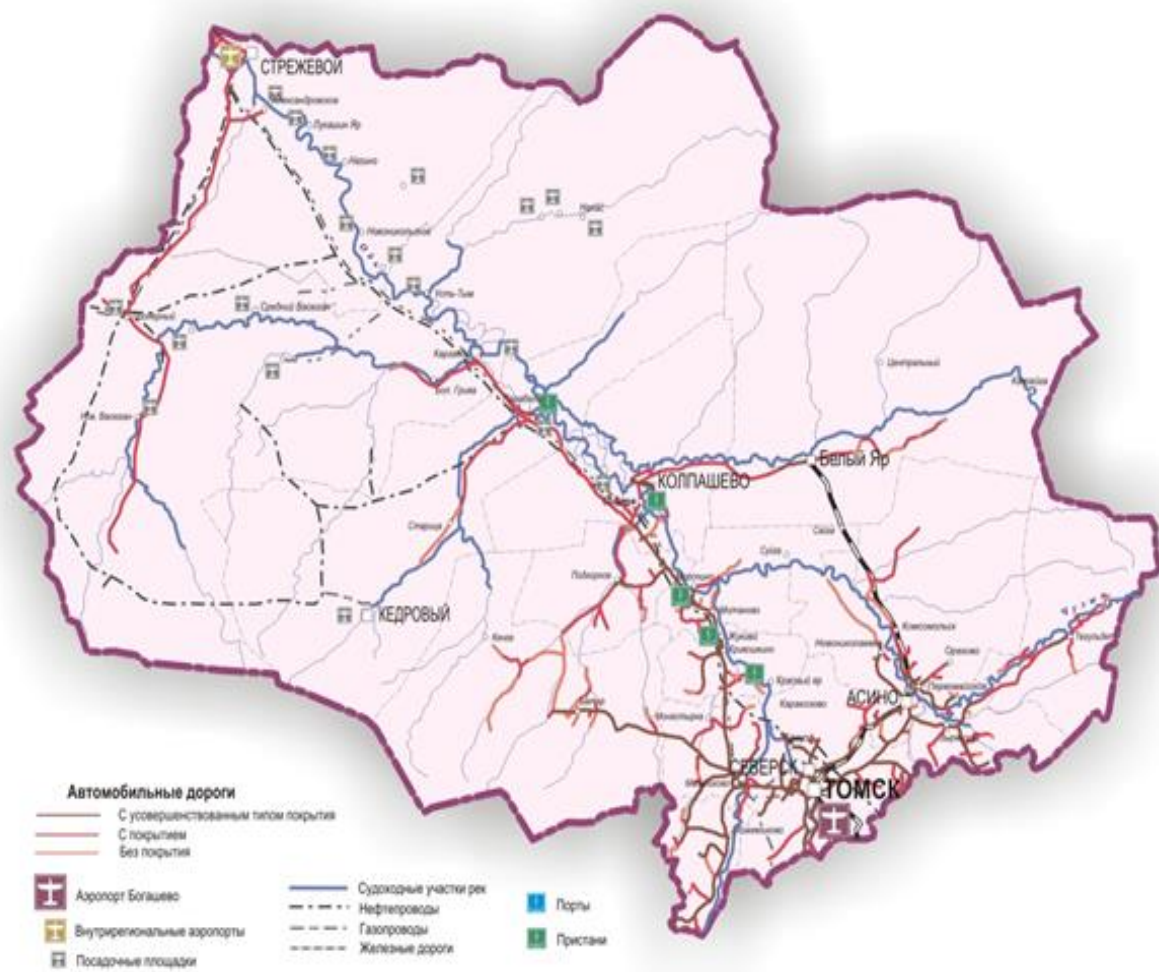
№	Идентификатор (наименование) сообщения	Транспортные центры, включенные в сообщение	Протяженность сообщения, км		Социальная значимость
			воздушная	тарифная	
1	2	3	4	5	6
8	Томск - Кисловка	Томск, Томский район	9,54	20,4	социально-значимый
9	Томск - Петухово	Томск, Томский район	23,9	36,7	социально-значимый
10	Томск - Александровское	Томск, Томский район	39,63	72,8	социально-значимый
11	Томск - Лучаново	Томск, Томский район	12,53	23,0	социально-значимый
12	Томск - Рассвет	Томск, Томский район	22,49	32,5	социально-значимый
13	Томск - Молодежный	Томск, Томский район	31,26	41,4	социально-значимый
14	Томск - Верхнее Сеченово	Томск, Томский район	39,56	55,2	социально-значимый
15	Томск - Спасо-Яйское	Томск, Томский район	74,17	97,2	социально-значимый
16	Томск - Итатка	Томск, Томский район	57,24	90,0	социально-значимый
17	Томск - Новорождественское	Томск, Томский район, Асиновский район	62,3	122,9	социально-значимый
18	Томск - Зырянское	Томск, Томский район, Зырянский район, Асиновский район	108,32	131,7	социально-значимый
19	Томск - Георгиевка	Томск, Томский район	36,71	108,8	социально-значимый
20	Томск - Кривошеино	Томск, Томский район, Кривошеинский район, Шегарский район	117,41	178,8	социально-значимый
21	Томск - Киреевск	Томск, Томский район, Кожевниковский район, Шегарский район	56,46	83,3	социально-значимый
22	Томск - Орловка	Томск, Томский район, Северск	44,53	68,0	социально-значимый
23	Томск - Тегульдет	Томск, Томский район, Тегульдетский район, Асиновский район, Зырянский район	214,85	267,2	социально-значимый
24	Томск - Молчаново	Томск, Томский район, Молчановский район, Шегарский район, Кривошеинский район	144,9	237,8	социально-значимый
25	Томск - Подгорное	Томск, Томский район, Шегарский район, Кривошеинский район, Молчановский район, Чаинский район	203,96	305,2	социально-значимый
26	Томск - Парабель	Томск, Томский район, Парабельский район, Шегарский район, Кривошеинский район, Молчановский район	325,47	426,0	социально-значимый
27	Томск - Каргасок	Томск, Томский район, Каргасокский район, Шегарский район, Кривошеинский район, Молчановский район, Парабельский район	374,0	495,0	социально-значимый
28	Томск - Аркашево	Томск, Томский район	17,05	36,5	социально-

№	Идентификатор (наименование) сообщения	Транспортные центры, включенные в сообщение	Протяженность сообщения, км		Социальная значимость
			воздушная	тарифная	
1	2	3	4	5	6
					значимый
29	Томск - Северск	Томск, Томский район, Северск	16,78	29,6	социально-значимый
30	Томск - Мельниково	Томск, Томский район, Шегарский район	56,75	66,2	социально-значимый
31	Томск - Басандайка	Томск, Томский район	36,64	79,9	социально-значимый
32	Томск - Камень	Томск, Томский район	43,13	51,6	социально-значимый
33	Томск - Асино	Томск, Томский район, Асиновский район, Асино	92,62	119,2	социально-значимый
34	Томск - Первомайское	Томск, Томский район, Первомайский район, Асиновский район, Асино	102,40	140,6	социально-значимый
35	Томск - Белый Яр	Томск, Томский район, Первомайский район, Асиновский район, Асино, Первомайский район, Верхнекетский район, Белый Яр	220,35	329,2	социально-значимый
36	Томск - Бакчар	Томск, Томский район, Шегарский район, Бакчарский район	187,28	220,6	социально-значимый
37	Томск - Колпашево	Томск, Томский район, Шегарский район, Кривошеинский район, Молчановский район, Колпашевский район, Колпашево	241,50	348,0	социально-значимый
38	Томск - Кожевниково	Томск, Томский район, Шегарский район, Кожевниковский район	66,71	116,0	социально-значимый
39	Северск - Киреевск	Томск, Томский район, Шегарский район, Кожевниковский район	55,36	83,0	социально-значимый

Социально-значимые сообщения выделены на основании следующих критериев:

1. Реализации конституционных прав жителей Томской области на свободу перемещений.
2. Реализация федерального и регионального законодательства в части предоставления мер социальной поддержки на транспорте отдельным категориям граждан.
3. Обеспечение доступа к социально-значимым услугам.
4. Обеспечение доступного уровня тарифов.
5. Обеспечение транспортной доступности к федеральной и региональной транспортной системе.
6. Величина трудовой миграции.
7. Отсутствие альтернативного транспорта (значительная отдаленность населенных пунктов от автомобильной или железной дороги).

Рисунок 1 - Схема транспортной сети Томской области



2.1.1 Железнодорожный транспорт

Территория Томской области обслуживается Западно-Сибирской железной дорогой, протяженность которой - 346 км.

Эксплуатационная длина дороги составляет 346 км.

Перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Томской области осуществляет пассажирская компания - ОАО «Кузбасс-пригород».

Эксплуатационные показатели и показатели технической оснащенности Западно-Сибирской железной дороги приведены в Таблицах 6,7 и на схеме ниже.

Таблица 6 – Эксплуатационные и технические показатели Западно-Сибирской железной дороги (на полигоне обслуживания Томской области)

Сообщение, участок		Год	Показатели технической оснащенности				Эксплуатационные показатели											
			Эксплуатационная длина, км		Вид тяги	Грузовое движение		Пассажирское движение										
			Всего	в том числе		Размеры движения пар поездов /сутки		Дальнее сообщение		Пригородное сообщение								
Начальная станция	Конечная станция	1		2	3	4	5	6	7	8	9	Размеры движения пар поездов/сутки	Размеры движения пар поездов/сутки					
														1 путь	2 путь	Туда	Обратно	Размеры движения пар поездов/сутки
			всего															
лето	зима	всего																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12							
Тайга	Белый Яр	2014	346	346	-	Электр /тепл.	14	14	5	3	7 (3 – зима)							

Таблица 7 – Техничко-эксплуатационных показатели работы железнодорожного транспорта по сообщениям железнодорожного транспорта

№ п/п	Сообщение, группа маршрутов	Размеры движения, пар/сутки	Дальность, км	Время хода, ч	Вагоно-ч	Вагоно-км	Поездо-ч
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Томск - Тайга	7 (3 – зима)	87	2,2	32407	908160	4941
2	Томск - Асино	1 (3,6,7 – лето)	94	2	915	25568	239
	Итого:				33322	933728	5180

Рисунок 2 - Схема транспортного обслуживания Томской области
в части пригородных железнодорожных перевозок

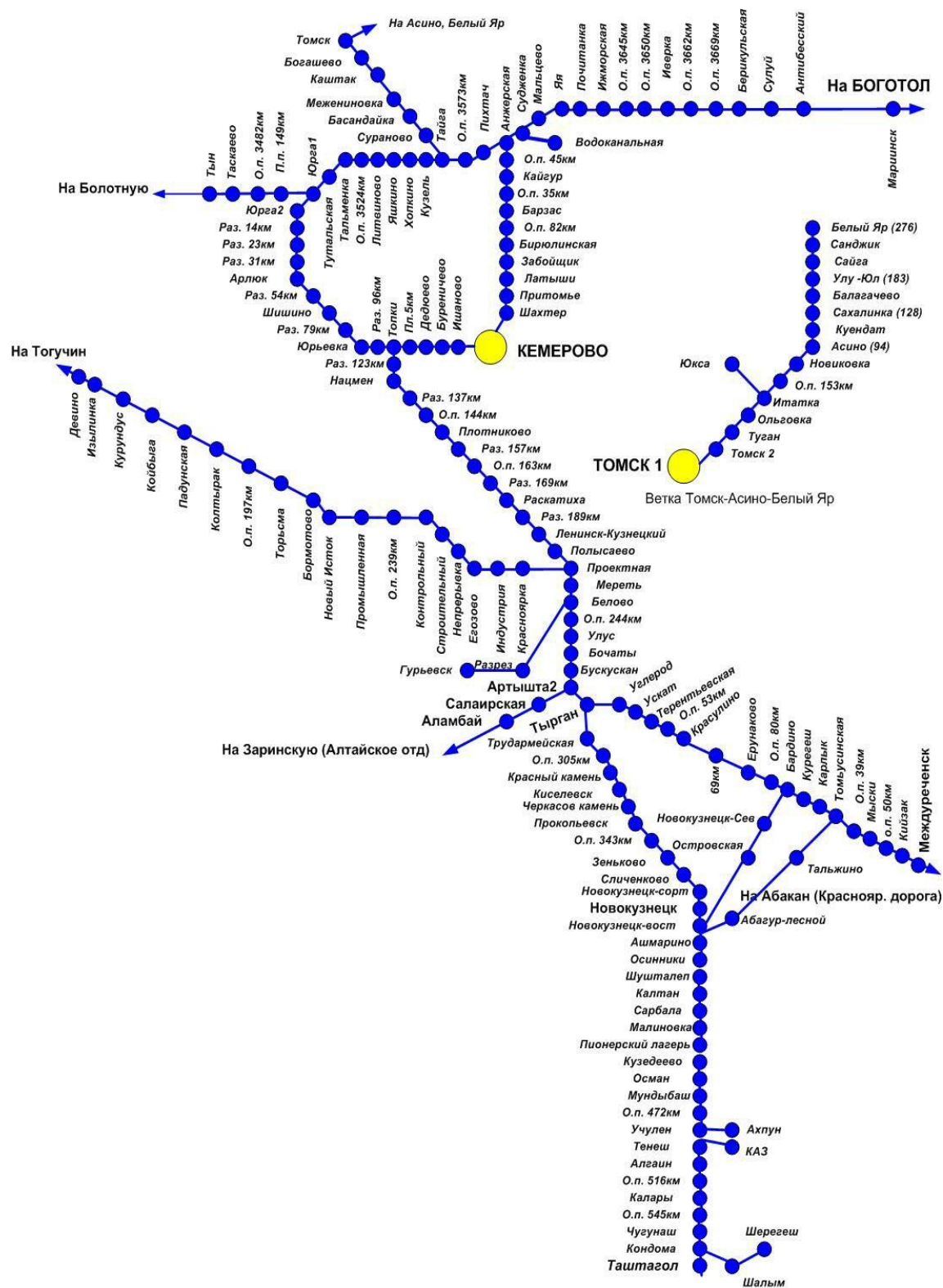
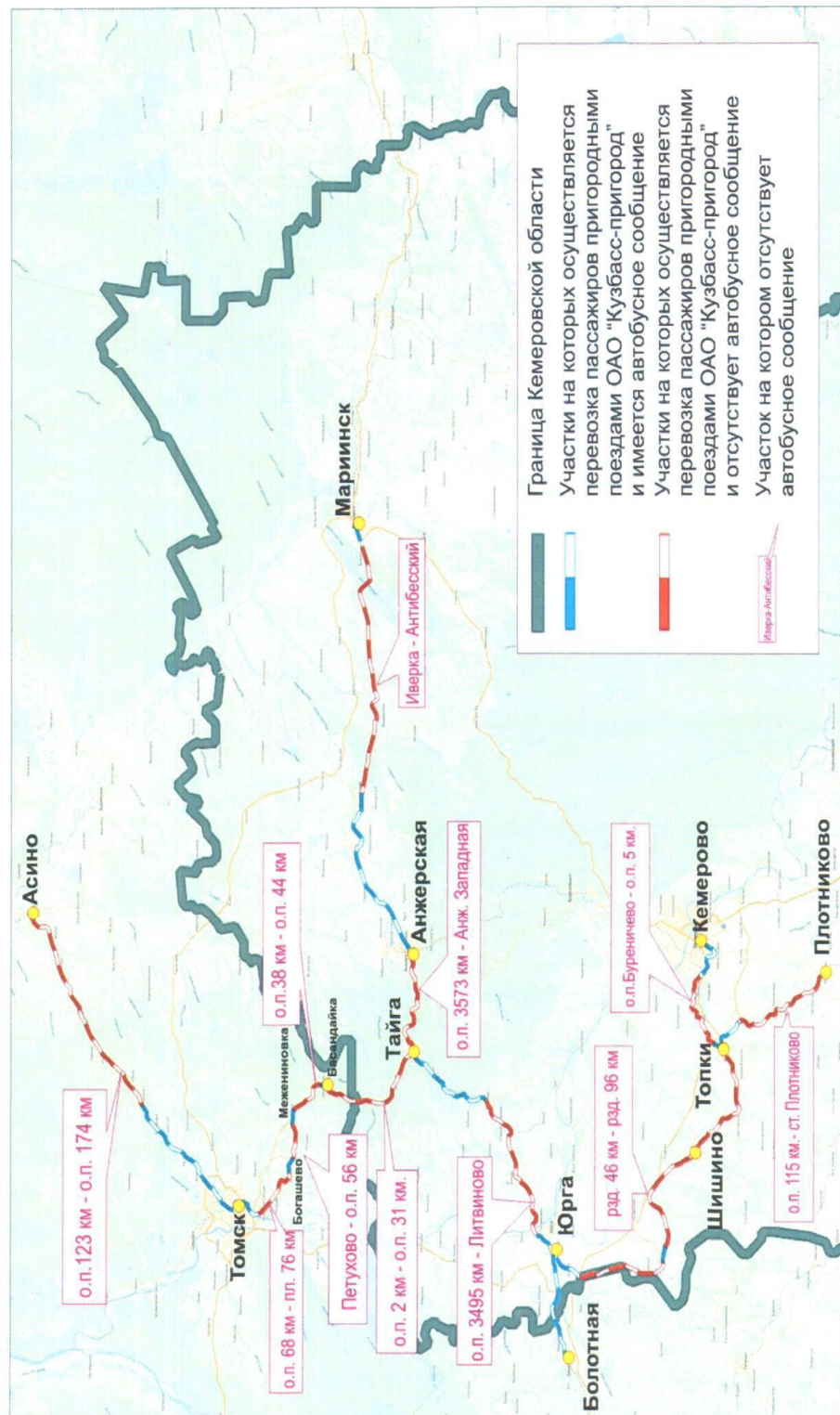


Схема Кузбасского отделения ЗСЖД.

Участки перевозок пассажиров компанией ОАО "Кузбасс-пригород" Тайгинский участок



2.1.2 Автомобильный транспорт

Протяженность автомобильных дорог Томской области федерального значения составляет 0,034 тыс. км и около 4,135 тыс. км регионального или межмуниципального значения.

по техническим категориям:			по типам покрытий:		
I	- 13 км	(0,3%);	с цементобетонным покрытием	- 28 км	(0,7%);
II	- 93 км	(2,25%);	с асфальтобетонным покрытием	- 1786 км	(43,2%);
III	- 1383 км	(33,45%);	с гравийным покрытием	- 1584 км	(38,3%);
IV	- 2198 км	(53,2%);	грунтовых дорог	- 737 км	(17,8%).
V	- 314 км,	7,6%.			
Вне категории - 134 км (3,2%).					

Наличие мостов и путепроводов на 01.01.2014 - всего: 197/12228 шт./п.м, в том числе:

железобетонные - 119/6328,1 шт./п. м;

металлические - 35/4805 шт./п. м;

деревянные - 43/1095 шт./п. м.

Кроме того, в зимнее время сооружаются 19 ледовых переправ длиной 9086,71 м.

В настоящее время основная доля автомобильных дорог и мостовых сооружений на них требует увеличения прочностных характеристик по причине ускоренного разрушения дорожных конструкций и снижения сроков службы между ремонтами вследствие увеличения в составе транспортных потоков доли тяжелых автомобилей и автопоездов. Сеть автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения имеет недостаточную плотность, 203 сельских населенных пункта с численностью 44,8 тыс. человек не имеют связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования, техническое состояние значительной части автомобильных дорог по своим параметрам не соответствует техническим нормам и возросшей интенсивности движения.

Из 197 мостов, находящихся на дорогах общего пользования в Томской области, 38 мостов не соответствуют нормативным техническим характеристикам по состоянию и безопасности, что существенно снижает пропускную способность и безопасность автодорожной сети. В ближайшие годы должны быть предприняты серьезные меры по ремонту и капитальному ремонту искусственных сооружений.

Состояние некоторых мостов не может быть доведено до нормативных требований путем проведения капитального ремонта, то есть мосты являются непригодными для ремонта и подлежат замене новыми.

Около 84,6% протяженности автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

Опережение роста интенсивности движения по сравнению с увеличением протяженности и пропускной способности автомобильных дорог приводит к росту уровня аварийности на автомобильных дорогах общего пользования.

Недостаточный уровень развития дорожной сети, в том числе и улично-дорожной сети населенных пунктов, приводит к значительным потерям для экономики и населения и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития области.

Общие сведения о автодорогах субъекта РФ представлены в Таблице 8.

Таблица 8 – Сведения об автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения Томской области по состоянию на 01.10.2015г.

№	Наименование дорог, индекс и значение (Федеральная, республиканская, областная, местная, ведомственная)	Протяженность в границах субъекта	Техническая категория	Основные виды покрытия	Состояние
1	2	3	4	5	6
1	Томск – Аэропорт	17,685	II, III	а/б	удовл.
2	Томск – Мариинск	76,733	III	а/б	удовл.
3	Томск – Кургала – Колпашево	310,926	I, II, III, IV	а/б, ц/б, гравийное	удовл.
4	Камаевка – Асино – Первомайское	69,400	II, III	а/б	удовл.
5	Асино – АБЗ	5,185	III	а/б	удовл.
6	Объездная дорога г. Томска	16,416	I, II	а/б	удовл.
7	Транспортная развязка объездной дороги г. Томска	7,240	I, III	а/б	удовл.
8	Томск – Самусь	19,734	II, III	а/б	удовл.
9	Кузовлево – Светлый	6,730	III	а/б	удовл.
10	Томск – Аникино – Ярское с подъездом к д.о. "Синий Утес", к базе ТГАСУ	40,265	IV	а/б, гравийное	удовл.
11	Подъезд к с. Курлек	0,412	III	а/б	удовл.
12	Подъезд к с. Калтай	1,595	III	а/б	удовл.
13	Подъезд к д. Кандинка	0,580	III	а/б	удовл.
14	Подъезд к с. Кафтанчиково	1,151	III	а/б	удовл.
15	Подъезд к с. Новорождественское, к д. Романовка	24,400	IV	а/б, гравийное	удовл.
16	Нелюбино – Рыбалово – Верхнее Сеченово с подъездом к д. Лаврово	21,096	III	а/б	удовл.
17	Черная Речка – Кисловка	3,535	III	а/б	удовл.
18	Богашево – Петухово	14,000	III	а/б, гравийное	удовл.

№	Наименование дорог, индекс и значение (Федеральная, республиканская, областная, местная, ведомственная)	Протяженность в границах субъекта	Техническая категория	Основные виды покрытия	Состояние
1	2	3	4	5	6
19	Межениновка – ст. ж.д. 41 км – Басандайка	14,500	IV	гравийное	удовл.
20	Кудринский участок – Моряковский Затон	17,734	III	а/б	удовл.
21	Богашево – Лучаново – Стеклозавод	6,827	III, IV	а/б, гравийное	удовл.
22	Томск – Предтеченск	4,000	III	а/б	удовл.
23	Подъезд к п. Ключи	1,219	V	а/б	удовл.
24	Томск – Мирный – Межениновка	25,719	III, IV	а/б	удовл.
25	Турунтаево – Перовка – Новоархангельское	11,000	IV	а/б, гравийное	удовл.
26	Подъезд к лечебно – профилактическому центру "Томь"	1,925	IV	а/б	удовл.
27	Михайловка – Александровское – Игатка	52,568	III, IV	а/б, черное, гравийное	удовл.
28	Подъезд к с. Дзержинское	2,413	IV	а/б	удовл.
29	Подъезд к п. Копылово	3,632	III	а/б	удовл.
30	Подъезд к с. Октябрьское	1,966	III	а/б	удовл.
31	Подъезд к с. Корнилово, д. Аркашево	15,543	III, IV	а/б, гравийное	удовл.
32	Подъезд к с.Наумовка, к д.Бобровка	14,425	IV, V	а/б, ц/б, гравийное, грунтовое	удовл.
33	Подъезд к с. Зоркальцево	8,032	III	а/б	удовл.
34	Подъезд к базе ДРСУ	1,730	III	а/б	удовл.
35	Подъезд к п. Кайдаловка	0,565	IV	а/б	удовл.
36	Большедорохово – Тегульдет	158,233	III, IV	а/б, гравийное	удовл.
37	Асино – Нижние Соколы	25,418	III	а/б	удовл.
38	Асино – Батурино	124,423	III, IV	а/б, гравийное, грунтовое	удовл.
39	Новиковка – Светлый	1,845	V	грунтовое	удовл.
40	Большой Кордон – Гарь	52,160	V	грунтовое	неудовл.
41	Подъезд к д. Победа	4,350	IV	а/б, гравийное	удовл.
42	Бакчар – Подгорное – Коломино	184,614	III, IV	а/б, гравийное, грунтовое	удовл.
43	Каргала – Бакчар	141,519	III	а/б	удовл.
44	Парбиг – Кенга с подъездом к с.Кенга и к ДРП	43,994	IV	гравийное, грунтовое	удовл.
45	Кедровый – Гарь – Кенга	104,000	IV	ц/б, грунтовое	неудовл.
46	Высокий Яр – Новая Бурка	83,424	IV	гравийное, грунтовое	удовл.
47	Подъезд к с. Богатыревка	5,120	IV	гравийное	удовл.
48	Подъезд к с. Подольск	34,125	IV	гравийное, грунтовое	неудовл.
49	Подъезд к д. Вавиловка	2,623	IV	грунтовое	удовл.
50	Колпашево – Белый Яр	141,348	III, IV	а/б,	удовл.

№	Наименование дорог, индекс и значение (Федеральная, республиканская, областная, местная, ведомственная)	Протяженность в границах субъекта	Техническая категория	Основные виды покрытия	Состояние
1	2	3	4	5	6
				гравийное	
51	Первомайское – Белый Яр	194,000	III, IV, V	а/б, гравийное, грунтовое	удовл.
52	Белый Яр – Степановка	130,000	IV, V	а/б, гравийное, грунтовое	удовл.
53	Обход Белого Яра	3,000	III	а/б	удовл.
54	Подъезд к АБЗ	1,000	III	а/б	удовл.
55	Подъезд к п. Клюквинка	1,041	IV	гравийное	удовл.
56	Зырянское – Громышевка	33,769	IV	гравийное, грунтовое	удовл.
57	Богословка – Беловодовка	35,031	III, V	а/б	удовл.
58	Михайловка – Тукай	25,166	IV	гравийное, грунтовое	удовл.
59	Михайловка – Вамболы	6,330	IV	гравийное	удовл.
60	Высокое – Шиняево	10,831	IV	гравийное	удовл.
61	Могильный Мыс – Парабель – Каргасок	172,436	III, IV	а/б, гравийное	удовл.
62	Каргасок – Средний Васюган	90,000	III, IV, V	ц/б, гравийное, грунтовое	удовл.
63	Подъезд к причалу	9,000	IV	а/б	удовл.
64	Каргасок – Сосновка - Восток	40,000	V	грунтовое	неудовл.
65	Подъезд к с. Новоюгино	4,000	IV	гравийное	удовл.
66	Мельниково – Кожевниково – Изовка	127,315	III, IV	а/б	удовл.
67	Кожевниково – Старая Ювала	32,840	III	а/б	удовл.
68	Ерестная – Осиновка – Волкодаевка	16,136	IV	гравийное, грунтовое	удовл.
69	Кожевниково – причалы р.Оби	5,838	IV	гравийное	удовл.
70	Старая Ювала – Елгай – Аптала	25,735	III, IV	а/б, грунтовое	удовл.
71	Уртам – Борзуновка – Верхняя Уртамка	32,551	III	а/б	удовл.
72	Старая Ювала – Муллова	17,353	IV	а/б	удовл.
73	Подъезд к с. Вороново	1,145	IV	а/б	удовл.
74	Подъезд к с. Уртам	1,290	IV	а/б	удовл.
75	Победа – Киреевск	17,924	IV	а/б	удовл.
76	Чилино – Батурино	8,857	IV	гравийное	удовл.
77	Елгай – Хмелевка	4,862	IV	гравийное	удовл.
78	Подъезд к д.Кожевниково-на-Шегарке	1,969	IV	гравийное	удовл.
79	Подъезд к д. Мулова	0,600	IV	гравийное	удовл.
80	Подъезд к санаторию «Чажемто»	0,607	IV	а/б	удовл.
81	Колпашево – Большая Саровка	37,087	III, IV	а/б, гравийное	удовл.
82	Могильный Мыс – Новогорное – Усть-Чая	22,872	IV	а/б, гравийное	удовл.
83	Колпашево – Тогур	3,201	IV	а/б	удовл.
84	Тогур – Новоселово – Маракса 1-я	13,651	IV	гравийное	удовл.

№	Наименование дорог, индекс и значение (Федеральная, республиканская, областная, местная, ведомственная)	Протяженность в границах субъекта	Техническая категория	Основные виды покрытия	Состояние
1	2	3	4	5	6
85	Нарымская государственная селекционная станция – паромная переправа	4,300	IV	гравийное	удовл.
86	Староабрамкино – Тискино	18,500	V	гравийное, грунтовое	неудовл.
87	Подъезд к пристани с. Чажемто	2,572	IV	гравийное	удовл.
88	Подгорное – Игнашкино	45,479	III, IV, V	а/б, гравийное, грунтовое	удовл.
89	Подъезд к д. Староабрамкино	3,400	IV	гравийное, грунтовое	удовл.
90	Кривошеино – Вознесенка с подъездом к с. Белосток	38,182	IV	а/б, гравийное	удовл.
91	Новокривошеино – Малиновка	21,714	IV	гравийное	удовл.
92	Володино – Красный Яр	45,141	IV	а/б, гравийное	удовл.
93	Подъезд к с. Петровка, к д. Егорово	9,551	III, V	а/б, гравийное	удовл.
94	Подъезд к д. Старосайнаково	3,675	V	гравийное	удовл.
95	Подъезд к д. Карнаухово	16,780	V	гравийное	удовл.
96	Подъезд к с. Никольское	0,570	IV	гравийное	удовл.
97	Подъезд к д. Новоисламбуль	5,270	IV	гравийное	удовл.
98	с.Кривошеино – с. Жуково	3,698	IV	а/б	удовл.
99	Подъезд к д. Рыбалово	1,700	IV	а/б	удовл.
100	Молчаново – Гришино – Алексеевка	21,897	IV	а/б, гравийное	удовл.
101	Гришино – Колбинка – Тунгусово	27,303	IV	а/б, гравийное	удовл.
102	Тунгусово – Могочино – Лысая Гора	110,800	IV, V	а/б, гравийное, грунтовое	удовл.
103	Молчаново – Аэропорт	2,188	IV	а/б	удовл.
104	с.Молчаново – д. Нижняя Федоровка	15,536	V	гравийное, грунтовое	удовл.
105	Обход с.Парабель	9,000	IV	гравийное	удовл.
106	Парабель – Новиково – Кедровый	142,000	IV	а/б, гравийное	удовл.
107	Парабель – Нарым – Луговское	38,000	IV, V	гравийное, грунтовое	удовл.
108	Подъезд к причалу	3,000	IV	гравийное	удовл.
109	Первомайское – Березовка	42,697	III, IV	а/б	удовл.
110	Подъезд к с. Новомариинка, к д. Калиновка	10,810	IV, V	а/б, гравийное	удовл.
111	Первомайское – Орехово	37,071	III, IV	а/б, гравийное	удовл.
112	Подъезд к п. Беляй	2,142	IV	а/б	удовл.
113	Подъезд к ст. Куендат	2,330	V	грунтовое	неудовл.
114	Подъезд к АБЗ	0,863	IV	а/б	удовл.
115	Березовка – Красная Горка	10,000	IV	а/б, гравийное	удовл.
116	Улу-Юл – Аргат-Ул	29,670	IV	гравийное	удовл.

№	Наименование дорог, индекс и значение (Федеральная, республиканская, областная, местная, ведомственная)	Протяженность в границах субъекта	Техническая категория	Основные виды покрытия	Состояние
1	2	3	4	5	6
117	Тегульдэт – Белый Яр с подъездом к переправе	48,885	IV	гравийное	удовл.
118	Берегаевский сверток – Красная Горка с подъездом к переправе	42,320	IV, V	гравийное	удовл.
119	Тегульдэт – Покровский Яр	30,022	IV, V	а/б, гравийное, грунтовое	удовл.
120	Куяновская Гарь – Центрополигон	9,636	IV	гравийное	удовл.
121	Усть-Бакчар – Гореловка	17,183	IV	гравийное	удовл.
122	Подъезд к с. Новоколомино	3,006	IV	а/б, гравийное	удовл.
123	Транспортная развязка	1,400	II	а/б	удовл.
124	Жарковка – Монастырка – Федораевка	23,539	IV	гравийное	удовл.
125	Жарковка - Гусево – Новоильинка – Подоба	29,517	III, IV	черное, гравийное, грунтовое	удовл.
126	Подъезд к с. Анастасьевка	1,487	III	а/б	удовл.
127	Каргала – Батурино – граница Кожевниковского района	37,774	III	а/б	удовл.
128	Подъезд к с. Маркелово	1,666	III	а/б	удовл.
129	Маркелово – Бабарыкино	17,732	IV	гравийное, грунтовое	удовл.
130	Мельниково – Малобрагино – Бушуево	47,136	III, IV	а/б, гравийное	удовл.
131	Река Обь – Мельниково	12,720	III	а/б, гравийное	удовл.
132	Стрежевой – Нижневартовск примыкание к Самотлорскому кольцу	29,249	IV	а/б	удовл.
133	Александровское – 35 км	35,000	IV	а/б	удовл.

Межмуниципальная маршрутная сеть на территории Томской области включает 44 автобусных маршрута (21 пригородных маршрута и 24 междугородних маршрутов), которые обеспечивают транспортную связь населения административных центров 15-ти муниципальных районов (городских округов) и более 50-ти сельских населенных пунктов Томского района с областным центром.

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

Общий автомобильный пассажиропоток общественного транспорта по всем сообщениям за 2014 год составляет 9,52 млн. пассажиров в год (по данным отчётности перевозчиков).

На территории области работают 3 автовокзала и 7 пассажирских автостанций (Таблица 9). При перевозке выдерживаются основные параметры, такие как время доставки пассажира, регулярность движения, наполняемость автобусов, доступность тарифа за проезд.

Таблица 9 - Перечень автовокзалов и пассажирских станций Томской области

№	Наименование объекта	Тип	Адрес	Площадь территории/ автовокзала, краткая характеристика	Кол-во отправленных пасс, в сутки среднее/пиковое
Автовокзалы					
1	Автовокзал ОАО «Томскавтотранс» (г.Томск)	АВ	634012, Томская обл., г. Томск, пр.Кирова 68/1, т. 8(3822)755195, ф.752352	7956 /1064,8 кв.м здание кирпичное, двухэтажное, 3 катег. территория огорожена, видеонаблюдение (20)	3230/5800
2	Автовокзал (г. Асино)	АВ	636840, Томская обл., Асиновский р- н, г. Асино, ул. Вокзальная 6	519/189,45 кв.м, здание кирпичное, одноэтажное, 4 катег. территория не огорожена	406/474
3	Автовокзал (г. Стрежевой)	АВ	636782, Томская обл., г.Стрежевой, 3-ий мкр.,303, оф.5	1109/96 кв.м, здание из полимерных сборных плит, одноэтажное, территория огорожена, видеонаблюдение (6)	120/140
Автостанции					
4	Автостанция (с.Каргасок)	АС	636700, Томская обл., Каргасокский р-н, с .Каргасок, ул Красноармейская 85	111,4/93 кв.м, здание деревянное, покрытое метал, сайдингом, одноэтажное, 4 катег. территория огорожена	100/120
5	Автостанция (с.Мельниково)	АС	636131, Томская обл., с.Мельниково, ул.Суворова, 1	2000/186,3 кв.м, здание кирпичное, одноэтажное, 4 катег. территория не огорожена, видеонаблюдение	150/170
6	Автостанция (с.Парабель)	АС	63 6601, Томская обл., Парабельский р-н, с.Парабель, ул.Советская ул.,58	3120/247,2 здание кирпичное двухэтажное, 4 категория, территория огорожена метал, забором, видеонаблюдение	10/100
7	Автостанция (с.Кожевниково)	АС	636161, Томская обл., Кожевниковский р-н, с.Кожевниково, ул. 8 марта	1584/120,7 кв.м, здание кирпичное, одноэтажн. 4 катег. территория ограждена	370/450
8	Автостанция (с.Молчаново)	АС	636330, Томская обл., Молчановский р-н, с. Молчанове, ул Димитрова 82 а	570/122,4 кв.м здание кирпичное, территория не ограждена	40/70
9	Автостанция с.Кривошеино	АС	636300, Томская обл., Кривошеинский р-н, с.Кривошеино, ул.Энергетиков 14	1400/247,3 здание кирпичное, территория не ограждена	35/61
10	Автостанция с.Бакчар	АС	636200 Томская обл., Бакчарский р-н пер. Тракторный 6	1256/122,8 кв.м здание кирпичное одноэтажное, 4 категория, территория не ограждена, видеонаблюдение	35/90
11	Автостанция с.Подгорное	АС	636400, Томская обл., Чаинский р-н, с. Подгорное, ул. Тракторная 53	1400/140 здание кирпичное, одноэтаж. 4 катег. территория ограждена	15/20
Кассовый пункт					
12	Кассовый пункт с.Тегульдэт	КП	636900, Томская обл., Тегульдетский р-н, с.Тегульдэт, ул. Октябрьская 20	Аренда помещения 9,9 кв.м в здании муниципальной собственности	19/26

№	Наименование объекта	Тип	Адрес	Площадь территории/ автовокзала, краткая характеристика	Кол-во отправленных пасс, в сутки среднее/пиковое
13	Кассовый пункт с.Первомайское	КП	636930, Томская обл., с. Первомайское, ул.Ленинская 88	Аренда помещения 11,31 кв.м в здании муниципальной собственности	49/66
14	Кассовый пункт с.Зырянское	КП	636850, Томская обл., Зырянский р- н, с. Зырянское, ул Чапаева 15	Аренда помещения 10,5 кв.м в здании муниципальной собственности	74/92
15	Кассовый пункт с.Чажемто	КП	636423, Томская обл., Колпашевский р-н, с. Чажемто, санаторий «Чажемто»	Аренда помещения, 8,7 кв.м в корпусе санатория «Чажемто»	10/10
16	Кассовый пункт г.Колпашево	КП	636462, Томская обл., г..Колпашево, ул. Советский Север 27	Аренда помещения, 30 кв. м, у частного лица	52/95
17	Кассовый пункт с.Белый Яр	КП	636909, Томская обл. Верхнекетский р-н, с.Белый Яр, гостиница «Сибирь»	Аренда помещения 10 кв.м в здании гостиницы «Сибирь»	8/15

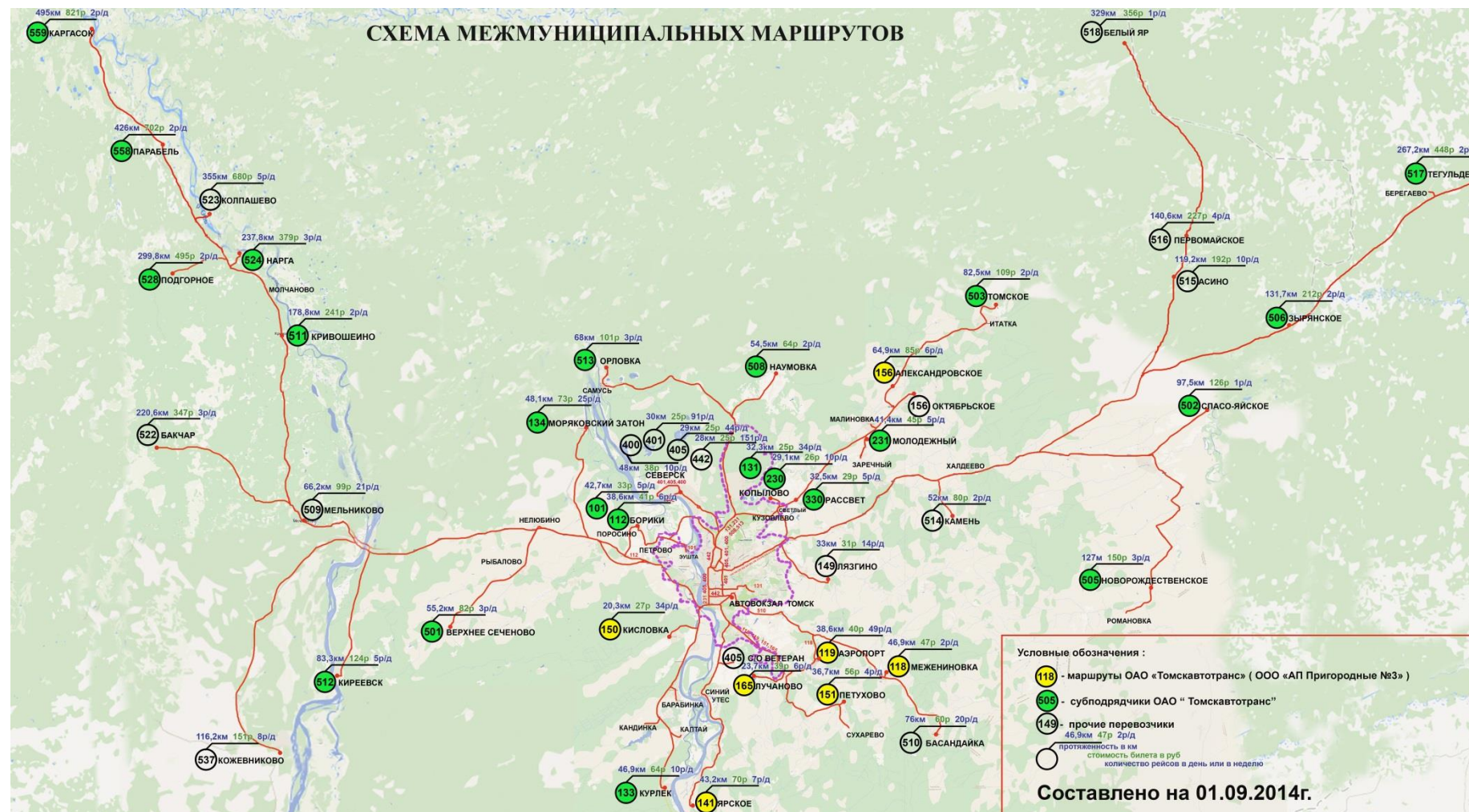


Рисунок 3 - Схема транспортного обслуживания Томской области в части пригородных и межмуниципальных автомобильных перевозок

2.1.3 Водный транспорт

На территории Томской области пассажирские перевозки внутренним водным транспортом осуществляются по 21 социально-значимому маршруту (из них 12 – паромные переправы) в муниципальном и межмуниципальном сообщении. Маршруты расположены преимущественно в северных районах области (городской округ Стрежевой, Александровский, Парабельский, Каргасокский, Колпашевский, Тегульдетский районы) с общей численностью населения 133,4 тыс. чел. и охватывают более 40 населенных пунктов, в которых альтернативные виды транспорта отсутствуют.

Протяжённость внутренних водных путей составляет 5195 км, пассажирские перевозки внутренним водным транспортом осуществляются по маршрутам общей протяженностью 1506,2 км (из них протяженность маршрутов, обслуживаемых пассажирскими судами, составляет 1000,5 км, протяженность паромных маршрутов – 505,7 км).

Период навигации – 168 дней, с 1 мая по 15 октября.

Внутренним водным транспортом ежегодно перевозится 173 тысяч пассажиров в муниципальном и межмуниципальном сообщении.

В настоящее время пассажирский флот насчитывает 66 ед. (теплоходы, буксиры, паромы) в основном 70-х и 80-х годов постройки. Износ флота составляет 59%. В собственности муниципальных образований и Томской области находится 12 ед. и 4 ед. флота соответственно, из них 9 судов (56%) старше 25 лет.

Обслуживание пассажиров внутренним водным транспортом в пригородном сообщении на территории области не осуществляется.

2.2 Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях

Внутрирегиональный транспортный баланс – это формализованное описание миграции населения в пределах субъекта Российской Федерации с использованием общественного пригородного транспорта.

Исходными данными для формирования ВРТБ являются:

1. Реестр пригородных сообщений;
2. Отчетность ОАО «Томскавтотранс», автотранспортных предприятий Томской области;
3. Отчетность ОАО «Кузбасс-пригород».
4. Данные территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Томской области.

Для обеспечения потребностей жителей Томской области в состав ВРТБ дополнительно включен межсубъектовый маршрут пригородный сообщения «Томск – Тайга».

Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях сведены в Таблицу 10.

Таблица 10 – Внутрорегиональный транспортный баланс в существующих (2014 г.) условиях

№	Сообщение	Протяжённость , км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Уровень транспортного обслуживания (обеспечивается/не обеспечивается)
			Всего, тыс. пасс./год	Пиковый *, пасс./час				в часы "пик "	в непиковы е часы	
1	2	3	4	5	6	1	7	8	9	10
Железнодорожный транспорт										
1	Томск - Асино	94	18,59	187	тепловозная тяга	3,6,7 лето	1	-	-	обеспечивается
2	Томск - Тайга (Кемеровская обл.)	87	614,63	968	моторваг. подвижной состав	ежедневно	7	2	4	обеспечивается
Автомобильный транспорт										
1	Томск - Борики	61,5	176,953	38	автобусный	ежедневно	6	1,10	2,33	обеспечивается
2	Томск - Межениновка	51,8	56,945	80	автобусный	ежедневно	2	9	9	обеспечивается
3	Томск - Аэропорт	38,5	703,061	80	автобусный	ежедневно	48	0,20	1,10	обеспечивается
4	Томск - Копылово	32,3	1089,149	45	автобусный	ежедневно	28	0,15	0,40	обеспечивается
5	Томск - Курлек	46,9	223,797	60	автобусный	ежедневно	10	1,20	1,20	обеспечивается
6	Томск - Моряковский затон	48,1	217,092	42	автобусный	ежедневно	25	0,20	0,35	обеспечивается
7	Томск - Ярское	43,2	206,060	80	автобусный	ежедневно	7	1,35	2,25	обеспечивается
8	Томск - Кисловка	20,4	626,452	80	автобусный	ежедневно	27	0,25	1,20	обеспечивается
9	Томск - Петухово	36,7	100,891	80	автобусный	ежедневно	4	3,30	4,30	обеспечивается
10	Томск - Александровское	72,8	160,431	80	автобусный	ежедневно	5	1,25	2,25	обеспечивается
11	Томск - Лучаново	23,0	153,900	80	автобусный	ежедневно	6	1,20	2,55	обеспечивается
12	Томск - Рассвет	32,5	58,335	42	автобусный	ежедневно	5	0,50	7,55	обеспечивается
13	Томск - Молодежный	41,4	113,731	42	автобусный	ежедневно	5	2,20	6,55	обеспечивается
14	Томск - Верхнее Сеченово	55,2	81,644	41	автобусный	ежедневно	4	4,20	8,15	обеспечивается
15	Томск - Спасо-Яйское	97,2	5,696	25	автобусный	5,7	1	-	-	обеспечивается
16	Томск - Итатка	90,0	47,766	45	автобусный	ежедневно	2	-	-	обеспечивается
17	Томск - Новорождественское	122,9	10,433	45	автобусный	ежедневно	3	-	-	обеспечивается
18	Томск - Зырянское	131,7	40,112	47	автобусный	ежедневно	2	5,45	5,45	обеспечивается

№	Сообщение	Протяжённость , км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Уровень транспортного обслуживания (обеспечивается/не обеспечивается)
			Всего, тыс. пасс./год	Пиковый *, пасс./час				в часы "пик "	в непиковы е часы	
1	2	3	4	5	6	1	7	8	9	10
19	Томск - Георгиевка	108,8	20,299	40	автобусный	ежедневно	2	11,05	11,05	обеспечивается
20	Томск - Кривошеино	178,8	21,156	25	автобусный	ежедневно	2	7,10	7,10	обеспечивается
21	Томск - Киреевск	83,3	12,657	45	автобусный	1,3,5,6,7 - лето; 5,6,7 - зима	2	9,50	9,50	обеспечивается
22	Томск - Орловка	68,0	71,234	44	автобусный	ежедневно	3	4,00	8,05	обеспечивается
23	Томск - Тегульдет	267,2	17,758	22	автобусный	ежедневно	2	-	-	обеспечивается
24	Томск - Молчаново	237,8	45,790	44	автобусный	ежедневно	3	2,50	6,45	обеспечивается
25	Томск - Подгорное	305,2	6,046	21	автобусный	ежедневно	2	11,00	11,00	обеспечивается
26	Томск - Парабель	426,0	19,692	44	автобусный	ежедневно	2	6,40	6,40	обеспечивается
27	Томск - Каргасок	495,0	16,728	45	автобусный	ежедневно	1	-	-	обеспечивается
28	Томск - Аркашево	36,5	258,322	42	автобусный	ежедневно	20	0,40	1,30	обеспечивается
29	Томск - Северск	29,6	8887,385	42	автобусный	ежедневно	266	0,02	0,15	обеспечивается
30	Томск - Мельниково	66,2	264,878	25	автобусный	ежедневно	18	0,40	1,00	обеспечивается
31	Томск - Басандайка	79,9	740,925	40	автобусный	ежедневно	20	0,20	1,00	обеспечивается
32	Томск - Камень	51,6	12,045	80	автобусный	3,6,7 лето	2	-	-	обеспечивается
33	Томск - Асино	119,2	134,842	45	автобусный	ежедневно	10	1,05	2,00	обеспечивается
34	Томск - Первомайское	140,6	74,002	45	автобусный	ежедневно	4	3,05	4,00	обеспечивается
35	Томск - Белый Яр	329,2	0	0	автобусный	ежедневно	1	-	-	не обеспечивается
36	Томск - Бакчар	220,6	36,476	22	автобусный	ежедневно	3	4,00	6,00	обеспечивается
37	Томск - Колпашево	348,0	35,846	27	автобусный	ежедневно	3	2,20	5,25	обеспечивается
38	Томск - Кожевниково	116,0	104,304	38	автобусный	ежедневно	10	1,00	1,40	обеспечивается
39	Северск - Киреевск	83,0	6,125	33	автобусный	3,5,6,7 лето	2	-	-	обеспечивается

2.3 Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

Значения агрегированных параметров транспортного обслуживания населения Томской области сведены в сбалансированную систему параметров транспортного обслуживания (ССП ТО)

Данные о параметрах транспортного обслуживания в существующих условиях и для инерционного сценария развития на перспективу до 2030 г. представлены в Таблице 11.

Таблица 11 – Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения Томской области в существующих условиях и на перспективу до 2030 года (инерционный сценарий)

№	Наименование параметра	Ед. изм.	Значение параметра				
			2014	2015	2016-2020	2021-2025	2030
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Объём отправленных пассажиров	млн. пасс	10,15	10,22	10,35	10,45	10,55
1.1.	<i>Автомобильный транспорт</i>		9,52	9,62	9,76	9,87	10,00
1.2.	<i>Железнодорожный транспорт</i>		0,63	0,60	0,59	0,58	0,55
2	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км(пасс)/ч ел.	467,90	471,17	482,01	482,01	482,01
2.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	пасс-км/чел.	51,39	48,94	48,94	48,94	48,94
2.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	пасс-км/чел.	416,51	422,23	433,07	433,07	433,07
3	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	84,27	84,27	84,27	84,27	84,27
3.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	%	58,59	58,59	58,59	58,59	58,59
3.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	%	84,27	84,27	84,27	84,27	84,27
4	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному пригородному транспортному обслуживанию	ед.	270	270	268	268	268
4.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	ед.	522	522	522	522	522
4.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	ед.	352	352	350	350	350
5	Плотность транспортной сети	км/км2	0,034	0,034	0,034	0,034	0,034
5.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	км/км2	0,0011	0,0011	0,0011	0,0011	0,0011
5.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	км/км2	0,0329	0,0329	0,0329	0,0329	0,0329
6	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.	млн. руб.	11,569	12,147	11,540	11,540	11,540
6.1.	<i>Бюджет субъекта Российской Федерации</i>	млн.руб.	11,569	12,147	11,540	11,540	11,540
	<i>Автомобильный транспорт</i>	млн.руб.	0	0	0	0	0
	<i>Железнодорожный транспорт</i>	млн.руб.	11,569	12,147	11,540	11,540	11,540
6.2.	<i>Федеральный бюджет</i>	млн.руб.	0	0	0	0	0
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	94,96	97,35	92,93	94,42	95,52
8	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	263,7	275,6	287,96	300,92	314,46
9.	Приведенное число ДТП и иных нарушений нормального функционирования транспортной системы	ед./100 тыс. человек	81,9	81,08	80,27	79,46	78,67

№	Наименование параметра	Ед. изм.	Значение параметра				
			2014	2015	2016-2020	2021-2025	2030
1	2	3	4	5	6	7	8
		населения					
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	0

Пояснения к таблице

Как видно из таблицы объем отправленных пассажиров по видам транспорта остается стабильным, наблюдается тенденция к небольшому снижению объема отправленных пассажиров на железнодорожном транспорте. Это связано с ростом уровня автомобилизации и уменьшением численности сельского населения.

Наблюдается увеличение по показателю полная величина государственных субсидий. Это связано с использованием инфраструктуры ОАО «РЖД», арендой подвижного состава (техническое обслуживание, ремонт, эксплуатация и управление транспортом) по договорам с ОАО «РЖД». Расчет размеров необходимых субсидий производился исходя из прогнозируемого объема расходов пригородной компании, требуемых для осуществления пригородных железнодорожных перевозок, а также планируемых объемов работы в пригородном сообщении, с учетом индексов дефляторов утвержденных Министерством экономического развития Российской Федерации. При расчетах учтено сохранение действия льготной 0 % ставки НДС до 2030 года (83-ФЗ от 06.04.2015 г.), а также льготной 1% ставки по использованию инфраструктуры (Постановление Правительства РФ от 17 октября 2011 г. N 844).

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

Ключевыми проблемами транспортного развития являются:

1. Неразвитая транспортная инфраструктура. Для Томской области характерна асимметричная модель региональной транспортной системы. Препятствует развитию региона удаленность от федеральных транспортных путей и отсутствие круглогодичного транспортного сообщения между территориальными единицами.

2. Доминирование личного автомобильного транспорта, при том, что пропорции использования транспорта следующие: 25-30% жителей пользуются личным автомобильным транспортом и 70-75% соответственно

пользуются общественным транспортом. При этом, развитию общественного транспорта уделяется значительно меньше внимания;

3. Доминирование автобусного сообщения, в сравнении с иными видами транспорта. Дублирование сообщения на определенных участках.

4. Отсутствие четкой схемы работы с перевозчиками, неисполнение перевозчиками обязанностей (окончание обслуживания маршрута ранее указанного времени, смена маршрута), наличие «серых» и нелегальных перевозчиков;

5. Отсутствие единой электронной системы управления транспортом;

6. Отсутствие автоматизированной системы оплаты проезда, отсутствие учета количества пассажиров на автомобильном транспорте;

7. Низкая доля пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте;

8. Высокая доля транзитных грузовых перевозок через город Томск, с затруднением движения городского транспорта, в том числе на въездах в город;

9. Не соответствие автомобильных дорог регионального или межмуниципального нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию;

10. Низкая плотность железнодорожной сети региона.

11. Высокая степень изношенности парка подвижного состава пассажирского транспорта;

12. Недостаточный уровень развития государственно-частного партнерства в сфере транспортной и дорожной инфраструктуры;

Ключевыми факторами, определяющими специфику развития транспорта и создающими условия для сохранения низкой эффективности пригородных перевозок, являются недостаточная привлекательность пригородного пассажирского транспорта, в связи с высоким уровнем автомобилизации, низким уровнем комфортности подвижного состава пригородного железнодорожного транспорта, неравномерностью распределения пригородной дорожной сети региона.

Существенные риски связаны со старением парка подвижного состава и отсутствием возможности выделения государственной поддержки на его обновление, невозможностью развития пригородных перевозок без повышения тарифа на перевозку пассажиров.

В первоочередном порядке необходимо решение следующих проблем:

1. Реализация всех мероприятий заложенных в «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030», «Концепции ИНО Томск 2020», «Стратегии социально-экономического развития Томской области до 2030 года», «Стратегии развития транспортной системы Томской области в 2008-2025» в части развития транспортной и дорожной инфраструктуры Томской области.

2. Разработка и внедрение стандартов качества транспортного обслуживания населения Российской Федерации;

3. В целях улучшения транспортного обслуживания сельского населения, необходима финансовая поддержка федерального бюджета бюджетам субъектов РФ на предоставление субсидий перевозчикам при регулировании тарифов, а также при перевозке жителей отдаленных сельских населенных пунктов по маршрутам с низкой населенностью.

4. Разработка федеральной государственной программы направленной на обновление и модернизацию подвижного состава пассажирского транспорта;

5. Сохранение тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в размере 1% от установленного тарифа.

6. В целях удержания тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении целесообразно для пригородных железнодорожных компаний сохранить действующую в 2015 году ставку 0% по налогу на добавленную стоимость и компенсацию расходов по НДС, относимых на себестоимость перевозки, в стоимости услуг инфраструктуры, аренды подвижного состава, управления и эксплуатации, технического обслуживания и ремонта электропоездов, оказываемых ОАО «РЖД».

3 Целевая модель транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации

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

Принципиальной частью плана транспортного обслуживания Томской области, как единого целого, является сбалансированное транспортное развитие, преодоление территориальной разобщенности и сбалансированное развитие районов области. Это будет обеспечиваться за счет развития транспортной и дорожной инфраструктуры, обеспечения связи с основными транспортными магистралями и хабами в области и соседних регионах, развития инженерных и транспортных коммуникаций в Томской области.

Ключевыми приоритетами транспортного развития являются:

1. Повышение эффективности транспортной системы Томской области и уровня транспортной обеспеченности населения;
2. Оптимизация расходов бюджета на организацию пригородных пассажирских перевозок;
3. Повышение инвестиционной привлекательности пригородных перевозок за счёт создания долгосрочных прозрачных и предсказуемых условий развития комплекса.

Сформированная система приоритетов определяет целевые значения параметров в ССП ТО.

Целевые значения параметров определены на уровне существующих значений.

Целевые значения параметров транспортного обслуживания на 2030 год приведены в Таблица .

Таблица 12 – Целевые значения параметры транспортного обслуживания

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	Целевое значение
1	2	3	1
1	Объём отправленных пассажиров	млн. пасс	10,60
1.1.	<i>Автомобильный транспорт</i>		10,00
1.2.	<i>Железнодорожный транспорт</i>		0,60
2	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км/чел.	486,45
2.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	пасс-км/чел.	48,94
2.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	пасс-км/чел.	437,51
3	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	86,21
3.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	%	58,59
3.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	%	86,21
4	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	ед.	228
4.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	ед.	522
4.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	ед.	320
5	Плотность транспортной сети	км/км2	0,034

5.1.	Железнодорожный транспорт	км/км2	0,0011
5.2.	Автомобильный транспорт	км/км2	0,0369
6	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.	млн. руб.	11,540
6.1.	Бюджет субъекта Российской Федерации	млн.руб.	11,540
	Железнодорожный транспорт	млн.руб.	11,540
	Автомобильный транспорт	млн.руб.	0
6.2.	Федеральный бюджет	млн.руб.	0
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	95,52
8	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	314,46
9.	Приведенное число ДТП и иных нарушений нормального функционирования транспортной системы	ед./100 тыс. чел. населения	78,67
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

3.2 Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРГБ

Ключевыми направлениями оптимизации схемы транспортного обслуживания являются:

в части железнодорожного транспорта:

1. Повышение эффективности использования подвижного состава;
2. Оптимизация графиков движения и составности железнодорожного транспорта в пригородном сообщении по участкам: Томск-Тайга, Томск-Асино, по времени: зима/лето, дни недели, праздничные/выходные дни, каникулярные дни студентов/школьников;
3. Строительство и модернизация транспортной инфраструктуры:
 - Реконструкция железнодорожной линии ст. Тайга - Томск (строительство вторых путей);
 - Реконструкция железнодорожной линии Томск – Белый Яр (строительство вторых путей), протяженность – 275 км;
 - Строительство железнодорожной магистрали Чажемто – Томск;
 - Строительство железной дороги Бакчар – Томск;
 - Организация скоростного движения на линии Новосибирск – Томск;
 - Строительство железнодорожного обхода Томска;
 - Строительство Северо-Сибирской железной дороги.
4. При соответствующем развитии дорожной инфраструктуры проработка мероприятий по возможной замене железнодорожного сообщения Томск-Асино автобусными маршрутами пригородного и междугороднего сообщения;
5. Развитие маршрутной сети на участках строительства и реконструкции железнодорожной инфраструктуры;
6. Привлечение пассажиров с конкурентных автобусных маршрутов на железнодорожное сообщение;
7. Сокращение собственных расходов пригородной пассажирской компании;

8. Заключение долгосрочных государственных контрактов (15-20 лет) на транспортное обслуживание населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, предусматривающих полную компенсацию выпадающих доходов пригородных компаний, возникающих в связи с осуществлением государственного регулирования тарифов.

в части автомобильного транспорта:

1. Развитие пригородных перевозок;
2. Строительство и реконструкция дорог с твердым покрытием до населенных пунктов, сообщение с которыми затруднено;
3. Сохранение и оптимизация маршрутной сети;
4. Развитие маршрутной сети на участках реконструкции автомобильной дороги Томск – Асино и строительства автомобильной дороги Томск – Тайга с возможной заменой после 2030 года железнодорожного сообщения автобусными маршрутами;
5. Согласование маршрутной сети пригородного и городского транспорта в рамках Томской агломерации;
6. Обновление парка подвижного состава;
7. Борьба с нелегальными перевозчиками;
8. Разработка системы управления качеством предоставления транспортных услуг населению;
9. Создание единой электронной системы управления транспортом.
10. Внедрение автоматизированной системы оплаты проезда и учета количества пассажиров на автомобильном транспорте
11. Государственное регулирование тарифов на перевозку пассажиров автомобильным и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в целях обеспечения доступности услуг пригородного пассажирского транспорта для населения Томской области путем поддержания тарифов на допустимом для населения уровне и оказания государственной поддержки перевозчикам.

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 13

Таблица 13 – Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения Томской области на перспективу до 2030 года (оптимизированный сценарий)

№	Наименование параметра	Ед. изм.	Значение параметра				
			2014	2015	2016-2020	2021-2025	2030
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Объём отправленных пассажиров	млн. пасс	10,15	10,60	10,60	10,60	10,60
1.1.	<i>Автомобильный транспорт</i>		9,52	10,00	10,00	10,00	10,00
1.2.	<i>Железнодорожный транспорт</i>		0,63	0,60	0,60	0,60	0,60
2	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км(пасс)/ч ел.	467,90	486,45	486,45	486,45	486,45
2.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	пасс-км/чел.	51,39	48,94	48,94	48,94	48,94
2.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	пасс-км/чел.	416,51	437,51	437,51	437,51	437,51
3	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	84,27	84,27	86,21	86,21	86,21
3.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	%	58,59	58,59	58,59	58,59	58,59
3.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	%	84,27	84,27	86,21	86,21	86,21
4	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	ед.	270	270	268	258	228
4.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	ед.	522	522	522	522	522
4.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	ед.	352	352	350	340	320
5	Плотность транспортной сети	км/км2	0,034	0,034	0,034	0,034	0,034
5.1.	<i>Железнодорожный транспорт</i>	км/км2	0,0011	0,0011	0,0011	0,0011	0,0011
5.2.	<i>Автомобильный транспорт</i>	км/км2	0,0329	0,0329	0,0329	0,0369	0,0369
6	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.	млн. руб.	11,569	12,147	11,540	11,540	11,540
6.1.	<i>Бюджет субъекта Российской Федерации</i>	млн.руб.	11,569	12,147	11,540	11,540	11,540
	<i>Железнодорожный транспорт</i>	млн.руб.	11,569	12,147	11,540	11,540	11,540
	<i>Автомобильный транспорт</i>	млн.руб.	0	0	0	0	0
6.2.	<i>Федеральный бюджет</i>	млн.руб.	0	0	0	0	0
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	94,96	97,35	92,93	94,42	95,52
8	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	263,7	275,6	287,96	300,92	314,46
9.	Приведенное число ДТП и иных нарушений нормального функционирования транспортной системы	ед./100 тыс. человек населения	81,9	81,08	80,27	79,46	78,67
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	0

3.4 Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу

Параметры ВРТБ на перспективу до 2030 года сведены в Таблицу 14.

Необходимый уровень транспортного обслуживания обеспечивается по всем сообщениям.

Таблица 14 – Внутрорегиональный транспортный баланс для оптимизированного сценария до 2030 года

№	Сообщение	Протяжённость , км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Уровень транспортного обслуживания (обеспечивается/не обеспечивается)
			Всего, тыс. пасс./год	Пиковый *, пасс./час				в часы "пик "	в непиковы е часы	
1	2	3	4	5	6	1	7	8	9	10
Железнодорожный транспорт										
1	Томск - Асино	94	18,59	187	тепловозная тяга	3,6,7 лето	1	-	-	обеспечивается
2	Томск - Тайга (Кемеровская обл.)	87	614,63	968	моторваг. подвижной состав	ежедневно	7	2	4	обеспечивается
Автомобильный транспорт										
1	Томск - Борики	61,5	181,0229	38	автобусный	ежедневно	8	1,10	2,33	обеспечивается
2	Томск - Межениновка	51,8	58,25474	80	автобусный	ежедневно	4	9	9	обеспечивается
3	Томск - Аэропорт	38,5	719,2314	80	автобусный	ежедневно	50	0,20	1,10	обеспечивается
4	Томск - Копылово	32,3	1114,199	45	автобусный	ежедневно	30	0,15	0,40	обеспечивается
5	Томск - Курлек	46,9	228,9443	60	автобусный	ежедневно	12	1,20	1,20	обеспечивается
6	Томск - Моряковский затон	48,1	222,0851	42	автобусный	ежедневно	25	0,20	0,35	обеспечивается
7	Томск - Ярское	43,2	210,7994	80	автобусный	ежедневно	8	1,35	2,25	обеспечивается
8	Томск - Кисловка	20,4	640,8604	80	автобусный	ежедневно	30	0,25	1,20	обеспечивается
9	Томск - Петухово	36,7	103,2115	80	автобусный	ежедневно	7	3,30	4,30	обеспечивается
10	Томск - Александровское	72,8	164,1209	80	автобусный	ежедневно	8	1,25	2,25	обеспечивается
11	Томск - Лучаново	23,0	157,4397	80	автобусный	ежедневно	8	1,20	2,55	обеспечивается
12	Томск - Рассвет	32,5	59,67671	42	автобусный	ежедневно	6	0,50	7,55	обеспечивается
13	Томск - Молодежный	41,4	116,3468	42	автобусный	ежедневно	5	2,20	6,55	обеспечивается

№	Сообщение	Протяжённость , км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Уровень транспортного обслуживания (обеспечивается/не обеспечивается)
			Всего, тыс. пасс./год	Пиковый *, пасс./час				в часы "пик "	в непиковы е часы	
1	2	3	4	5	6	1	7	8	9	10
14	Томск - Верхнее Сеченово	55,2	83,52181	41	автобусный	ежедневно	4	4,20	8,15	обеспечивается
15	Томск - Спасо-Яйское	97,2	5,827008	25	автобусный	5,7	1	-	-	обеспечивается
16	Томск - Итатка	90,0	48,86462	45	автобусный	ежедневно	2	-	-	обеспечивается
17	Томск - Новорождественское	122,9	10,67296	45	автобусный	ежедневно	3	-	-	обеспечивается
18	Томск - Зырянское	131,7	41,03458	47	автобусный	ежедневно	3	5,45	5,45	обеспечивается
19	Томск - Георгиевка	108,8	20,76588	40	автобусный	ежедневно	3	11,05	11,05	обеспечивается
20	Томск - Кривошеино	178,8	21,64259	25	автобусный	ежедневно	2	7,10	7,10	обеспечивается
21	Томск - Киреевск	83,3	12,94811	45	автобусный	1,3,5,6,7 - лето; 5,6,7 - зима	4	9,50	9,50	обеспечивается
22	Томск - Орловка	68,0	72,87238	44	автобусный	ежедневно	3	4,00	8,05	обеспечивается
23	Томск - Тегульдэт	267,2	18,16643	22	автобусный	ежедневно	4	-	-	обеспечивается
24	Томск - Молчаново	237,8	46,84317	44	автобусный	ежедневно	4	2,50	6,45	обеспечивается
25	Томск - Подгорное	305,2	6,185058	21	автобусный	ежедневно	3	11,00	11,00	обеспечивается
26	Томск - Парабель	426,0	20,14492	44	автобусный	ежедневно	2	6,40	6,40	обеспечивается
27	Томск - Каргасок	495,0	17,11274	45	автобусный	ежедневно	2	-	-	обеспечивается
28	Томск - Аркашево	36,5	264,2634	42	автобусный	ежедневно	20	0,40	1,30	обеспечивается
29	Томск - Северск	29,6	9091,795	42	автобусный	ежедневно	266	0,02	0,15	обеспечивается
30	Томск - Мельниково	66,2	270,9702	25	автобусный	ежедневно	20	0,40	1,00	обеспечивается
31	Томск - Басандайка	79,9	757,9663	40	автобусный	ежедневно	20	0,20	1,00	обеспечивается
32	Томск - Камень	51,6	12,32204	80	автобусный	3,6,7 лето	4	-	-	обеспечивается
33	Томск - Асино	119,2	137,9434	45	автобусный	ежедневно	15	1,05	2,00	обеспечивается
34	Томск - Первомайское	140,6	75,70405	45	автобусный	ежедневно	4	3,05	4,00	обеспечивается
35	Томск - Белый Яр	329,2	35,35	45	автобусный	ежедневно	2	-	-	обеспечивается
36	Томск - Бакчар	220,6	37,31495	22	автобусный	ежедневно	4	4,00	6,00	обеспечивается
37	Томск - Колпашево	348,0	36,67046	27	автобусный	ежедневно	4	2,20	5,25	обеспечивается
38	Томск - Кожевниково	116,0	106,703	38	автобусный	ежедневно	12	1,00	1,40	обеспечивается
39	Северск - Киреевск	83,0	6,265875	33	автобусный	3,5,6,7 лето	2	-	-	обеспечивается

4 Дорожная карта реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на долгосрочную и среднесрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО)

4.1 Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

В связи со значительным дефицитом бюджета Томской области, сохранением условий кризисных процессов в результате внешнего давления на экономику Российской Федерации, в настоящее время основной целью обеспечения функционирования пригородных пассажирских перевозок в Томской области является сохранение действующих на сегодняшний день маршрутов.

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

- государственное регулирование тарифов на перевозку пассажиров автомобильным и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в целях обеспечения доступности услуг пригородного пассажирского транспорта для населения Томской области путем поддержания тарифов на допустимом для населения уровне и оказания государственной поддержки перевозчикам;

- заключение между Администрацией Томской области и лицензированными перевозчиками долгосрочных договоров об организации транспортного обслуживания населения в пригородном сообщении на территории Томской области и предоставлении субсидий из областного бюджета в целях возмещения затрат и недополученных доходов, возникающих в случае государственного регулирования тарифов и перевозки граждан, имеющих право на меры социальной поддержки в соответствии с действующим законодательством;

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

- реализация мероприятий заложенных в «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030», «Стратегии социально-экономического развития Томской области до 2030 года», «Концепции ИНО Томск 2020», «Стратегии развития транспортной системы Томской области в 2008-2025», Государственной программе "Развитие транспортной системы в Томской области".

В целях реализации указанных мероприятий Администрацией Томской области заключены следующие Соглашения:

- Генеральное Соглашение от 07.02.2005 №4 о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта открытого

акционерного общества «Российские железные дороги» с Администрацией Томской области;

- Соглашение от 31.12.2013 № 143 о взаимодействии и сотрудничестве открытого акционерного общества «Российские железные дороги» с Администрацией Томской области и администрацией города Томска на 2014 – 2018 годы;

- Соглашение о взаимодействии в области создания условий для организации пригородных перевозок в 2014 году и на плановый период 2015 и 2016 годов между Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральным агентством железнодорожного транспорта, ОАО «Российские железные дороги» и Администрацией Томской области.

Перечень необходимых мероприятий по реализации КПТО представлен в Таблица Таблице 15.

Таблица 15 - Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

№	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Стоимость, млн. руб.			За счет внебюджетных средств (план)	Результат мероприятия
			всего	за счёт средств бюджета субъекта РФ (план)	за счёт средств фед. Бюджета (план)		
1	2	3	4	5	6		7
1	Субсидии на возмещение недополученных доходов, возникающих вследствие разницы между установленными экономически обоснованными тарифами на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования и тарифами для населения	2015-2017	35,2	35,2	0	0	Обеспечение транспортного обслуживания населения
2	Реализация мероприятий Государственной программы "Развитие транспортной системы в Томской области" (ПП АТО от 12.12.2014 №484а) подпрограмма "Сохранение и развитие автомобильных дорог Томской области", в том числе:	2015-2020	23107,3	17727,1	449	4931,2	Обеспечение транспортного обслуживания населения
3	Реализация мероприятий Государственной программы "Развитие транспортной системы в Томской области" (ПП АТО от 12.12.2014 №484а) подпрограмма "Развитие пассажирских перевозок на территории Томской области"	2015-2020	93,5	56,3	0	37,2	Обеспечение транспортного обслуживания населения

№	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Стоимость, млн. руб.			За счет внебюджетных средств (план)	Результат мероприятия
			всего	за счёт средств бюджета субъекта РФ (план)	за счёт средств фед. Бюджета (план)		
1	2	3	4	5	6		7
4	Модернизация ж/д узла (станции) Копылово	2020-2030	2000	0	0	2000	Улучшение качества транспортного обслуживания населения
5	Строительство транспортной развязки с ж.д. Тайга-Томск на 76 км (тоннельное пересечение в районе Южной-Мокрушина)	2020-2030	1582	282	1300	0	Обеспечение стабильного транспортного обслуживания населения
6	Внедрение единого проездного документа для различных видов пассажирского транспорта	2030	1	1	0	0	Улучшение транспортного обслуживания населения
7	Внедрение автоматизированной системы оплаты проезда и учета количества пассажиров на автомобильном транспорте	2030	10	3	7	0	Улучшение транспортного обслуживания населения
8	Проработка вопроса по обновлению парка подвижного состава задействованного в пассажирских перевозках	2016-2030	60	0	0	60	Обеспечение транспортного обслуживания населения
9	Создание единой региональной системы управления транспортом	2016-2030	1	1	0	0	Обеспечение транспортного обслуживания населения
10	При соответствующем развитии дорожной инфраструктуры проработка мероприятий по возможной замене железнодорожного сообщения Томск-Асино автобусными маршрутами пригородного и междугороднего сообщения	2025-2030	0	0	0	0	Обеспечение транспортного обслуживания населения
11	Иные мероприятия по снижению убыточности функционирования компаний-перевозчиков	2016-2030	0	0	0	0	Обеспечение транспортного обслуживания населения
12	Мониторинг реализации КПТО, оценка эффективности реализации КПТО в соответствии с утверждаемыми ключевыми параметрами	2016-2030	0	0	0	0	Улучшение качества транспортного обслуживания населения
13	Актуализация КПТО	2016-2030, по мере необходимости	0	0	0	0	Обеспечение транспортного обслуживания населения
ИТОГО:		2015-2030	26890,0	18105,6	1756	7028,4	

4.2 Эффекты от реализации комплексного плана транспортного обслуживания

Реализация плана окажет позитивное воздействие на развитие социально-экономической и транспортной системы Томской области. Получателями позитивных эффектов от его реализации являются: население, промышленный и транспортный бизнес, Томская область, Российская Федерация.

Суммарные затраты на реализацию КПТО составят 26,9 млрд. рублей.

Основными положительными эффектами для населения являются:

- обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта пригородного сообщения на территории Томской области;
- получение качественного транспортного обслуживания в пригородном сообщении в результате развития транспортной и дорожной инфраструктуры.

Основными положительными эффектами для транспортного бизнеса являются:

- развитие маршрутной сети и конкурентного рынка транспортных услуг;
- возможность планирования развития на 15-20 лет за счет заключения долгосрочных государственных контрактов на организацию пассажирских перевозок;

Основными положительными эффектами для региона являются:

- формирование конкурентоспособной экономики;
- улучшение транспортной подвижности населения;
- обеспечение транспортной доступности населенных пунктов;
- повышение безопасности пассажирских перевозок;
- оптимизация бюджета расходов бюджета на организацию пригородных пассажирских перевозок;

В целом реализация КПТО обеспечит получение следующих положительных эффектов:

- равную доступность транспортных услуг в соответствии с едиными общероссийскими стандартами для населения всех регионов Российской Федерации;
- развитие транспортного комплекса Томской области;
- обеспечит ценовую доступность транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с стандартами;
- обеспечит оптимизацию технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса;
- устойчивое функционирование и развитие сегмента пригородных перевозок отрасли железнодорожного транспорта.

4.3 Риски при реализации комплексного плана транспортного обслуживания

Основными рисками при реализации комплексного плана транспортного обслуживания являются:

1. Снижение темпов роста экономики, рост бюджетного дефицита областного бюджета Томской области;

2. Отмена действующих льготных условий для осуществления пригородных перевозок, установленных федеральным законодательством: льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, в размере 1% или 0% ставки налога на добавленную стоимость для пригородных пассажирских компаний при оплате услуг по договорам с ОАО «РЖД» на аренду, ремонт и техническое обслуживание подвижного состава.

3. Опережение фактического уровня инфляции по сравнению с расчетным (МЭРТ РФ), скачкообразный рост индексов потребительских цен на товары и услуги, приобретаемые пригородной пассажирской компанией в целях осуществления основной деятельности.

4. Отсутствие на федеральном уровне необходимого нормативно-правового и методологического обеспечения формирования транспортного заказа на основе единых стандартов обеспечения минимально необходимого уровня транспортного обслуживания населения, а также для установления экономически обоснованных тарифов и арендных ставок ОАО «РЖД».

5. Старение и износ подвижного состава и объектов инфраструктуры;

6. Дефицит областного бюджета и недофинансирование перевозчикам выпадающих доходов от перевозки льготных категорий пассажиров;

7. Снижение транспортной подвижности населения в случае ухудшения экономической ситуации в стране;

8. Повышение уровня автомобилизации с сохранением отрицательной динамики спроса на пригородные пассажирские перевозки общественным транспортом;

Матрица рисков реализации КПТО Томской области представлена на рисунке 4.

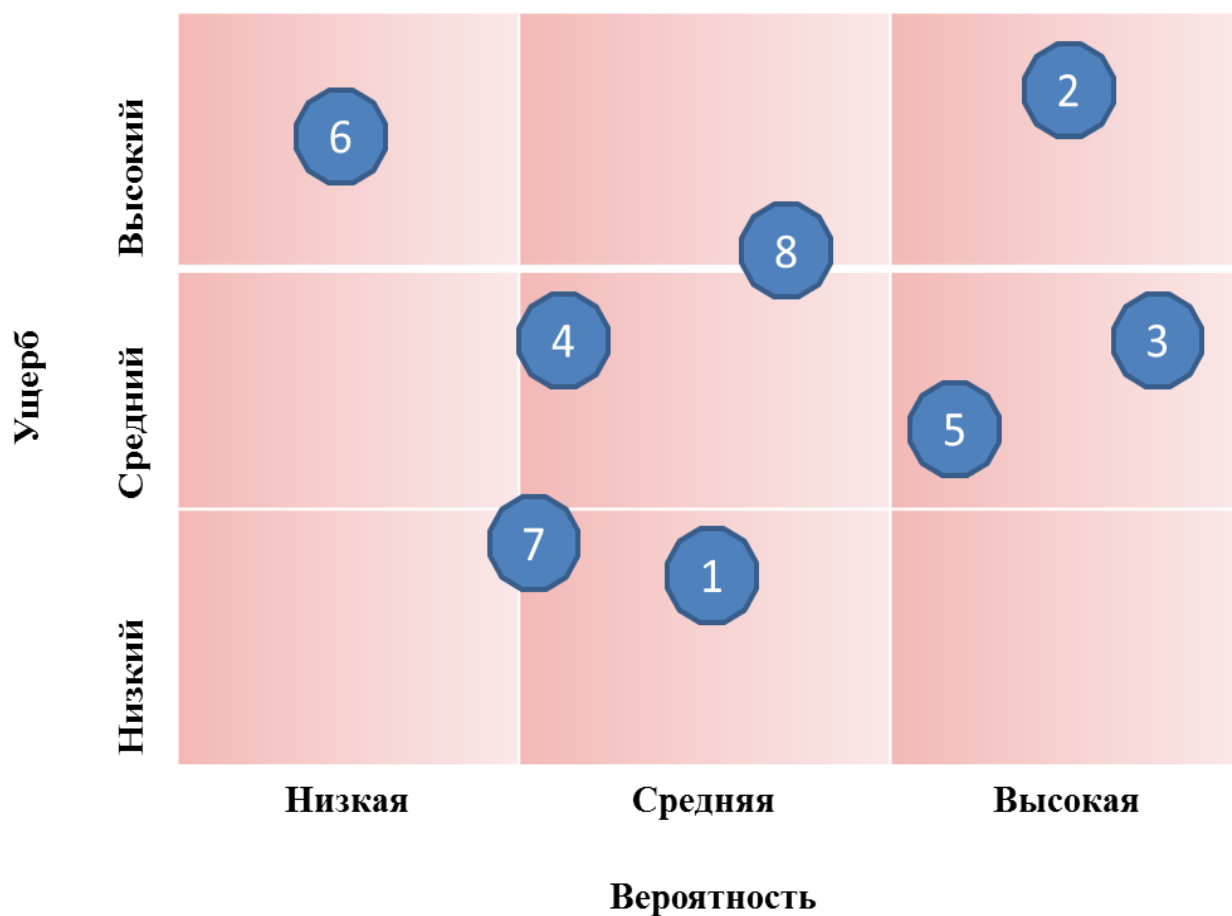


Рисунок 4 – Матрица рисков реализации Плана в Томской области

Наиболее существенное влияние может оказать риск дефицита областного бюджета и недофинансирование перевозчикам выпадающих доходов от перевозки льготных категорий пассажиров в случае ухудшения экономической ситуации в стране и отмена действующих льготных условий для осуществления пригородных перевозок, установленных федеральным законодательством.

Минимизировать риск возможно путём регулирования объемов государственного заказа на перевозку льготных категорий пассажиров, увеличения тарифа для населения, совершенствования транспортной системы Томской области.

Высокое воздействие на реализацию КПТО может оказать старение и износ подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного и автомобильного видов транспорта.

Для минимизации указанного воздействия необходимо выполнение в полном объёме обязательств Томской области и Правительства Российской Федерации в части возмещения убытков от перевозок пассажиров в пригородном сообщении автомобильным и железнодорожным транспортом, сотрудничество с ОАО «РЖД» в сфере обновления подвижного состава и модернизации инфраструктуры.

Сохранению на прежнем уровне активности населения на транспорте и количества пассажиров, перевезённых в пригородном сообщении, могут способствовать меры по сохранению доступной тарифной политики на транспорте, а также работа по оптимизации графиков движения и маршрутной сети.

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

Региональный заказ формируется по сообщениям по видам транспорта. Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям представлен в Таблица 16.

Таблица 16 – Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям

№	Сообщение	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении		Тариф, руб за 10 км ЖД		Тариф, руб за 10 км Авто		Пассажиропоток в 2015 году, тыс. чел		Факторы выбора транспорта		Пассажиропоток в 2016 году, тыс.чел	
			ЖД	Авто	Экономически обоснованный	Тариф для населения	Экономически обоснованный	Тариф для населения	ЖД	Авто	ЖД	Авто	ЖД	Авто
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Томск - Асино	94	+	+	32	24	17	17	17,7	134,8	Отсутствует дорожная инфраструктура к отдельным населенным пунктам		18,6	134,8
2	Томск - Тайга (Кемеровская обл.)	87	+	-	13	11			551,9		Отсутствует дорожная инфраструктура		614,6	
3	Томск - Борики	61,5	-	+			6	6		176,9		Отсутствует ж/д инфраструктура		176,9
4	Томск - Межениновка	51,8	-	+			13	13		56,9		--/--		56,9
5	Томск - Аэропорт	38,5	-	+			14	14		703,0		--/--		703,0
6	Томск - Копылово	32,3	-	+			10	10		1089,1		--/--		1089,1
7	Томск - Курлек	46,9	-	+			15	15		223,7		--/--		223,7
8	Томск - Моряковский затон	48,1	-	+			15	15		217,1		--/--		217,1
9	Томск - Ярское	43,2	-	+			17	17		206,1		--/--		206,1
10	Томск - Кисловка	20,4	-	+			13	13		626,5		--/--		626,5
11	Томск - Петухово	36,7	-	+			16	16		100,8		--/--		100,8
12	Томск - Александровское	72,8	-	+			17	17		160,4		--/--		160,4
13	Томск - Лучаново	23,0	-	+			17	17		153,9		--/--		153,9
14	Томск - Рассвет	32,5	-	+			11	11		58,3		--/--		58,3
15	Томск - Молодежный	41,4	-	+			13	13		113,7		--/--		113,7
16	Томск - Верхнее Сеченово	55,2	-	+			15	15		81,6		--/--		81,6

№	Сообщение	Прот яжен ност ь, км	Наличие вида транспорта на сообщении		Тариф, руб за 10 км ЖД		Тариф, руб за 10 км Авто		Пассажиропот ок в 2015 году, тыс. чел		Факторы выбора транспорта		Пассажиропот ок в 2016 году, тыс.чел	
			ЖД	Авто	Эконом ически обоснов анный	Тариф для населе ния	Эконом ически обоснов анный	Тариф для населе ния	ЖД	Авто	ЖД	Авто	ЖД	Авто
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
17	Томск - Спасо-Яйское	97,2	-	+			15	15		5,7		--/--		5,7
18	Томск - Итатка	90,0	-	+			18	18		47,7		--/--		47,7
19	Томск - Новорождественское	122,9	-	+			15	15		10,4		--/--		10,4
20	Томск - Зырянское	131,7	-	+			16	16		40,		--/--		40,1
21	Томск - Георгиевка	108,8	-	+			15	15		20,3		--/--		20,3
22	Томск - Кривошеино	178,8	-	+			15	15		21,2		--/--		21,2
23	Томск - Киреевск	83,3	-	+			15	15		12,6		--/--		12,6
24	Томск - Орловка	68,0	-	+			15	15		71,2		--/--		71,2
25	Томск - Тегульдэт	267,2	-	+			17	17		17,7		--/--		17,7
26	Томск - Молчаново	237,8	-	+			15	15		45,7		--/--		45,7
27	Томск - Подгорное	305,2	-	+			15	15		6,0		--/--		6,1
28	Томск - Парабель	426,0	-	+			16	16		19,6		--/--		19,7
29	Томск - Каргасок	495,0	-	+			15	15		16,7		--/--		16,7
30	Томск - Аркашево	36,5	-	+			15	15		258,3		--/--		258,3
31	Томск - Северск	29,6	-	+			10	10		8887,3		--/--		8887,3
32	Томск - Мельниково	66,2	-	+			16	16		264,8		--/--		264,8
33	Томск - Басандайка	79,9	-	+			15	15		740,9		--/--		740,9
34	Томск - Камень	51,6	-	+			16	16		12,0		--/--		12,0
35	Томск - Первомайское	140,6	-	+			17	17		74,0		--/--		74,0
36	Томск - Белый Яр	329,2	+	-			19	19		0	Отсутствует дорожная инфраструктура			0
37	Томск - Бакчар	220,6	-	+			15	15		36,4		--/--		36,4
38	Томск - Колпашево	348,0	-	+			15	15		35,8		--/--		35,8
39	Томск - Кожевниково	116,0	-	+			15	15		104,3		--/--		104,3
40	Северск - Киреевск	83,0	-	+			15	15		6,1		--/--		6,1

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

Требования к параметрам регионального транспортного заказа на период до 2016 года представлены в Таблице 17.

Таблица 17 – Требования к параметрам регионального транспортного заказа на период до 2016 года

№	Сообщение	Объём заказа		Уровень тарифа за зону		Общая стоимость регионального транспортного заказа, млн. руб.
		общий объём, место-км	размеры движения, пар поездов или рейсов в сутки (туда-обратно)	Экономически обоснованный, руб./10 км	Установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 км	
1	2	3	4	5	6	10
Железнодорожный транспорт						
1	Томск - Асино	1840896	1	32	24	1,4605
2	Томск - Тайга (Кемеровская обл.)	99897600	7	13	11	10,687
Автомобильный транспорт						
1	Томск - Борики	7106988	6	6	6	0
2	Томск - Межениновка	6050240	2	13	13	0
3	Томск - Аэропорт	107923200	48	14	14	0
4	Томск - Копылово	27318060	28	10	10	0
5	Томск - Курлек	20542200	10	15	15	0
6	Томск - Моряковский затон	36868650	25	15	15	0
7	Томск - Ярское	17660160	7	17	17	0
8	Томск - Кисловка	32166720	27	13	13	0
9	Томск - Петухово	8246080	4	16	16	0
10	Томск - Александровское	21257600	5	17	17	0
11	Томск - Лучаново	8059200	6	17	17	0
12	Томск - Рассвет	4644990	5	11	11	0
13	Томск - Молодежный	6346620	5	13	13	0
14	Томск - Верхнее Сеченово	6608544	4	15	15	0
15	Томск - Спасо-Яйское	1773900	1	15	15	0
16	Томск - Итатка	5420250	2	18	18	0
17	Томск - Новорождественское	12111795	3	15	15	0
18	Томск - Зырянское	9037254	2	16	16	0
19	Томск - Георгиевка	6353920	2	15	15	0
20	Томск - Кривошеино	6526200	2	15	15	0
21	Томск - Киреевск	5301990	2	15	15	0
22	Томск - Орловка	6552480	3	15	15	0
23	Томск - Тегульдэт	8582464	2	17	17	0
24	Томск - Молчаново	22914408	3	15	15	0
25	Томск - Подгорное	9357432	2	15	15	0
26	Томск - Парабель	27366240	2	16	16	0
27	Томск - Каргасок	16260750	1	15	15	0
28	Томск - Аркашево	20358240	20	15	15	0
29	Томск - Северск	239773464	266	10	10	0
30	Томск - Мельниково	21746700	18	16	16	0
31	Томск - Басандайка	44267200	20	15	15	0

№	Сообщение	Объём заказа		Уровень тарифа за зону		Общая стоимость регионального транспортного заказа, млн. руб.
		общий объём, место-км	размеры движения, пар поездов или рейсов в сутки (туда-обратно)	Экономически обоснованный, руб./10 км	Установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 км	
1	2	3	4	5	6	10
32	Томск - Камень	12053760	2	16	16	0
33	Томск - Асино	39157200	10	17	17	0
34	Томск - Первомайское	18474840	4	17	17	0
35	Томск - Белый Яр	0	1	19	19	0
36	Томск - Бакчар	10628508	3	15	15	0
37	Томск - Колпашево	20577240	3	15	15	0
38	Томск - Кожевниково	32178400	10	15	15	0
39	Северск - Киреевск	7997880	2	15	15	0

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

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

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

№	Сообщение	Объём заказа		Уровень тарифа за зону		Общая стоимость регионального транспортного заказа, млн. руб.
		общий объём, место-км	размеры движения, пар поездов или рейсов в сутки (туда-обратно)	Экономически обоснованный, руб./10 км	Установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 км	
1	2	3	4	5	6	10
Железнодорожный транспорт						
1	Томск - Асино	1840896	1	32	24	1,4605
2	Томск - Тайга (Кемеровская обл.)	99897600	7	13	11	10,687
Автомобильный транспорт						
1	Томск - Борики	7106988	6	6	6	0
2	Томск - Межениновка	6050240	2	13	13	0
3	Томск - Аэропорт	107923200	48	14	14	0
4	Томск - Копылово	27318060	28	10	10	0
5	Томск - Курлек	20542200	10	15	15	0
6	Томск - Моряковский затон	36868650	25	15	15	0
7	Томск - Ярское	17660160	7	17	17	0
8	Томск - Кисловка	32166720	27	13	13	0
9	Томск - Петухово	8246080	4	16	16	0
10	Томск - Александровское	21257600	5	17	17	0
11	Томск - Лучаново	8059200	6	17	17	0
12	Томск - Рассвет	4644990	5	11	11	0
13	Томск - Молодежный	6346620	5	13	13	0
14	Томск - Верхнее Сеченово	6608544	4	15	15	0
15	Томск - Спасо-Яйское	1773900	1	15	15	0
16	Томск - Итатка	5420250	2	18	18	0

№	Сообщение	Объём заказа		Уровень тарифа за зону		Общая стоимость регионального транспортного заказа, млн. руб.
		общий объём, место-км	размеры движения, пар поездов или рейсов в сутки (туда-обратно)	Экономически обоснованный, руб./10 км	Установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 км	
1	2	3	4	5	6	10
17	Томск - Новорожественское	12111795	3	15	15	0
18	Томск - Зырянское	9037254	2	16	16	0
19	Томск - Георгиевка	6353920	2	15	15	0
20	Томск - Кривошеино	6526200	2	15	15	0
21	Томск - Киреевск	5301990	2	15	15	0
22	Томск - Орловка	6552480	3	15	15	0
23	Томск - Тегульдет	8582464	2	17	17	0
24	Томск - Молчаново	22914408	3	15	15	0
25	Томск - Подгорное	9357432	2	15	15	0
26	Томск - Парабель	27366240	2	16	16	0
27	Томск - Каргасок	16260750	1	15	15	0
28	Томск - Аркашево	20358240	20	15	15	0
29	Томск - Северск	239773464	266	10	10	0
30	Томск - Мельниково	21746700	18	16	16	0
31	Томск - Басандайка	44267200	20	15	15	0
32	Томск - Камень	12053760	2	16	16	0
33	Томск - Асино	39157200	10	17	17	0
34	Томск - Первомайское	18474840	4	17	17	0
35	Томск - Белый Яр	0	1	19	19	0
36	Томск - Бакчар	10628508	3	15	15	0
37	Томск - Колпашево	20577240	3	15	15	0
38	Томск - Кожевниково	32178400	10	15	15	0
39	Северск - Киреевск	7997880	2	15	15	0

Источники:

1. Распоряжение Правительства РФ от 19 мая 2014 года № 857-р «Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом»;
2. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года № 1662-р;
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р;
5. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р;
6. Стратегия социально-экономического развития Томской области до 2030 года (утверждена постановлением Законодательной Думы Томской области от 26.03.2015 № 2580);
7. Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года, (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.07.2010 № 1120-р);
8. Концепция создания в Томской области инновационного территориального центра «ИНО Томск» (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации РФ от 14.01.2015 № 22-р);
9. письмо и.о. министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 01.07.15 № СА-28/8232;
10. Стратегия развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах (одобрена распоряжением Администрации Томской области от 12.12.2008 №730/1-ра);
11. Данные территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Томской области (<http://tmsk.gks.ru>);
12. Данные Федеральной службы государственной статистики (<http://www.gks.ru>);
13. Данные ОАО «Кузбасс-пригород»;
14. Данные ОАО «Томскавтотранс»; автотранспортных предприятий Кемеровской области;
15. Данные обследования пассажиропотока на межмуниципальных маршрутах в рамках проекта «Томский автомониторинг 2014».